

# PLAN DE EMPRESA 2023

*AUTORIDAD PORTUARIA DE  
CEUTA.*

## 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 .....	19
2. DIMENSIÓN ECONÓMICA.....	21
SECCIÓN 1ª.....	21
1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.....	21
2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.....	21
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.....	37
3. BONIFICACIONES.....	37
3. DIMENSIÓN AMBIENTAL .....	39
1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	39
4. DIMENSIÓN SOCIAL.....	41
SECCIÓN 1ª.....	41
1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y PROTECCIÓN.....	41
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 .....	47

Oferta Pública de Empleo .....	47
Estructura de personal.....	50
5. OBJETIVOS OPERATIVOS Y RATIOS DE GESTIÓN .....	51
1. OBJETIVOS OPERATIVOS. ....	51
2. RATIOS DE GESTIÓN 2021/2026.....	51
ANEXOS.....	52

# INTRODUCCIÓN

## Antecedentes y estructura

El **plan de empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Ceuta**, con año horizonte 2026, fue acordado con Puertos del Estado el día 8 de junio de 2022, habiéndose celebrado previamente, el 6 de abril 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 Ceuta 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 la 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 tráficos 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 tráfico 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 tráfico 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 acompañados 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) Nº 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 para 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 cuáles 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 complicitad 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 Ceuta 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 Ceuta 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.

El DAFO no incorpora ninguna línea nueva, prácticamente solamente recoge mejoras salvo un empeoramiento. Se procede a analizar aquellas líneas que experimentan mejora o empeoramiento.

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

## AMENAZAS

En la visión externa de la Autoridad Portuaria se presentan exclusivamente dos mejoras en las amenazas A.4 y A.5, un empeoramiento en una A.1, manteniéndose la valoración del resto.

↓ En todo el DAFO de este plan de empresa el único empeoramiento que se registra lo hace en el A.1: "*Competencia de puertos próximos*"

Registra por otro lado dos mejoras en dos amenazas

↑ Se acordó en las amenazas A.4 "*Cierre de la frontera por la COVID – 19: Empeoramiento del ya inexistente de comercio exterior*" y A.5 "*Incremento de los problemas fronterizos*" consignar una mejora en el Plan de Empresa 2023 (en lugar de un empeoramiento del diagnóstico actual como reflejaba el DAFO del año pasado) habida cuenta de apertura de la frontera con Marruecos y la vuelta de la Operación Paso del Estrecho, que mejoraba la situación de aislamiento que había sufrido el puerto de Ceuta en los últimos años con la crisis diplomática y el cierre de la Frontera por la Pandemia COVID 19. Se compartió que el pasado mes de mayo representantes de España y Marruecos se reunieron en Rabat para abordar en profundidad la operación paso del estrecho (en adelante OPE) del verano 2022, con el diseño de un dispositivo que suponía una clara recuperación del tráfico en el puerto de Ceuta.

En la reunión se abordaron entre otros asuntos los dispositivos operativos que ambos países iban a poner en marcha para garantizar el desarrollo de la operación paso del estrecho 2022 y que finalmente fueron similares a los establecidos en la operación paso del estrecho 2019.

Se compartió así mismo que en la última operación paso del estrecho en 2019, cruzaron el estrecho más de 3,3 millones de personas y más de 760.000 vehículos en un plazo de 3 meses desde el 15 de junio al 15 de septiembre.

Aun así, ambas partes acordaron aplicar un criterio de prudencia pues aunque entendían que se procedería a la reapertura de las conexiones de pasajeros se generaba cierta incertidumbre con su desarrollo debido a los posibles problemas que pudieran surgir en la frontera.

En relación con la OPE, Puertos del Estado informó la contratación de los temporales estaba a punto de ser notificada y por tanto en breves fechas serían notificadas a la Autoridad Portuaria.

Ambas partes acordaron que existían expectativas de crecimiento de tráfico, aunque se quedaba a la espera de ver que sucedía con la mercancía, pues se planteaban ciertas dudas sobre la agilidad del despacho aduanero, tramitaciones posteriores. La Autoridad Portuaria de Ceuta indicó que era una gran incógnita, aunque adelantaba que en los acuerdos aparecía explícitamente una recuperación al preverse la remodelación de la frontera, sistemas ENTRY EXIT SYSTEM (en adelante EES), esto hacía pensar que también probablemente en el tráfico de mercancía se podría avanzar hacia su recuperación.

## OPORTUNIDADES

En la visión externa la Autoridad Portuaria presenta la mejora de una oportunidad, O.3, y el mantenimiento del resto de oportunidades.

↑ En la oportunidad O.4 *“Mercado adyacente a Ceuta. Una de cada dos toneladas tiene como destino Marruecos”* se registra una mejora por el mismo argumento indicado en la mejora de las amenazas al valorarse como una mejora en Plan de Empresa 2023, al reabrirse la frontera y el tráfico.

## DEBILIDADES

En la visión interna la Autoridad Portuaria presenta la mejora de una oportunidad, D.4, y el mantenimiento del resto de debilidades.

↑ Se acordó consignar una mejora en la debilidad D4. *“Tasas bonificadas y con escasa compensación”* debido a la aportación que el Fondo de Compensación había acordado realizar de forma extraordinaria por la situación de cierre de Fronteras y situación de la COVID 19 que ha sufrido la Autoridad Portuaria.

## FORTALEZAS

En la visión interna las fortalezas presentan un mantenimiento de la situación salvo en dos donde se presentan mejoras:

↑ En la fortaleza F.3 *“gran demanda de terreno”* consigna una mejora. Puertos del Estado se interesó si tal demanda de terrenos podía tener relación con la intención del Gobierno de la Ciudad de reducir el IPSI tratando de conseguir una herramienta útil para *“fomentar la actividad económica de Ceuta”* en un sector concreto de la misma como es el de la reparación y mantenimiento de buques o aeronaves. Se comentó la posible reducción de la carga impositiva (hasta el 0,5%) que, en su caso, resultara exigible con ocasión de la importación de los objetos que se incorporen a ellos en el ejercicio de actividades de mantenimiento, reparación o servicios análogos. Puertos del Estado se interesó sobre si tal medida pretendía incentivar el repostaje y la reparación de barcos en el puerto de Ceuta con el consiguiente incremento de la competitividad y, por ende, de la carga de trabajo de los empresarios y profesionales dedicados a ese sector. La Autoridad Portuaria informó que el gobierno local aprobó esta rebaja. La Autoridad Portuaria consideraba que tal medida fue adoptada para facilitar la implantación de una empresa de Helicópteros, y manifestaron que consideraban que no sería significativa tal repercusión, aunque se tomó nota de tal circunstancia.

↑ En la fortaleza F.5 “*Certificación de la gestión*” se consigna nuevamente una mejora en Plan de Empresa 2023. La Autoridad Portuaria de Ceuta al alcanzar nuevas certificaciones entiende que se garantiza la calidad de la prestación de los servicios en el puerto de Ceuta y esto se refleja en este indicador.

## 2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

### SECCIÓN 1ª

En el Anexo II de este documento plan de empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Ceuta 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

La Autoridad Portuaria no tiene previsto realizar la tramitación de un nuevo plan director de infraestructuras o previsión de iniciar uno a corto plazo en ninguna de sus instalaciones.

##### PLAN ESTRATÉGICO

La Autoridad Portuaria de Ceuta dispone de un plan estratégico redactado en 2017, no teniendo previsto, hasta la aprobación del Nuevo Marco estratégico del sistema portuario, la revisión de este plan.

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.

#### 2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.

##### DEUP EN TRAMITACIÓN

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria toman nota de la situación actual en que se encuentra la modificación de la DEUP. En particular, la Autoridad Portuaria de Ceuta ha remitido la DEUP a Puertos del Estado, para recabar los informes de los Ministerios correspondientes. Se toma nota que la aprobación de la DEUP es clave para el desarrollo de Red Eléctrica pues necesitaba unos terrenos que están en la zona de servicio del Puerto. Puertos del Estado informó que se elevó la DEUP con todos los informes favorables al Ministerio de Transportes (en adelante MITMA) y este lo devolvió porque, aunque tenía el informe favorable de la Delegación de Gobierno que sería el organismo competente en materia de costas (como ha ocurrido con otras DEUPs en Ceuta), a MITMA no le sirvió, indicando que se debía solicitar informe a la Dirección General de Costas en Madrid.

Desde Puertos del Estado se informó que se había solicitado a la Dirección General de Costas que fuera el primero en informar. Puertos del Estado planteó la posibilidad de mantener una reunión informativa con Costas a nivel Madrid. La Autoridad Portuaria planteó no entender el motivo por el que la delegación de gobierno no tuviera la competencia para emitir tal informe tal como Puertos del Estado había planteado.

La Autoridad Portuaria informó sobre lo crítico que era este asunto para poder avanzar con la desafección del terreno necesario para Red Eléctrica, indico que el presidente del Gobierno de España se interesó por este asunto cuando visito la ciudad autónoma. Se acordó realizar un contacto que solicite la emisión del informe, de modo que en caso de no avanzar se convocará una reunión informativa.

#### DESAFECTACIONES

Se acordó modificar el cuadro de modo que desaparecieran las que inicialmente aparecían en el cuadro.

#### PLAN ESPECIAL

El Plan Especial del Puerto de Ceuta fue objeto de reformulación en el año 2021 con la intención de avanzar con su tramitación en paralelo a la tramitación de la DEUP, para poder proceder a su aprobación tan pronto se encuentre aprobado el DEUP. La Autoridad Portuaria informó que el documento se encuentra redactado, pendiente de la aprobación de la DEUP.

#### VALORACIÓN DE TERRENOS.

En tramitación la nueva valoración de terrenos y lámina de aguas. Se contrató una asistencia técnica que realizó un primer informe de valoración. El proceso se ha visto afectado por los efectos de la pandemia que ha afectado de forma muy importante a la economía local. Se hace necesario elaborar un nuevo informe que tenga en cuenta el nuevo contexto económico en el que se encuentra la Ciudad y que ha afectado al valor de los terrenos de los polígonos industriales y comerciales existentes en Ceuta. Se incluye en el cuadro la Orden de aprobación de la última valoración aprobada (Orden FOM/1596/2010, de 31 de mayo). La Autoridad Portuaria informó que era necesario realizar una nueva valoración pues la valoración inicial fue previa a la COVID 19 y la crisis con Marruecos.

Puertos del Estado informó a la Autoridad Portuaria, que una demora excesiva entre la valoración realizada y la remisión formal del expediente a Hacienda motivaba la devolución de tal expediente (Si la diferencia era de más de 12 meses). Puertos del Estado solicitó que se acelere la valoración al estar fuera de plazo la nueva valoración.

#### SERVICIOS PORTUARIOS.

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.

Puertos del Estado llamó la atención sobre la aprobación por consejo de Administración de la Autoridad Portuaria del Plan de Recepción y Manipulación de desechos generados por buques. El informe de Puertos del Estado era del 24 de Junio de 2019 y Puertos del Estado no tenía constancia

de la aprobación por parte del Consejo de Administración. La Autoridad Portuaria de Ceuta informó que tal aprobación por parte del consejo se había producido.

Informó así mismo la Autoridad Portuaria que se encontraba realizando el estudio de las tarifas correspondiente al Pliego de Prescripciones Particulares que regulará el servicio de recepción de desechos generados por buque y residuos de carga, con la idea de revisar los costes de la prestación.

También se analizaron los servicios al pasaje. Estos se prestan en régimen de gestión directa, para ello se hizo la adquisición de escáner por ejemplo. La Autoridad Portuaria informó que pretendían aprobar el pliego de prescripciones particulares del servicio al pasaje, de modo que coincidiera temporalmente con la puesta en servicio de la nueva estación marítima. Desde Puertos del Estado se indicó que la Autoridad Portuaria debía de externalizar a la mayor brevedad este servicio.

La Autoridad Portuaria manifestó que en otras Autoridades Portuarias se prestaba el servicio al pasaje en régimen de gestión directa. Puertos del Estado recalcó que el hecho que sea la administración quien preste el servicio, este servicio debe repercutirse al beneficiario de este mediante el cobro de una tarifa.

La Autoridad Portuaria informó que estaba analizando si procedía a la externalización tanto del servicio como de la terminal que otorgaría en concesión, pues consideraba que debía adaptarse un modelo que se ajustara al Texto Refundido de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Puertos del Estado indicó que esta externalización haría que la Autoridad Portuaria no tuviera que hacer frente a costes como los de la vigilancia privada, o mantenimiento y permitiría la reasignación de personal que podría dedicarse a otras labores diferentes de la prestación del servicio al pasajero. Puertos del Estado hizo referencia a un estudio histórico, en el que se determinaba que el impacto total del servicio sobre el billete del vasco suponía sobre el conjunto 3,5 euros en el billete del barco. Se indicó que, en el caso del puerto de Algeciras, el incremento del coste supone en torno a 1 euro.

La Autoridad Portuaria manifestó su preocupación sobre esa subida pues su repercusión en el pasajero supondría una noticia negativa que podría repercutir en la imagen de la Autoridad Portuaria.

Puertos del Estado para implantar este servicio propuso realizar trabajo conjunto con la ciudad autónoma, dado que la prestación del servicio viene impuesta por el Reglamento de Servicios Portuarios de la Unión Europea y la Autoridad Portuaria solamente podría prestar el servicio cuando demostrara que no existe iniciativa privada interesada en prestar el servicio.

Se comentó también la posibilidad de limitar el número de prestadores, para ello en caso de no ser posible la prestación por más de una empresa, por imposibilidad operativa, de espacios etc.... se debe elaborar un informe y este someterse a la consideración de Puertos del Estado que debe informar sobre la propuesta de limitación del número de prestadores.

La Autoridad Portuaria se interesó por la posibilidad que uno de los navieros que prestan el servicio marítimo pudiera ser el prestado del servicio. Entendía que tal circunstancia podría perjudicar al resto de armadores que prestan el servicio marítimo. Por ello entendía que debía ser una empresa independiente que preste el servicio al pasaje de todos los navieros.

## 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 Ceuta 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
<b>Mercancías (Miles de Toneladas)</b>							
Graneles líquidos	481	663	663	673	683	693	704
Graneles sólidos	16	18	20	20	20	21	21
Mercancía General	599	612	603	612	621	630	639
<b>Mercancías según presentación</b>	<b>1.096</b>	<b>1.293</b>	<b>1.286</b>	<b>1.305</b>	<b>1.324</b>	<b>1.344</b>	<b>1.364</b>
Pesca Fresca	0	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento	478	525	570	578	586	595	605
Tráfico interior	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL MERCANCÍAS</b>	<b>1.574</b>	<b>1.818</b>	<b>1.856</b>	<b>1.883</b>	<b>1.910</b>	<b>1.939</b>	<b>1.969</b>
<b>CONTENEDORES</b>							
CONTENEDORES (TOTAL TEUS)	6.445	6.120	6.120	6.597	6.696	6.797	6.899
CONTENEDORES TRÁNSITO (TEUS EN TRÁNSITO)	0	0	0	0	0	0	0
<b>PASAJEROS (número)</b>							
Pasajeros en régimen de transporte y crucero	943.307	962.418	1.441.137	1.668.201	1.709.531	1.751.894	1.795.317
En régimen de transporte	943.307	962.418	1.437.637	1.653.201	1.694.531	1.736.894	1.780.317
De crucero	0	0	3.500	15.000	15.000	15.000	15.000
Pasajeros de interior	0	0	0	0	0	0	0
<b>BUQUES</b>							
Buques (número)	7.783	7.364	9.076	9.527	9.868	10.115	10.368
Uds. Arqueo Bruto (G.T)	47.559.000	53.224.000	56.532.000	59.702.000	61.093.000	62.620.000	64.186.000

El cierre 2021 del tráfico de mercancías por forma de presentación (1.096 miles Tm) se sitúa por debajo tanto de la cifra presupuestada para dicho año (1.568 miles Tm), como de su previsión de cierre (1.268 miles Tm), destacando menores cumplimientos en todos los segmentos. El tráfico de pasajeros (943.307 pasajeros) cerró por debajo de su presupuesto inicial (1.697.617 pasajeros), pero fue similar al de su previsión de cierre (943.547 pasajeros). Estas cifras, muy alejadas de los datos previos a 2019, 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, tanto de mercancías como de pasajeros.

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 de Ceuta y Melilla.

En la reunión de plan de empresa, Puertos del Estado solicitó una revisión de dichas 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 al tráfico de pasajeros de línea regular y al de vehículos en régimen de pasaje, así como al tráfico de pasajeros de cruceros, este último en función de las peticiones de escala solicitadas. Del mismo modo, debía revisarse el número de buques y GT asociados a ambos tráficos, línea regular y cruceros.

Con todo ello, la previsión de cierre 2022 del tráfico de mercancías por forma de presentación (1.286 miles Tm) es similar a su presupuesto inicial (1.293 miles de Tm), estimándose un

crecimiento muy conservador para el periodo 2022-2026 con una tasa anual del +1,5%, para acabar 2026 con 1.364 miles de Tm, cifra muy alejada de las previas a 2019 (cerca de 2 millones de Tm).

En cuanto al avituallamiento, la previsión de cierre 2022 (570 miles de Tm) se estima ligeramente por encima de su presupuesto inicial (525 miles Tm), de nuevo con un crecimiento muy moderado para el periodo 2022-2026 (1,5% de tasa promedio anual).

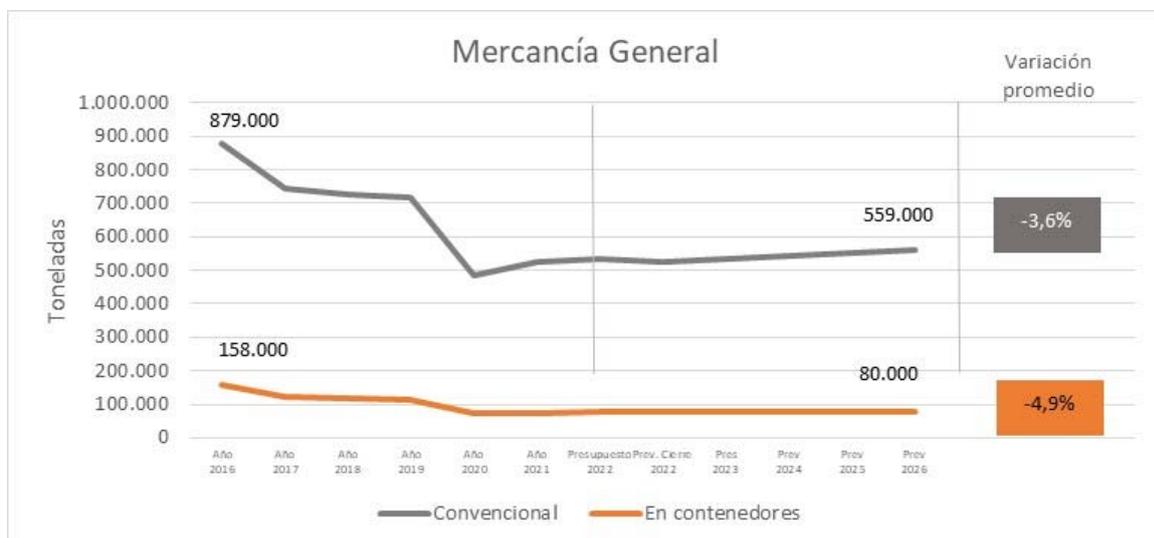
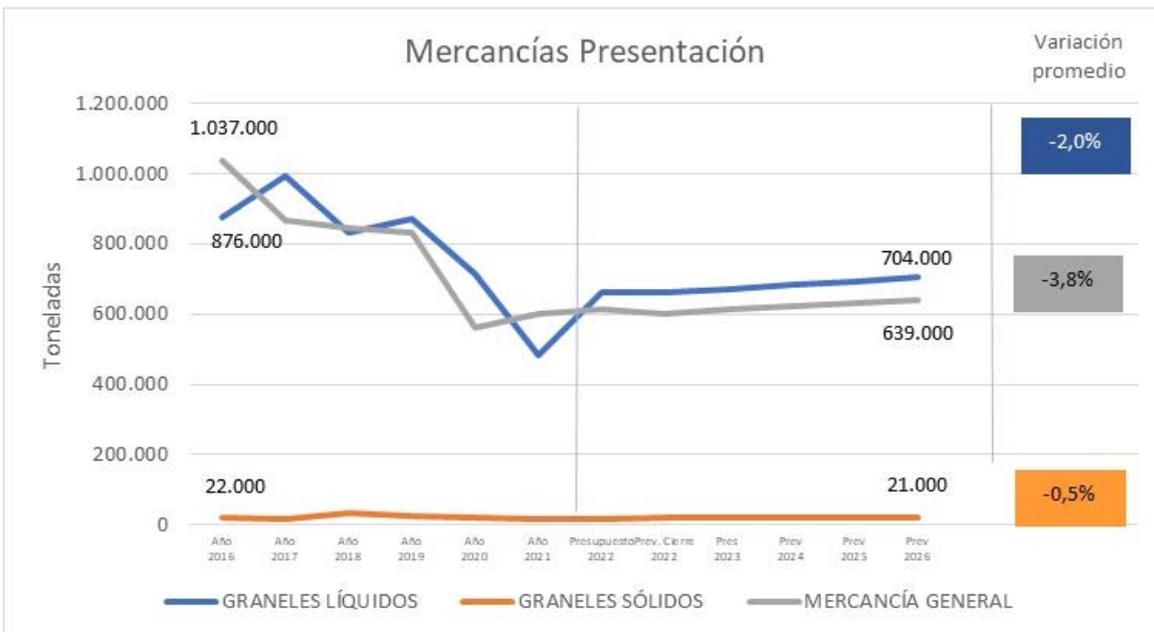
En lo que respecta al tráfico de pajeros, tras la mencionada revisión, la previsión de cierre 2022 de pasajeros de línea regular (1.441 miles) se estimó por encima del presupuesto inicial (962 miles), aunque muy alejada de cifras previas a 2019 (en el entorno de los 2 millones), bajo la premisa de una modesta recuperación derivada de una OPE con mucha incertidumbre por los requisitos exigidos por Marruecos para pasar la frontera, tal como se ha indicado en el análisis del DAFO. Estos requisitos estaban provocando importantes demoras y colas, que junto con las trabas al paso de mercancías en los vehículos podrían derivar en una búsqueda por parte de los marroquíes de otras alternativas al Puerto de Ceuta para entrar al país vecino. El tráfico de vehículos en régimen de pasaje se estimó para 2022 en 276.536 vehículos, cifra también superior a la de su presupuesto.

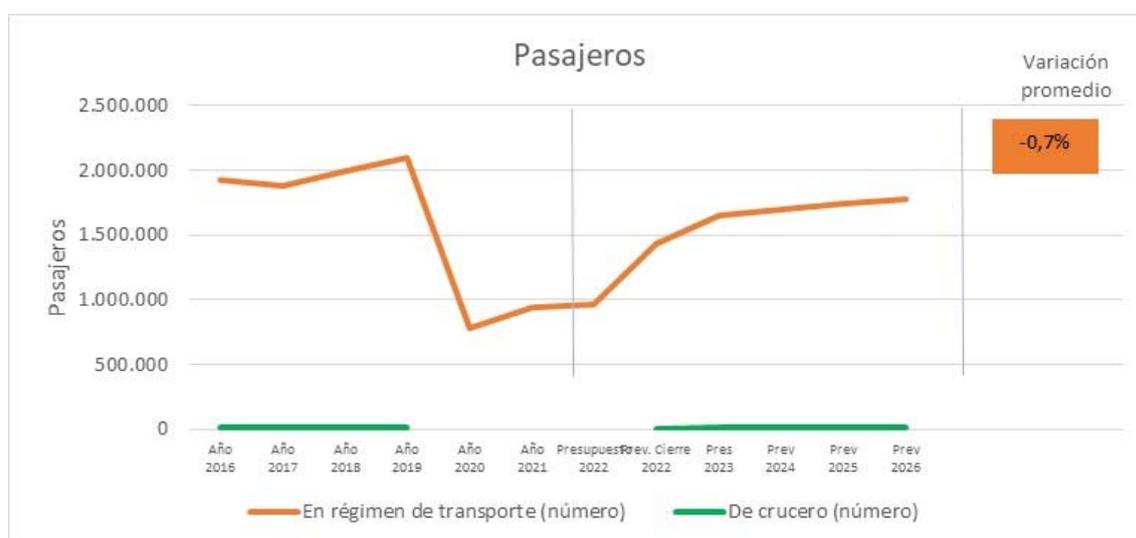
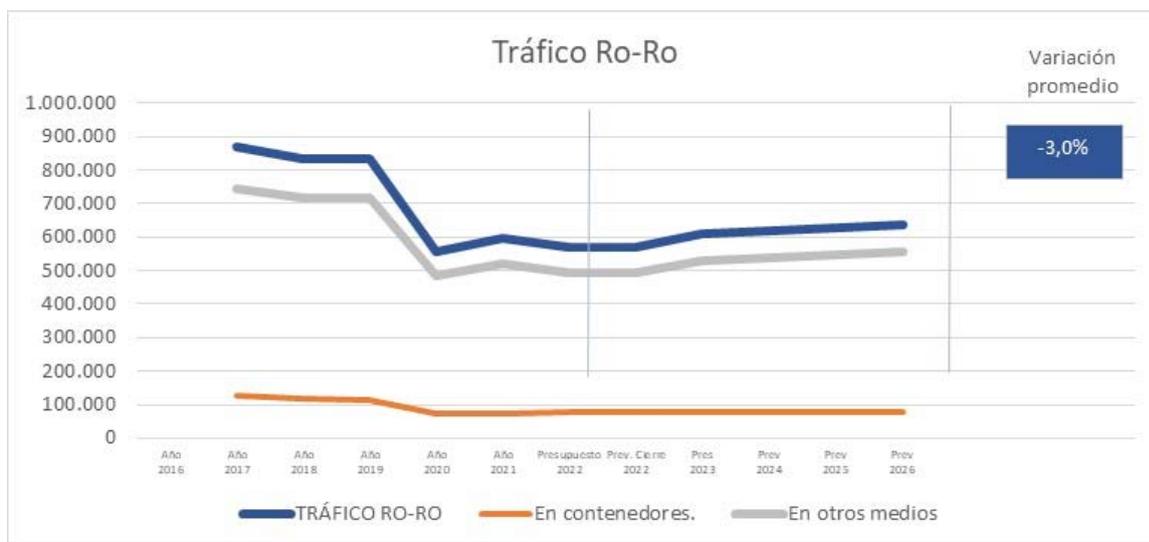
A pesar de lo indicado en el párrafo anterior, durante los meses de verano se constataba que, si bien la OPE no se estaba desarrollando al mismo ritmo que en la etapa prepandemia y crisis diplomática, las estimaciones realizadas en el plan de empresa quedarían cortas con toda probabilidad en cuanto a 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 plan de empresa, con 1.817 miles de pasajeros y más de 418 miles de vehículos, cifras más próximas a las previas a 2019. Sin embargo, las previsiones para el tráfico de mercancías por forma de presentación se cumplen al cerrar 2022 con 1.258 miles de toneladas, no así el avituallamiento que con 673 miles de Tm supera también las previsiones de cierre 2022 (570 miles de Tm).

A la vista de estos datos, en el plan de empresa 2024 se realizará una revisión de las previsiones de tráfico más acordes a la realidad de la situación.

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 Ceuta elaboró en base a las previsiones de tráfico analizadas una propuesta de plan de inversiones 2022-26, 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 Ceuta, así como la previsión de inversión ajena en la Autoridad Portuaria y los planos de la programación de inversiones.

La ejecución del plan de inversiones correspondiente al año 2021 ha sido del 31%% respecto del presupuesto aprobado y del 46% respecto de la previsión de cierre 2021 recogida en el Plan de Empresa 2022, tal como se refleja en el cuadro siguiente.

#### EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2021

##### En devengos

INVERSIONES DEVENGOS	Miles €	% Ejecución
Presupuesto 2021	9.340	30,9%
Previsión de cierre 2021	6.323	45,6%
Cierre 2021	2.882	

La baja ejecución presupuestaria se ha debido fundamentalmente al retraso en la ejecución de las obras asociadas a la Estación Marítima y a la construcción e instalación de las pasarelas.

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	6.323	13.785	10.787	7.122	9.720		41.414
Plan de Empresa 2023	2.882	15.155	14.539	8.216	8.046	10.158	45.956
<b>DIFERENCIAS</b>							
<b>Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022</b>		<b>1.370</b>	<b>3.752</b>	<b>1.094</b>	<b>-1.674</b>		<b>4.542</b>

(\*) 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	6.520	13.982	10.984	7.319	9.667		41.952
Plan de Empresa 2023	3.475	14.956	13.736	8.413	7.993	10.176	45.098
<b>DIFERENCIAS</b>							
<b>Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022</b>		<b>974</b>	<b>2.752</b>	<b>1.094</b>	<b>-1.674</b>		<b>3.146</b>

(\*) 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:

- **REFUERZO Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS**

La inversión *Remodelación y ordenación de la Dársena embarcaciones auxiliares en Puerto de Ceuta* tiene por objeto la remodelación y nueva ordenación de la dársena de embarcaciones auxiliares, así como en la adecuación de las instalaciones existentes. Se acordó retrasar su inicio al año 2024.

- **DESARROLLO DEL MUELLE PONIENTE / LEVANTE**

Se recoge en este capítulo la inversión *Dragado en la dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al dique de Poniente* que tiene por objeto la mejora de las condiciones de acceso a la nueva terminal de repostaje de combustible del dique de Poniente, permitiendo el atraque de buques de mayor GT. Esta actuación estaba programada para el año 2022. No obstante, dado que a la fecha de celebración de la reunión de plan de empresa estaba pendiente del Informe de Compatibilidad con las Estrategias Marinas por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se acordó retrasar la anualidad de la inversión al año 2023. La Autoridad Portuaria indicó al respecto que el citado Ministerio había solicitado un informe adicional sobre el impacto del dragado en la *patella ferrugínea*, especie protegida, que estaba siendo elaborado, indicando al respecto que de acuerdo con los últimos censos la población de esta lapa había aumentado de modo significativo en la zona de servicio del puerto.

- **DESARROLLO MUELLE CAÑONERO DATO**

A corto plazo las principales líneas de inversión se concentran en esta actuación que dispone de fondos FEDER, dentro del Programa FEDER CEUTA 2014/20 con un porcentaje de cofinanciación del 80%. El presupuesto total es de 25.447 miles de €, importe incrementado respecto del plan de empresa anterior en 2.240 miles de € correspondientes a revisiones de precios.

En este capítulo destacan las *Actuaciones de mejora para la Estación Marítima* (19.117 miles de €) que tienen como objetivo principal mejorar las condiciones de seguridad y accesibilidad en el tráfico de pasajeros de la Estación Marítima de Ceuta, siendo también un primer paso dentro del objetivo de la futura reordenación de espacios portuarios y de la futura interacción Puerto- Ciudad.

Con relación a esta actuación, Puertos del Estado alertó a la Autoridad Portuaria que la anualidad del año 2024 no resultaría elegible al realizarse el pago fuera del periodo de elegibilidad (31-12-2023). La Autoridad Portuaria indicó al respecto que la inversión correspondiente a las anualidades de 2021-2023 era **suficiente para devengar la totalidad de la ayuda aprobada**.

- **RECONSTRUCCIÓN TEMPORAL ABRIL 2022**

Se recogen en este capítulo las actuaciones necesarias para la reconstrucción de los daños ocasionados por el temporal del mes de abril de 2022. La Autoridad Portuaria solicitó que el importe de esta inversión (1.052 miles de €) fuera cubierto por el Fondo de Compensación Interportuario. El CDFCI en su sesión de 18 de julio de 2022 acordó en la Propuesta de Distribución de 2023 la asignación de 1.052 miles de € a la Autoridad Portuaria de Ceuta por *Resto de Criterios* del artículo 159.5.b) del TRLPEMM.

- **ACTUACIONES INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD**

Dentro de este capítulo destaca, por su importe, la actuación *Nuevo Puerto Deportivo y atraque de cruceros* (25 millones de euros) cuya ejecución queda enmarcada fuera del horizonte de este plan de empresa.

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

Son dos las líneas de inversión incluidas en este epígrafe: *2ª Fase de construcción colector general avenida Cañonero Dato* (2.641 miles €) y la *Instalación para suministro eléctrico a ferrys* (5.176 miles €).

En relación con la segunda, 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 al menos para el tráfico de ferrys en el caso del puerto de Ceuta.

En cuanto a la estimación de la **inversión ajena**, en el anexo IV de este documento se recoge asimismo un cuadro resumen de esta. El importe estimado de inversión ajena para el ejercicio 2023 asciende a 7.750 miles de €, con lo que la ratio *Inversión privada / Inversión pública* se situaría en

el 53,30% en el ejercicio 2023. Destaca la actuación *Ampliación de depósitos para el suministro de combustibles a buques* por parte del concesionario Petrolífera Ducar, S.L, con un importe total de inversión de 15 millones de €, de los que 5 millones corresponden a 2023. Esta actuación se llevará a cabo en caso de que se produzca un incremento de tráfico que garantice la rentabilidad de la inversión al concesionario.

Por otro lado, en la reunión de plan de empresa ambas partes acordaron eliminar la actuación *Concurso para la construcción y explotación y transferencia de las obras incluidas en el proyecto de ampliación del Puerto de Ceuta (65 M€)* en previsión de que, por el momento, no se iba a llevar a cabo.

## 2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE

En el Anexo IV de este documento de Plan de Empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Ceuta 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 disminución de los ingresos por la caída de tráfico ya comentada, 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). Por otro lado, los gastos de personal y otros gastos de explotación se contienen en todo el horizonte presupuestario, 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	11.012	11.248	12.612	13.763	14.078	14.383	14.746
Otros ingresos de explotación	4.373	12.827	11.802	4.280	1.745	1.745	1.745
Gastos de personal	-7.443	-8.752	-8.752	-8.777	-8.909	-9.043	-9.043
Otros gastos de explotación	-8.007	-7.993	-8.124	-8.224	-8.307	-8.340	-8.359
Amortizaciones	-4.582	-4.716	-4.716	-4.808	-5.217	-5.285	-5.285
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.619	808	808	837	1.458	1.458	1.458
Exceso de provisiones	61	0	0	0	0	0	0
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	-1.752	0	0	0	0	0	0
Otros resultados	0	0	0	0	0	0	0
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-4.719</b>	<b>3.422</b>	<b>3.630</b>	<b>-2.930</b>	<b>-5.152</b>	<b>-5.082</b>	<b>-4.738</b>

Del lado de los ingresos, el importe neto de la cifra de negocios espera un crecimiento promedio anual para el periodo 2022-2026 del 4,2%, 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 2019. Este crecimiento esperado se apoya, principalmente, en los ingresos derivados de las tasas de utilización y, en menor medida, en los ingresos asociados a concesiones y autorizaciones (tasa de ocupación y actividad).

En cuanto a estos últimos, de especial importancia por su carácter de ingresos fijos, destaca su estabilidad en el periodo 2022-2026. El porcentaje que representan estos ingresos respecto del importe neto de la cifra de negocios se sitúa en el 38% para la previsión de cierre 2022, bajando al 36% para el resto del horizonte de este plan de empresa. La tasa de ocupación prevé un crecimiento promedio anual del 1,8% para el periodo de referencia, que se correlaciona con una subida similar de los m<sup>2</sup> concesionados, que alcanzan los 315.368 m<sup>2</sup> en 2026. El ingreso medio por m<sup>2</sup> concesionado se sitúa en 11,68 €/m<sup>2</sup> para la previsión de cierre 2022, con un ligero crecimiento hasta alcanzar previsiblemente los 11,73 €/m<sup>2</sup> en 2026.

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	3.424	3.350	3.450	3.500	3.550	3.600	3.700
Tasa de actividad	1.283	1.401	1.401	1.451	1.501	1.551	1.600
<b>TOTAL ANUAL</b>	<b>4.707</b>	<b>4.751</b>	<b>4.851</b>	<b>4.951</b>	<b>5.051</b>	<b>5.151</b>	<b>5.300</b>
<b>Variación promedio 2022- 2026</b>							<b>2,3%</b>
% Tasa ocupación y actividad sobre INCN	43%	42%	38%	36%	36%	36%	36%
m2 concesionados	280.368	314.788	295.368	300.368	305.368	310.368	315.368
<b>Variación promedio 2022- 2026</b>							<b>1,7%</b>
Tasa ocupación/m2 concesión (€/m2)	12,21	10,64	11,68	11,65	11,63	11,60	11,73
<b>Variación promedio 2022- 2026</b>							<b>0,1%</b>

En cuanto a las tasas de utilización, tras la caída de los años 2020 y 2021, el año 2022 muestra el inicio de una cierta recuperación de estos ingresos vinculados a los tráficos portuarios, con una tasa de crecimiento promedio anual del 6,0% para todo el periodo 2022-2026, hasta alcanzar casi los 8 millones de € en 2026, cifra sin embargo inferior a la previa a 2019 (10 millones de €).

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 2022 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 Ceuta este importe ha ascendido a 288 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.

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 Ceuta vinculada tanto a los problemas fronterizos comentados como al empeoramiento general de la situación por la crisis del COVID-19, la disposición inicial de 11.658 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 10.240 miles de €. Del mismo modo, la propuesta inicial acordada para 2023 por el mismo concepto ha ascendido a 1.819 miles de €, quedando así reflejado en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Del lado de los gastos, el año 2021 se ajusta a su presupuesto aprobado en gastos de personal, no así en amortizaciones del inmovilizado ni en otros gastos de explotación. Respecto de estos últimos se recogen incumplimientos presupuestarios en las partidas reparaciones y conservación, servicios de profesionales independientes, tributos y otros gastos de gestión corriente. El incumplimiento en los gastos de reparaciones y conservación es consecuencia de reparaciones que han debido realizarse con carácter de urgencia y que no estaban inicialmente previstas, como la demolición de la Torre del Marina Club y actuaciones de refuerzo de limpieza y desinfección de instalaciones motivadas por el Covid. De otro lado, el incremento respecto del presupuesto de la partida servicios de profesionales independientes está ocasionada fundamentalmente por el aumento del coste en seguridad privada necesario para mantener controladas las instalaciones portuarias, mientras que para los otros gastos de gestión corriente la razón viene explicada por la provisión por diversas reclamaciones recibidas que no estaban previstas en el presupuesto.

La previsión de cierre 2022 se sitúa igualmente por encima de su presupuesto inicial acordado en el plan de empresa anterior por la subida prevista de los gastos de reparaciones y conservación, servicios de profesionales independientes y suministros y consumos. En cuanto a los dos primeros, el incumplimiento presupuestario vendría motivado al igual que en el ejercicio 2021 por el aumento en los gastos en actuaciones de reparación y conservación inicialmente no previstas, como la demolición parcial de la cubierta de la galería del atraque nº2 del muelle Cañonero Dato sobrevenida por un derrumbamiento parcial de la misma, y por el mayor coste del servicio de seguridad privada. De otro lado, la subida prevista de los gastos de suministros y consumos es consecuencia del incremento en el precio de la energía eléctrica, ya comentado a lo largo 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 2023, 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.

Por último, en cuanto a los gastos del servicio de recepción de desechos generados por buques, Puertos del Estado planteó a la Autoridad Portuaria la posibilidad de elevar la cuantía de estos para 2023 y siguientes, en vista de la próxima aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares regulador del servicio que podría modificar la cuantía de la tarifa a abonar por la Autoridad Portuaria al prestador del servicio. La Autoridad Portuaria indicó que se mantenía la previsión inicial al no tener una estimación clara de la variación que podría suponer el cambio de la tarifa, por lo que estos gastos podrían elevarse en el próximo plan de empresa.

A pesar de las subidas descritas en el párrafo anterior, destaca el esfuerzo realizado por la Autoridad Portuaria a lo largo de todo el horizonte de este plan de empresa para contener los gastos de

explotación, con un escaso crecimiento del 0,8% promedio anual para los gastos de personal y un +0,7% promedio anual para los otros gastos de explotación.

## PRESUPUESTO DE CAPITAL

Se destaca la difícil situación Económico-Financiera de la Autoridad Portuaria de Ceuta, con una generación de recursos propios negativa en todo el horizonte presupuestario, acorde con los resultados previstos, entre otros, por la pérdida de tráficos, que se ve paliada en parte con las subvenciones devengadas del FEDER 14-20 para la financiación de las actuaciones en la estación marítima y Muelle Cañonero Dato, y, en menor medida, con los fondos del MRR. Esta falta de generación de recursos obliga a asumir un nuevo endeudamiento a largo plazo en el ejercicio 2022 por importe de 6 millones de euros. No obstante, desde Puertos del Estado se indicó a la Autoridad Portuaria que este nuevo endeudamiento se consideraba una medida transitoria para obtener liquidez con la que cubrir el desfase entre el pago de las anualidades de inversión de la nueva estación marítima y el cobro de los fondos FEDER 14-20 asociados a esta actuación.

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	12.000	9.300	0	0	8.000	0	17.300
PLAN EMPRESA 2023	0	6.000	0	7.000	12.000	12.000	25.000
<b>DIFERENCIAS</b>		<b>-3.300</b>	<b>0</b>	<b>7.000</b>	<b>4.000</b>		<b>7.700</b>
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022							

(\*) 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	11.000	18.300	16.300	14.300	19.300	
PLAN EMPRESA 2023	0	5.400	4.800	10.400	20.000	28.480
<b>DIFERENCIAS</b>		<b>-11.000</b>	<b>-12.900</b>	<b>-3.900</b>	<b>700</b>	
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022						

(\*) 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	1.000	1.000	0	6.000	12.000	
PLAN EMPRESA 2023	6	600	3.600	7.400	8.100	9.920
<b>DIFERENCIAS</b>		<b>-994</b>	<b>3.600</b>	<b>1.400</b>	<b>-3.900</b>	
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022						

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

En relación con las causas que han llevado a esta complicada situación destacan, junto a la pérdida de tráficos por la pandemia y la crisis diplomática con Marruecos, una serie de disfuncionalidades que han ido creciendo a lo largo de los años y que explican igualmente las tensiones financieras que sufre la Autoridad Portuaria. Entre ellas se pone el énfasis en 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 a la actividad estrictamente portuaria.

Bajo este escenario y en tanto se buscaba una solución al problema estructural generado, el Comité de Distribución del FCI acordó, tal como se ha mencionado, 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, 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 esta Autoridad Portuaria, junto con la de Melilla, no debe ser asumido por el resto del Sistema Portuario.

Por esta razón Puertos del Estado 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 Ceuta como la de Melilla.

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 Ceuta, que ha sido englobado en la medida *Nuevo Marco Institucional y Financiero para el Puerto de Ceuta* consistente en transferencias de capital con cargo a la partida de los Presupuestos Generales del Estado *Actuaciones Planes Desarrollo Socioeconómico Ceuta y Melilla* del Ministerio de Política Territorial. 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 €.

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, generación de recursos, teniendo en cuenta igualmente los fondos asignados con cargo a los Presupuesto Generales del Estado y realizando las correspondientes estimaciones a largo plazo, que no se incluyen en este plan de empresa al no haber incluido en el periodo 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	-4	7.538	1.041	-1.393	-1.255	-910
CASH FLOW	-2.703	-3.907	-2.414	-2.320	-2.266	-2.362

## 2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.

Los coeficientes correctores a las tasas del buque, pasaje y mercancía propuestos por la Autoridad Portuaria de Ceuta para 2023 son los mismos que los aprobados 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 Ceuta 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
Coeficiente corrector Tasa del buque	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Coeficiente corrector Tasa del pasaje	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Coeficiente corrector Tasa de la mercancía	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Rentabilidad media ajusta 3 últimos ejercicios					-5,27%

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 Ceuta para 2023, con los datos disponibles en el momento de su estimación, es del **-6,98%**.

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. No obstante, en el plan de empresa 2024, dado que se va a aprobar un nuevo Pliego de Prescripciones Particulares del servicio se revisará la necesidad o no de modificar dicho coeficiente.

## 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. 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 2021 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 Ceuta, 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 Ceuta, se incorporan los cuadros de Bonificaciones para 2023 (art. 182, 245.3, 245.4 y 245.5 del TRLPEMM), así como el de Impacto económico estimado de tales bonificaciones y su memoria justificativa.

La Autoridad Portuaria de Ceuta propuso mantener las bonificaciones aprobadas el ejercicio anterior.

## 3. DIMENSIÓN AMBIENTAL

### 1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

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

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

La Autoridad Portuaria resalta en este apartado los objetivos y principales indicadores de la mencionada dimensión proyectados a 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 Ceuta 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.

#### Comentarios Obdulio

Puertos del Estado manifestó que las fichas elaboradas por la Autoridad Portuaria eran muy claras y estaban bien estructuradas con información detallada de las iniciativas desarrolladas, con un alto grado de cumplimiento de objetivos. Se destacó que todas las concesiones disponen de SGA certificados, habiéndose logrado controlar el 100 de los consumos de agua y electricidad, así como una total externalización de la distribución.

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).

Además, se hacen las siguientes observaciones específicas de la Autoridad Portuaria:

- ✓ Del análisis del OB\_8: *“reducir la presión de la actividad de los operadores portuarios sobre la calidad del agua”*, Puertos del Estado planteó que la Autoridad Portuaria valorara la posibilidad de lograr un porcentaje mayor para la superficie que cuenta con red de saneamiento conectada a colector municipal o a una EDAR, pues actualmente dicho porcentaje es del 59%.

En este punto se trató que si se volvía a producir un contacto con red eléctrica tal vez podría convenir enviar el comentario que la demanda de energía eléctrica a buques que proviene a resultas del reglamento EU que es posible que requiera desde la Autoridad Portuaria fuera de mayor cantidad de energía que la que actualmente consumía.

La Autoridad Portuaria informó que ENDESA estaba realizando un análisis. Puertos del Estado informó que si es la iniciativa privada quien va a realizar la inversión, deberían vigilarse los precios que quiera aplicar la distribuidora.

La Memoria de Sostenibilidad 2021 de la Autoridad Portuaria de Ceuta 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 Ceuta manifiesta que el día 19 de agosto de 2013 se acordó la aprobación del PAU, por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y el traslado de los documentos que lo configuran, al Área de Protección Civil de la Ciudad Autónoma de Ceuta, para su inscripción en el Registro Autonómico de Planes de Autoprotección, acorde a lo que se dispone en la Ordenanza Reguladora de 02 de marzo de 2010, establecida en concordancia a la aplicación del art.5 del Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, que establece la necesidad de creación del mencionado Registro. A partir de esa fecha, la Autoridad Portuaria manifestó que se ha venido trabajando en la actualización del Plan cada tres años.

La Autoridad Portuaria informó que tenía prevista la aprobación del PAU a lo largo de mayo del 2022, enviándose el documento resultante a Puertos del Estado para tramitar la aprobación definitiva. La Autoridad Portuaria comentó la realización de unas jornadas el pasado mes de abril para presentar el nuevo Plan de Autoprotección y para que los distintos técnicos en materia de seguridad realizaran la evaluación de la situación en la que se encontraban las instalaciones portuarias en vistas a la Operación Paso del Estrecho 2022, que estaba próxima a retomarse el verano siguiente tras dos años sin poder desarrollarse. A la finalización de la sesión de trabajo, se realizó un simulacro de emergencia en el dique de Poniente, hasta donde se trasladaron los participantes. Allí mismo se desarrolló un supuesto de emergencia que implicaba operaciones con mercancías peligrosas en el Puerto.

Por tanto, la Autoridad Portuaria dispone de plan de autoprotección, ya adaptado al convenio suscrito entre la Dirección General de la Marina Mercante y Puertos del Estado.

Respecto del Plan de protección del puerto (PPP) y las evaluaciones y planes de protección de las instalaciones portuarias (EPIP y PPIP) Puertos del Estado tomó nota que no tienen incidencias y que, además, se prevé la realización de auditorías e inspecciones en las instalaciones portuarias.

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

## 2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN E INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.

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

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

Con el objetivo de hacerse eco de la relevancia de esta materia, 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 Ceuta no tiene previsto usos complementarios en sus faros y aunque no dispone de un plan integral aprobado si que dispone de un plan de renovación y modernización. Prevé un aumento en los gastos tanto de personal como de otros gastos de explotación.

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 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, la Autoridad Portuaria de Ceuta indicó que aunque tal foro no existe formalmente, sí que existía una comunicación técnica con la ciudad autónoma con reuniones regulares. Puertos del Estado solicitó que se formalizara pues no revestía un carácter tanto institucional sino más bien técnico.

En este capítulo se analizó el tema de las viviendas que ya eran un bien patrimonial, teniendo ya 8 disponibles. La Autoridad Portuaria entendía que requería el visto bueno de patrimonio para enajenarlo. En principio manifestaron no querer acondicionar las viviendas, y haber iniciado el trámite de expulsión de los restantes por la vía judicial.

Se analizaron en plan de empresa las diversas opciones que eran posibles para la explotación de esa superficie. Finalmente, la Autoridad Portuaria manifestó que debe tomar dos decisiones: En primer lugar, si se puede ceder, esto supondría que en esa zona no se hará ningún tipo de actividad lucrativa (debe dar el visto bueno hacienda). En segundo lugar, si pudiera darse una división de la superficie, con otros posibles usos alternativos.

La Autoridad Portuaria de Ceuta informó que existe un estudio de impacto socioeconómico del Puerto del año 2019.

## 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 Ceuta que la información publicada había mejorado en el cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa.

No obstante, se acordó remitir el listado de aspectos que deberían mejorarse:

✓ No existe enlace directo en la web para acceder a Transparencia. Hay que acceder a través de la pestaña “INFORMACIÓN”.

✓ En el apartado Derecho de Acceso a la información pública, sería recomendable incluir a este enlace:

[https://transparencia.gob.es/transparencia/transparencia\\_Home/index/Derecho-de-acceso-a-la-informacion-publica/Solicite-informacion.html](https://transparencia.gob.es/transparencia/transparencia_Home/index/Derecho-de-acceso-a-la-informacion-publica/Solicite-informacion.html)

✓ Información institucional, organizativa y de planificación:

Falta información sobre planes y programas anuales y plurianuales.

✓ Información jurídica:

1. En este apartado se recomienda a la Autoridad Portuaria que incluya un enlace que redirija a la información jurídica contenida en otro apartado de la web. Por otra parte, en ese apartado se han incorporado pdfs de la normativa. Se recomienda dar acceso al enlace permanente del BOE (permalink ELI), que recoja legislación consolidada, a fin de disponer de información actualizada en cada momento.

Ejemplo:

Texto Refundido de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:  
<https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2011/09/05/2/con>

2. Se recomienda incluir un epígrafe denominado ORDENANZAS con un enlace que redirija a esa información que está contenida en otra parte de la web.

3. Se recomienda incluir un epígrafe denominado DEUP con un enlace que redirija a esa información que está contenida en otra parte de la web.

4. Se recomienda incluir un epígrafe en este apartado dedicado a la información de los expedientes que se encuentran sometidos a un periodo de información pública durante su tramitación, con un enlace que redirija a la información que está recogida en otro lugar de la web.

✓ Información económica, presupuestaria y estadística:

1. Se recomienda incluir en el epígrafe denominado COMPATIBILIDADES un enlace que redireccione al Portal de Transparencia de la Administración General del Estado.
2. Se recomienda incluir el epígrafe sobre SUBVENCIONES que podría redirigir al siguiente enlace:  
<https://www.infosubvenciones.es/bdnstrans/GE/es/index>
3. En el apartado estadísticas se recomienda incluir, al menos, un enlace que redireccione a ese apartado de la web de Puertos del Estado.

En cuanto a la información indicada en el artículo 168 del TRLPEMM, se recomienda incluir un epígrafe llamado TASAS en el apartado de información económica, presupuestaria y estadística, que redireccione a la información que está recogida en otro apartado de la web de la Autoridad Portuaria.

## SECCIÓN 4ª ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH

### Oferta Pública de Empleo

A fecha de la reunión -8 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 tráficos, económicos, tasas de reposición y reequilibrio entre Autoridades Portuarias, se ha procedido a la asignación de **10** efectivos a la Autoridad Portuaria de Ceuta 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 **3** temporales.

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

A fecha de la reunión -1 de julio de 2021- desde **RRHH** de PdE se informó que la **Oferta de Empleo Público 2021 (OEP) aún no está aprobada**.

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

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

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

- Crecimiento de tráfico en el último quinquenio (2016-2020), proporcional al número de efectivos. Su evaluación asigna aproximadamente un 6,25% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Ratio de toneladas de tráfico (valores 2020) por persona por encima de la media, de forma proporcional al número de efectivos. Su evaluación asigna aproximadamente un 6,25% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Ratio del importe neto de cifra de negocios por persona por encima de la media, de forma proporcional al número de efectivos. Su evaluación asigna aproximadamente un 6,25% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Ratio del resultado de explotación por persona por encima de la media, de forma proporcional al número de efectivos. Su evaluación asigna aproximadamente un 6,25% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Asignación como consecuencia de las bajas producidas en el ejercicio anterior (criterio vinculado a la tasa de reposición). Su evaluación asigna aproximadamente un 60,00% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Criterio de reequilibrio mediante la observación de otros parámetros designados por la presidencia de Puertos del Estado. Su evaluación asigna aproximadamente un 15,00% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.

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

Al margen de la OEP de fijos descrita en el párrafo anterior, una vez finalizadas las reuniones de planes de empresa y valoradas todas las necesidades, para cubrir las necesidades coyunturales se autoriza una asignación de 4.5 temporales.

## Estructura de personal

Estructura organizativa autorizada y efectivos de fuera de convenio (cierres y previsiones)				
	Cierre 31/12/2021		Previsión Cierre 31/12/2022	
	Estructura	Efectivos	Estructura	Efectivos
<b>Altos Cargos</b>				
Presidencia y Dirección	2	2	2	2
<b>Fuera de Convenio</b>				
Subdirecciones	0	0	0	0
Jefaturas de Área	0	0	0	0
Jefaturas de Departamento	3	3	3	2
Jefaturas de División	5	5	5	5
Jefaturas de Unidad	3	2	3	2
Secretarías FC	1	1	1	1
Subtotal F.C.	12	11	12	10
<b>TOTAL ALTOS CARGOS+F.C.</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>12</b>

Desglose plantilla			
Efectivos reales		Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
Altos Cargos		2	2
Fijos	Fuera convenio	111	109
	De convenio	111	109
<b>TOTALES FIJOS</b>		<b>124</b>	<b>121</b>
Temporales de oferta de empleo público	Fuera convenio	0	0
	De convenio	4,0	8
Otros Temporales (1)	Fuera convenio	0	0
	De convenio	3	3
<b>TOTALES TEMPORALES</b>		<b>7</b>	<b>11,0</b>
Relevado con cargo a OEP (25% jornada) (2)	Fuera convenio	0	0
	De convenio	2,00	1,00

Plantilla a efectos presupuestarios				
Plan de Empresa 2022	Cierre 2021	Previsión cierre 2022	Proyecto presupuesto 2023	2024
Plantilla total	131	132	144	145
Plantilla media (5)	128,30	130,10	138,50	141,30

Notas:

C11 = Jefe de Unidad de Servicios Portuarios en activo hasta el 31-12-21, por lo que consta.  
 E9 = Jubilación Jefe de Departamento de Infraestructuras  
 J11 = 2 plazas de OEP  
 J18 = 3 jubilados parciales  
 J20 = Sumando jubilados parciales 3,25

Nº de efectivos de personal incluido en convenio (cierres y previsiones)			
Grupo		Cierre 31/12/2021	Previsión Cierre 31/12/2022
		Grupo II	Banda I Responsables
	Banda II Técnicos	19	21
Grupo III	Banda I Jefes de Equipo	9	13
	Banda II Policía Portuaria, Administrativos y Oficiales	71	57
	Banda III Servicio Soporte	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>111</b>	<b>109</b>

ALTAS		
	Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO D.C.	8	2
OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO F.C.	0	0
OTRAS ALTAS D.C.**	1	0
OTRAS ALTAS F.C.*	3	0
<b>TOTAL:</b>	<b>12</b>	<b>2</b>

BAJAS		
	Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
JUBILACIONES D.C.	4	1
JUBILACIONES F.C.	1	0
OTRAS BAJAS D.C.**	4	3
OTRAS BAJAS F.C.*	1	0
<b>TOTAL:</b>	<b>10</b>	<b>4</b>

Presup. de masa salarial autorizada para 2021 (€) (5)			
	Efectivos	Básicas	Productividad
F.Convenio	13	524.294,02	135.713,36
D.Convenio (*)	115	2.624.840,47	488.321,16

Presup. Homogeneizado de masa salarial solicitada para 2022 (€) (5) y (6)			
	Efectivos	Básicas	Productividad
F.Convenio	13	542.644,31	140.463,32
D.Convenio (*)	111	2.622.215,83	487.832,84
		<b>LPGE</b>	<b>3,50%</b>

## 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 estos por parte de la Autoridad Portuaria de Ceuta 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 esta Memoria de 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 Ceuta. Se incluyen como Anexo XI.

# ANEXOS.

# ANEXO I. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO)

✓ DAFO

**DAFO RESUMEN de la Autoridad Portuaria de Ceuta**

**Plan Empresa 2023**

ANÁLISIS DEL ENTORNO (EXTERNO)								
AMENAZAS					OPORTUNIDADES			
AP/P			PE 22	PE 23			PE 22	PE 23
	A.1	Competencia de puertos próximos	↓	↓		Crecimiento del tráfico (Bunkering)	↓	↔
	A.2	Estructura de gastos de explotación (gastos de personal, mantenimiento, etc.)	↔	↔		Proyecto de ampliación del puerto.	↔	↔
	A.3	Presión urbana. Falta de espacios para desarrollo que se traducen la paulatina migración de usos portuarios y logísticos a usos comerciales	↔	↔		Régimen Fiscal especial	↔	↔
	A.4	Cierre de la frontera por la COVID – 19: Empeoramiento del ya inexistente de comercio exterior.	↓	↑		Mercado adyacente a Ceuta. Una de cada dos toneladas tiene como destino Marruecos.	↓	↑
	A.5	Incremento de los problemas fronterizos.	↓	↑				
ANÁLISIS DE LA EMPRESA (INTERNO)								
DEBILIDADES					FORTALEZAS			
			PE 22	PE 23			PE 22	PE 23
	D.1	Infraestructuras poco adaptadas a las necesidades actuales	↔	↔		Escasa conflictividad laboral	↔	↔
	D.2	Envejecimiento de las infraestructuras (aumento de costes de reparación y conservación)	↔	↔		Tráfico cautivo	↔	↔
	D.3	Atomización de agentes portuarios	↔			Gran demanda de terreno	↔	↑
	D.4	Tasas bonificadas y con escasa compensación	↔	↑		Especialización de los muelles	↔	↔
	D.5	Puerto abierto (presión urbana y migratoria)	↓	↔		Certificación de la gestión	↑	↑
	D.6	Elevados costes de suministros de agua	↔	↔		Nuevas superficies operativas / Incremento de la superficie a concesionar	↔	↔
	D.7	Inexistencia de LO LO	↔	↔				

↑ : 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
Ceuta	18/07/2006	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
Ceuta		NO	Otro (especificar en siguiente cuadro)

#### OBSERVACIONES AL PLAN ESTRATÉGICO EN TRAMITACIÓN

Redactado en 2017

## ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

## PUEP/DEUP EN VIGOR

PUERTO:	Tipo (PUEP/DEUP/Modif sustancial o no sustancial)	Fecha aprobación	Descripción básica
Ceuta	DEUP	OM FOM/819/2015 de 21 de abril	Definición de superficies y usos portuarios

(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
Ceuta	DEUP	Otros (especificar en "Observaciones")	Cumplimentada la tramitación del expediente, se ha remitido a OPPE. Actualmente OPPE está recabando informes de los Ministerios correspondientes.

## 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
Ceuta	17-06-10	SI	Otros (especificar en "Observaciones")

## OBSERVACIONES A LA VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DE LOS PUERTOS

En tramitación la nueva valoración de terrenos y lámina de aguas. Se contrató una asistencia técnica que realizó un primer informe de valoración. El proceso se ha visto afectado por los efectos de la pandemia que ha afectado de forma muy importante a la economía local. Se hace necesario elaborar un nuevo informe que tenga en cuenta el nuevo contexto económico en el que se encuentra la Ciudad y que ha afectado al valor de los terrenos de los polígonos industriales y comerciales existentes en Ceuta. **Orden FOM/1596/2010, de 31 de mayo.**



# 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				
<b>GRUPO ENERGÉTICO</b>	<b>487</b>	<b>670</b>	<b>670</b>	<b>678</b>	<b>683</b>	<b>695</b>	<b>707</b>
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	305	480	480	486	490	498	507
3.- Gasoil	175	183	183	185	186	190	193
4.- Gasolina	3	3	3	3	3	3	3
6.- Otros productos petrolíferos	1	1	1	1	1	1	1
7.- Gases energéticos del petróleo	3	3	3	3	3	3	3
12.- Carbón y coque de petróleo	-	-	-	-	-	-	-
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO SIDEROMETALÚRGICO</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
8.- Mineral de hierro	-	-	-	-	-	-	-
10.- Otros minerales y residuos metálicos	-	-	-	-	-	-	-
11.- Chatarras de hierro	3	3	3	3	4	4	4
13.- Productos siderúrgicos	2	2	2	2	3	3	3
36.- Otros productos metalúrgicos	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO MINERALES NO METÁLICOS</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17</b>
25.- Sal común	-	-	-	-	-	-	-
52.- Otros minerales no metálicos	16	16	16	16	16	17	17
<b>GRUPO ABONOS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
17.- Productos químicos	5	6	6	6	6	6	6
<b>GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>34</b>	<b>34</b>
5.- Asfalto	5	5	5	6	6	6	6
18.- Cemento y clinker	7	10	10	9	9	9	9
20.- Materiales de construcción elaborados	17	19	19	18	18	19	19
<b>GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>29</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>37</b>
21.- Cereales y sus harinas	1	1	1	2	2	2	2
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	2	5	5	2	3	3	3
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	8	9	9	9	10	9	9
27.- Conservas	1	2	2	1	2	2	2
28.- Tabaco, cacao, café y especias	5	6	6	5	6	6	6
29.- Aceites y grasas	1	1	1	1	2	2	2
30.- Otros productos alimenticios	11	14	14	11	11	12	12
33.- Pescado congelado y refrigerado	-	-	-	-	-	-	-
37.- Piensos y forrajes	-	1	1	1	1	1	1
<b>GRUPO OTRAS MERCANCIAS</b>	<b>170</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>176</b>	<b>179</b>	<b>181</b>	<b>183</b>
19.- Maderas y corcho	-	-	-	-	-	-	-
26.- Papel y pasta	1	1	1	1	1	1	1
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	4	4	4	4	4	4	4
34.- Resto de mercancías	165	175	175	171	174	176	178
<b>GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>350</b>	<b>343</b>	<b>343</b>	<b>359</b>	<b>363</b>	<b>367</b>	<b>373</b>
32.- Automóviles y sus piezas	2	3	3	4	5	5	5
38.- Taras de equipamiento ro-ro	326	318	318	332	334	338	343
39.- Tara contenedores	22	22	22	23	24	24	25
<b>TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA</b>	<b>1.091</b>	<b>1.293</b>	<b>1.293</b>	<b>1.305</b>	<b>1.324</b>	<b>1.344</b>	<b>1.364</b>

## 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

*Código 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
<b>1100</b>		<b>REFUERZO Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS</b>			<b>2017</b>	<b>2025</b>	<b>4.028</b>	<b>38</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>1.205</b>	<b>2.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	CT1B9004	Refuerzo escollera en los diques de Levante y Poniente		1	2023	2025	1.000				60	440	500		
	CT1A3004	Remodelación y ordenación de la Dársena embarcaciones auxiliares en Puerto de Ceuta		3	2017	2025	3.028	38	25			765	2.200		
<b>1101</b>		<b>URBANIZACIONES Y HABILITACIONES</b>			<b>2018</b>	<b>2026</b>	<b>6.342</b>	<b>535</b>	<b>592</b>	<b>215</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>3.000</b>	<b>0</b>
	CT1B2004	Habilitación explanada "ampliación del Puerto. Fase Inicial"		1	2024	2026	5.000					1.000	1.000	3.000	
	CT1E1002	Plan de Accesibilidad Universal		9	2018	2022	223	8	215						
	CT1C9001	Recalce edificios JOP		0	2020	2021	1.119	527	592						
<b>1102</b>		<b>DESARROLLO DEL MUELLE PONIENTE/LEVANTE</b>			<b>2023</b>	<b>2026</b>	<b>4.969</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>433</b>	<b>1.100</b>	<b>1.100</b>	<b>2.336</b>	<b>0</b>
	CT1B3005	Segregación de la red de suministro de agua potable a buques		3	2023	2026	4.634				98	1.100	1.100	2.336	
	CT1A1002	Dragado en la dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al dique de Poniente.		1	2023	2023	335				335				
<b>1103</b>		<b>DESARROLLO DEL MUELLE CAÑONERO DATO</b>			<b>2020</b>	<b>2024</b>	<b>25.447</b>	<b>457</b>	<b>1.037</b>	<b>11.665</b>	<b>11.442</b>	<b>846</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	CT1C3002	Actuaciones de mejora para la Estación Marítima	F3	9	2020	2024	19.117	457		7.689	10.216	755			
	CT1A3006	Acondicionamiento del atraque n°1 del muelle Cañonero Dato	F3	1	2021	2021	910		910						
	CT1D3001	Adquisición de nuevas pasarelas para la Estación Marítima	F3	3	2021	2022	3.180		127	3.053					
	CT1C3002	Revisión de precios			2022	2024	2.240			923	1.226	91			
<b>1109</b>		<b>RECONSTRUCCIÓN TEMPORAL ABRIL 2022</b>			<b>2022</b>	<b>2022</b>	<b>1.052</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.052</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	CT1A2002	Actuaciones para la reconstrucción de los daños ocasionados por el temporal abril/2022			2022	2022	1.052			1.052					
<b>1105</b>		<b>ACTUACIONES INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD</b>			<b>2017</b>	<b>2029</b>	<b>27.188</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>198</b>	<b>502</b>	<b>1.100</b>	<b>298</b>	<b>0</b>	<b>25.000</b>
	CT1H1001	Actuaciones interacción Puerto-Ciudad	ANE		2021	2024	340		40	100	100	100			
	CT1A3007	Nuevo Puerto Deportivo y atraque de cruceros		8	2027	2029	25.000								25.000
	CT1C1002	Adecuación del tinglado n°4 del muelle España	ANE	1	2017	2025	1.848	50		98	402	1.000	298		
<b>6911</b>		<b>ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA (MRR)</b>			<b>2021</b>	<b>2023</b>	<b>1.315</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>600</b>	<b>700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	CT1B3008	1ª Fase de construcción colector general avenida Cañonero Dato	MRR	3	2021	2023	1.315		15	600	700				
<b>1108</b>		<b>ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA</b>			<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>7.817</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>1.600</b>	<b>1.626</b>	<b>2.500</b>	<b>2.076</b>
	CT1B3009	2ª Fase de construcción colector general avenida Cañonero Dato		3	2022	2025	2.641			15		1.600	1.026		
		Instalación para suministro eléctrico a ferrys			2025	2027	5.176						600	2.500	2.076
<b>1106</b>		<b>INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES</b>			<b>2018</b>	<b>2030</b>	<b>12.177</b>	<b>946</b>	<b>1.038</b>	<b>1.260</b>	<b>1.252</b>	<b>1.215</b>	<b>1.172</b>	<b>2.172</b>	<b>3.122</b>
	CT1D1001	Adquisición de una grúa-automóvil de 100 tns		3	2026	2027	3.000							1.000	2.000
	CT1G3301	Obras Varias y Menores			2020	2026	4.729	493	636	600	600	600	600	600	600
	CT1G4001	Liquidaciones y revisiones			2022	2027	335			135	50	50	50	50	
	CT1G9001	Suministro			2020	2027	2.767	249	218	300	400	400	400	400	400
	CT1G2001	Estudios			2022	2027	72			12	12	12	12	12	12
	CT1G5001	Equipos informáticos			2020	2027	738	39	99	100	100	100	100	100	100
	CT1G1001	Señales Marítimas			2020	2027	81	10	11	10	10	10	10	10	10
	CT1H3001	2% Cultural			2020	2024	455	155	74	103	80	43			
	CT1H9001	I+D+i					0								
<b>SUBTOTAL</b>							<b>90.335</b>	<b>2.026</b>	<b>2.747</b>	<b>15.005</b>	<b>14.389</b>	<b>8.066</b>	<b>7.896</b>	<b>10.008</b>	<b>30.198</b>

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

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

Hoja 2 de 2

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>90.335</b>	<b>2.026</b>	<b>2.747</b>	<b>15.005</b>	<b>14.389</b>	<b>8.066</b>	<b>7.896</b>	<b>10.008</b>	<b>30.198</b>
1107	CT1I1001	<b>INMOVILIZADO INTANGIBLE</b> Aplicaciones Informáticas			2020 2020	2027 2027	1.138 1.138	103 103	135 135	150 150	150 150	150 150	150 150	150 150	150 150
<b>TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE</b>							<b>91.473</b>	<b>2.129</b>	<b>2.882</b>	<b>15.155</b>	<b>14.539</b>	<b>8.216</b>	<b>8.046</b>	<b>10.158</b>	<b>30.348</b>

**INVERSIÓN FINANCIERA**

*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
	CT1J1001	Concesión préstamos al personal a l/p			2.020	2027	379	43	48	48	48	48	48	48	48
<b>TOTAL INVERSIÓN FINANCIERA</b>							<b>379</b>	<b>43</b>	<b>48</b>						

<b>TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE + FINANCIERA</b>							<b>91.852</b>	<b>2.172</b>	<b>2.930</b>	<b>15.203</b>	<b>14.587</b>	<b>8.264</b>	<b>8.094</b>	<b>10.206</b>	<b>30.396</b>
---	--	--	--	--	--	--	---------------	--------------	--------------	---------------	---------------	--------------	--------------	---------------	---------------

**OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO**

*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
		Reversión de concesiones			2.019	2025	5.065	3.468	197	350	350	350	350		
<b>TOTAL OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO</b>							<b>5.065</b>	<b>3.468</b>	<b>197</b>	<b>350</b>	<b>350</b>	<b>350</b>	<b>350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>TOTAL INVERSIÓN + OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO</b>							<b>96.917</b>	<b>5.640</b>	<b>3.127</b>	<b>15.553</b>	<b>14.937</b>	<b>8.614</b>	<b>8.444</b>	<b>10.206</b>	<b>30.396</b>
--	--	--	--	--	--	--	---------------	--------------	--------------	---------------	---------------	--------------	--------------	---------------	---------------

**ACTUACIONES PENDIENTES DE PROGRAMACIÓN**

Código de inversión	PROYECTO	Total inversión
	Plan director de Infraestructuras (pendiente de recibir fondos estructurales)	55.164
	Mejora de la conectividad del Puerto con su Hinterland	150
	Urbanización Oeste de la ZAL	450

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

**INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE**

*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
<b>1100</b>		<b>REFUERZO Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS</b>			<b>2017</b>	<b>2026</b>	<b>4.028</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>60</b>	<b>740</b>	<b>2.865</b>	<b>300</b>	<b>0</b>
	CT1B9004	Refuerzo escollera en los diques de Levante y Poniente		1	2023	2026	1.000				60	240	600	100	
	CT1A3004	Remodelación y ordenación de la Dársena embarcaciones auxiliares en Puerto de Ceuta		3	2017	2026	3.028	38		25		500	2.265	200	
<b>1101</b>		<b>URBANIZACIONES Y HABILITACIONES</b>			<b>2018</b>	<b>2027</b>	<b>6.342</b>	<b>96</b>	<b>1.031</b>	<b>215</b>	<b>0</b>	<b>800</b>	<b>950</b>	<b>2.650</b>	<b>600</b>
	CT1B2004	Habilitación explanada "ampliación del Puerto. Fase Inicial"		1	2024	2027	5.000					800	950	2.650	600
	CT1E1002	Plan de Accesibilidad Universal		9	2018	2022	223	8		215					
	CT1C9001	Recalce edificios JOP		0	2020	2021	1.119	88	1.031						
<b>1102</b>		<b>DESARROLLO DEL MUELLE PONIENTE/LEVANTE</b>			<b>2022</b>	<b>2027</b>	<b>4.969</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>433</b>	<b>800</b>	<b>1.115</b>	<b>2.285</b>	<b>336</b>
	CT1B3005	Segregación de la red de suministro de agua potable a buques		3	2023	2027	4.634				98	800	1.115	2.285	336
	CT1A1002	Dragado en la dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al dique de Poniente.		1	2022		335				335				
<b>1103</b>		<b>DESARROLLO DEL MUELLE CAÑONERO DATO</b>			<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>25.447</b>	<b>272</b>	<b>998</b>	<b>11.353</b>	<b>10.791</b>	<b>2.018</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	CT1C3002	Actuaciones de mejora para la Estación Marítima	F3	9	2020	2025	19.117	272	185	7.689	10.000	956	15		
	CT1A3006	Acondicionamiento del atraque nº1 del muelle Cañonero Dato	F3	1	2021	2022	910		686	224					
	CT1D3001	Adquisición de nuevas pasarelas para la Estación Marítima	F3	3	2021	2022	3.180		127	3.053					
	CT1C3002	Revisión de precios			2022	2024	2.240			387	791	1.062			
<b>1109</b>		<b>RECONSTRUCCIÓN TEMPORAL ABRIL 2022</b>			<b>2022</b>	<b>2022</b>	<b>1.052</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.052</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	CT1A2002	Actuaciones para la reconstrucción de los daños ocasionados por el temporal abril/2022			2022	2022	1.052			1.052					
<b>1105</b>		<b>ACTUACIONES INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD</b>			<b>2017</b>	<b>2029</b>	<b>27.188</b>	<b>50</b>	<b>40</b>	<b>198</b>	<b>321</b>	<b>1.067</b>	<b>414</b>	<b>98</b>	<b>25.000</b>
	CT1H1001	Actuaciones interacción Puerto-Ciudad	ANE		2021	2025	340		40	100	100	100			
	CT1A3007	Nuevo Puerto Deportivo y atraque de cruceros		8	2027	2029	25.000								25.000
	CT1C1002	Adecuación del tinglado nº4 del muelle España	ANE	1	2017	2026	1.848	50		98	221	967	414	98	
<b>6911</b>		<b>ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA (MRR)</b>			<b>2021</b>	<b>2023</b>	<b>1.315</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>600</b>	<b>365</b>	<b>335</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	CT1B3008	1ª Fase de construcción colector general avenida Cañonero Dato	MRR	3	2021	2023	1.315		15	600	365	335			
<b>1108</b>		<b>ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA</b>			<b>2023</b>	<b>2027</b>	<b>7.817</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>1.600</b>	<b>1.326</b>	<b>2.509</b>	<b>2.367</b>
	CT1B3009	2ª Fase de construcción colector general avenida Cañonero Dato		3	2023	2025	2.641				15	1.600	1.026		
		Instalación para suministro eléctrico a ferrys			2025	2027	5.176						300	2.509	2.367
<b>1106</b>		<b>INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES</b>			<b>2020</b>	<b>2027</b>	<b>12.177</b>	<b>448</b>	<b>1.256</b>	<b>1.363</b>	<b>1.601</b>	<b>903</b>	<b>1.158</b>	<b>2.184</b>	<b>3.264</b>
	CT1D1001	Adquisición de una grúa-automóvil de 100 tns		3	2026	2027	3.000							1.000	2.000
	CT1G3301	Obras Varias y Menores			2020	2027	4.729	121	866	565	949	400	586	600	642
	CT1G4001	Liquidaciones y revisiones			2022	2026	335			135	50	50	50	50	
	CT1G9001	Suministro			2020	2027	2.767	172	254	341	400	300	400	400	500
	CT1G2001	Estudios			2022	2027	72			12	12		12	24	12
	CT1G5001	Equipos informáticos			2021	2027	738		52	186	100	100	100	100	100
	CT1G1001	Señales Marítimas			2021	2027	81		10	21	10	10	10	10	10
	CT1H3001	2% Cultural			2020	2024	455	155	74	103	80	43			
	CT1H9001	I+D+i					0								
<b>SUBTOTAL</b>							<b>90.335</b>	<b>904</b>	<b>3.340</b>	<b>14.806</b>	<b>13.586</b>	<b>8.263</b>	<b>7.843</b>	<b>10.026</b>	<b>31.567</b>

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

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

Hoja 2 de 2

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>90.335</b>	<b>904</b>	<b>3.340</b>	<b>14.806</b>	<b>13.586</b>	<b>8.263</b>	<b>7.843</b>	<b>10.026</b>	<b>31.567</b>
<b>1107</b>		<b>INMOVILIZADO INTANGIBLE</b>			<b>2020</b>	<b>2026</b>	<b>1.138</b>	<b>0</b>	<b>135</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>253</b>
	CT111001	Aplicaciones Informáticas			2020	2026	1.138		135	150	150	150	150	150	253
<b>TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE</b>							<b>91.473</b>	<b>904</b>	<b>3.475</b>	<b>14.956</b>	<b>13.736</b>	<b>8.413</b>	<b>7.993</b>	<b>10.176</b>	<b>31.820</b>

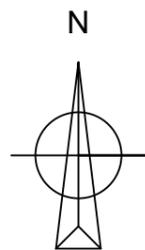
**OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO**

*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
		Reversión de concesiones			2.019	2025	0								
<b>TOTAL OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO</b>							<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>TOTAL INVERSIÓN + OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO</b>							<b>91.852</b>	<b>947</b>	<b>3.523</b>	<b>15.004</b>	<b>13.784</b>	<b>8.461</b>	<b>8.041</b>	<b>10.224</b>	<b>31.868</b>
--	--	--	--	--	--	--	---------------	------------	--------------	---------------	---------------	--------------	--------------	---------------	---------------

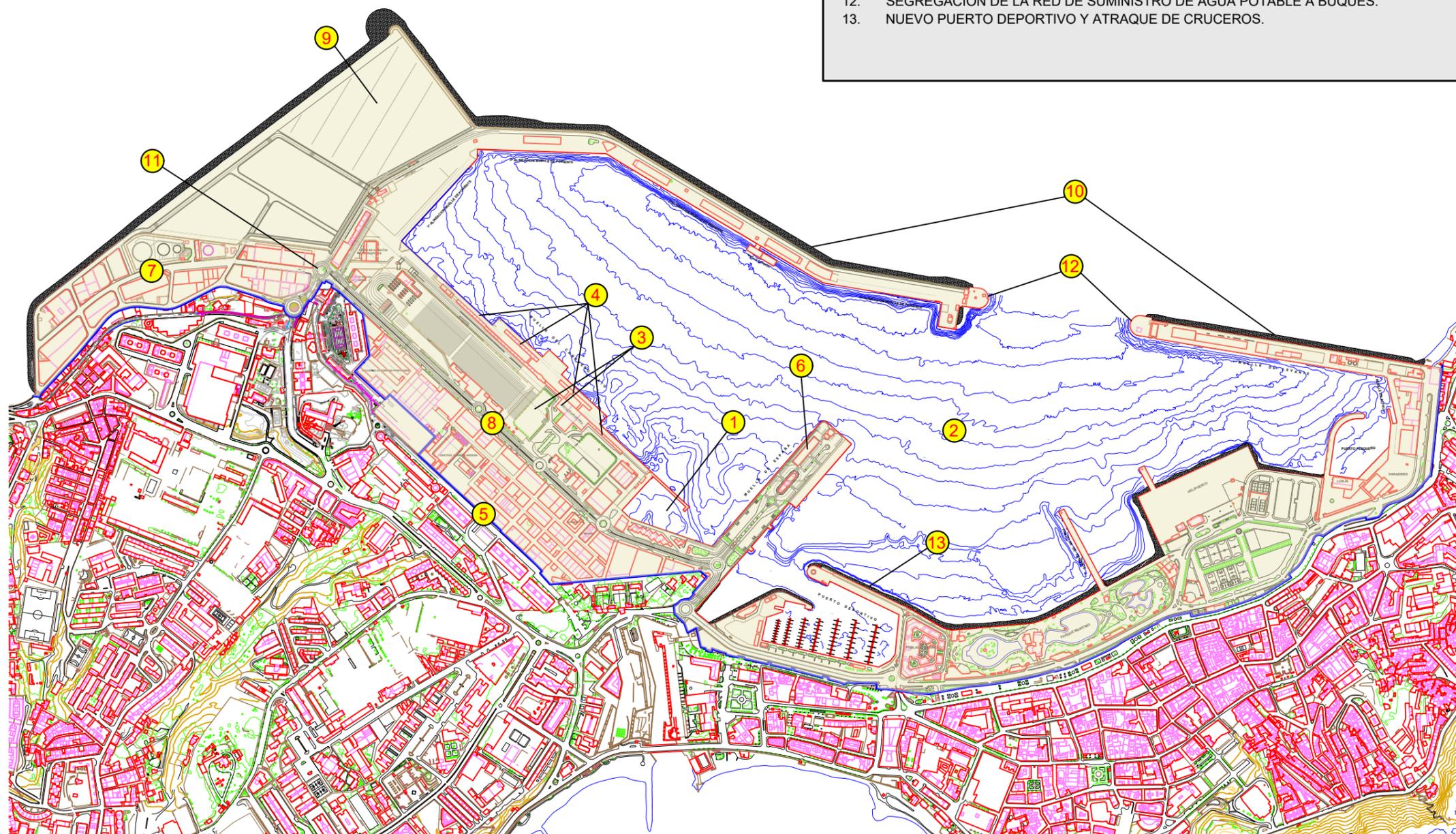
**ACTUACIONES PENDIENTES DE PROGRAMACIÓN**

Código de inversión	PROYECTO	Total inversión
	Plan director de Infraestructuras (pendiente de recibir fondos estructurales)	55.164
	Mejora de la conectividad del Puerto con su Hinterland	150
	Urbanización Oeste de la ZAL	450



### LEYENDA

1. REMODELACIÓN Y ORDENACIÓN DE LA DÁRSENA PARA EMBARCACIONES AUXILIARES DEL PUERTO.
2. DRAGADO DE LA DÁRSENA DE LEVANTE PARA LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE ACCESO AL NUEVO ATRAQUE ADOSADO AL DIQUE DE PONIENTE.
3. ACTUACIONES DE MEJORA PARA LA ESTACIÓN MARÍTIMA.
4. ADQUISICIÓN DE NUEVAS PASARELAS PARA LA ESTACIÓN MARÍTIMA.
5. ACTUACIONES INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD.
6. ADECUACIÓN DEL TINGLADO Nº4 DEL MUELLE ESPAÑA.
7. 1ª FASE DE CONSTRUCCIÓN COLECTAR GENERAL AVENIDA CAÑONERO DATO.
8. 2ª FASE DE CONSTRUCCIÓN COLECTAR GENERAL AVENIDA CAÑONERO DATO.
9. PAVIMENTACIÓN DEFINITIVA EXPLANADA "AMPLIACIÓN DEL PUERTO.FASE INICIAL".
10. REFUERZO DE ESCOLLERA EN LOS DIQUES DE LEVANTE Y PONIENTE.
11. REMODELACIÓN DE LOS ACCESOS AL PUERTO DESDE EL NUEVO ENLACE PUERTO-FRONTERA DE "EL TARAJAL".
12. SEGREGACIÓN DE LA RED DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE A BUQUES.
13. NUEVO PUERTO DEPORTIVO Y ATRAQUE DE CRUCEROS.



ANEXO IV  
**ESTIMACIÓN DE INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS**  
(miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA DE: **CEUTA**

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Objeto	Otorgamiento	Vencimiento	Canon Anual Total	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado				Inversión Total	Anterior 2021	Realizado 2021	Previsión de Inversiones					2027 y siguientes		
						Titular		Empresa adjudicataria de la obra civil					2022	2023	2024	2025	2026			
						CIF	Nombre	CIF	Nombre											
<b>Directamente relacionadas con la actividad portuaria:</b>											20.121	121	0	0	5.000	5.000	5.000	2.500	2.500	
55CDC75R1	Proyectos por determinar	Construcciones nuevas.				XXXXXXX	Por determinar			5.000							2.500	2.500		
55CDI24R1	Conexión de nuevas tuberías en el dique de Poniente para la carga y descarga de combustible.	Suministro de combustible a Buques.	11/4/2018	19/10/2032	6.198	B-83067991	Petrolífera Ducar, S.L.	B-72024789	Sumeyca, S.L.	121	121									
55CDI24R1	Ampliación de depósitos para el suministro de combustibles a buques	Suministro de combustible a Buques.	Por Determinar	Por Determinar	183.000	B-83067991	Petrolífera Ducar, S.L.			15.000				5.000	5.000	5.000				
<b>Instalaciones industriales:</b>											0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Inversiones ligadas a la ampliación de plazos concesionales:</b>											3.000	3.000	0	0	0	0	0	0	0	0
55CDI24R1	Proyecto de construcción de la conexión subterránea entre los muelles de Levante y Poniente.*	Suministro de combustible a Buques.	9/3/2015	19/10/2032	140.000	B-83067991	Petrolífera Ducar, S.L.	A81638108	Acciona Infraestructura, S.A.	3.000	3.000									
<b>Otras:</b>											12.106	1.823	1.011	4.044	2.750	1.441	1.037	0	0	
55CDR31R01	Proyecto de construcción nave nº 15-B en muelle Cañonero Dato.	Almacenaje y Logística	9/10/2014	21/10/2039	3.400	B-51031250	Inversiones Cañonero Dato, S.L.	B51008068	Africa de Contratas y Construcciones, S.L.U.	866	866									
55CDR31R02	Proyecto de construcción nave nº 91.1 en explanada de Poniente.	Almacenaje y Logística	29/6/2016	2/7/2041	13.500	B-51033025	TYL Paublete, S.L.	B90013194	Paneles Dimasa la Campaña SRL, S.L.	650	650									
55CDR31R03	Proyecto de construcción de planta de actividades logísticas de tráfico de vehículos automóviles. Concesión nº 94-B.	Almacenaje y Logística	16/11/2017	22/11/2037	86.219	A-11903630	Aubensa, S.A.	A11906161	Aridos y Transportes del Estrechos, S.A.	710		200	510							
55CDR31R04	Proyecto de adecuación de nave nº 34 en muelle Cañonero Dato.	Almacenaje y Logística	16/11/1987	25/11/2027	37.145	A-11903119	Molina Genco, S.A.			280	100	180								
55CDR31R05	Proyecto de adecuación de nave nº 100-C en Explanada de Poniente.	Almacenaje y Logística	1/1/2005	31/12/2025	15.000	B-11952231	Alta Cocina Julián Muñoz, S.L.			134	134									
55CDR31R06	Proyecto de adecuación de nave nº 101 en Explanada de Poniente.	Reparación e inspección de vehículos	9/5/2017	23/5/2032	17.000	B-51010072	Novauto Ceuta, S.L.			73	73									
55CDR31R07	Proyecto de construcción de hangar. Concesión nº 40	Almacén	27/3/2003	3/4/2033	75.800	A-86212420	AEANA, S.A.	B-51029684	Obrinte Ceuta, S.L.U.	382		382								
55CDR31R08	Proyecto de construcción de nave, Concesión nº 118	Almacenaje y Logística	25/6/2020	1/7/2040	9.000	45112622-P	Sebastián García León			307			107	200						
55CDR31R09	Proyecto de construcción de nave, Concesión nº 10	Almacenaje y Logística	23/2/2021	23/2/2043	7.000	B-51009546	Ferreerías Doncel, S.L.	B51008068	Africa de Contratas y Construcciones, S.L.U.	1.500			1.000	500						
55CDR31R10	Proyecto de construcción de nave, Concesión nº 97	Almacenaje y Logística	Por Determinar	Por Determinar	305.900	B-51006971	ECO-CEUTA, S.L.			304			100	100	104					
55CDR31R11	Proyecto de ampliación de concesión N.º 108	Almacén, oficinas, talleres, exposición y venta de vehículos.	10/5/2021	13/5/2043	40.000	B-11905353	Comercial Mondasu, S.L.			670			70	300	300					
55CDR52N01	Proyecto de instalación de tendido de cable submarino de fibra óptica. Concesión nº 202	Telecomunicaciones	19/7/2019	1/8/2044	3.712	B-84205533	GTD Cableado de Redes Inteligentes, S.L.U.			36		36								
55CDR75R01	Proyecto de remodelación de estación de servicio, Concesión nº 44-B.	Estación de servicio para el suministro de combustibles a vehículos.	8/10/2020	10/10/2050	61.000	A-80393812	Explotación Estación de Servicio, S.A.U.			413		213	200							
55CDR75R02	Proyecto de remodelación de estación de servicio. Concesión nº 45.	Estación de servicio para el suministro de combustibles a vehículos.	8/10/2020	10/10/2050	80.000	A-80393812	Explotación Estación de Servicio, S.A.U.			398			198	200						
55CDR75R03	Proyecto de remodelación de estación de servicio. Concesión nº 41.	Estación de servicio para el suministro de combustibles a vehículos.	8/10/2020	10/10/2050	42.000	A-80393812	Explotación Estación de Servicio, S.A.U.			306			106	200						
55CDR75R04	Proyecto construcción de estación de servicio. Concesión nº 36	Estación de servicio para el suministro de combustibles a vehículos.	25/11/2021	27/11/2051	101.500	B-51040111	ON 365 Business, S.L.			2.574			250	250	1.037	1.037				
55CDR75R05	Proyecto de remodelación de estación de servicio puerto deportivo. Concesión nº 109.	Estación de servicio para el suministro de combustibles a embarcaciones.	22/6/2007	28/6/2042	1.060	A-51013514	Marina Hércules, S.A.			27			27							
55CDR75R06	Proyecto obras de acondicionamiento . Concesión nº 32.	Almacén, oficinas, talleres, exposición y venta de vehículos.	9/4/2019	17/7/2042	31.000	A-11903044	Garaje Africa, S.A.			600			600							
55CDR75R07	Proyecto obras de acondicionamiento . Concesión nº 27.	Almacén, oficinas y venta de suministros industriales.	Por Determinar	Por Determinar	46.600	B-51030203	ALBENTO DISTRILOG, S.L.U.			1.876			876	1.000						
<b>TOTAL</b>										<b>35.227</b>	<b>4.944</b>	<b>1.011</b>	<b>4.044</b>	<b>7.750</b>	<b>6.441</b>	<b>6.037</b>	<b>2.500</b>	<b>2.500</b>		

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 <sup>(2)</sup>	Demanda <sup>(1)</sup>	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
<b>1.- CARRETERA</b>						
<b>2.- FERROCARRIL</b>						

<sup>(1)</sup> incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)<sup>(2)</sup> 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 MITMA / OTRAS ADMINISTRACIONES

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

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

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(2)</sup>	Demanda <sup>(1)</sup>	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
<b>1.- CARRETERA</b>						
<b>2.- FERROCARRIL</b>						

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

<sup>(2)</sup> 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 <sup>(2)</sup>	Demanda <sup>(1)</sup>	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
<b>1.- CARRETERA</b>						
<b>2.- FERROCARRIL</b>						

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

<sup>(2)</sup> en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

# ANEXO V. PROGRAMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA Y PRESUPUESTO

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

## IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

(Miles de euros)

CONCEPTO	Real 2021	2022		Presupuesto 2023	PREVISIONES		
		Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre		2024	2025	2026
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>9.853</b>	<b>10.197</b>	<b>11.461</b>	<b>12.595</b>	<b>12.886</b>	<b>13.175</b>	<b>13.523</b>
a) Tasa de ocupación	3.424	3.350	3.450	3.500	3.550	3.600	3.700
b) Tasas de utilización	4.957	5.166	6.410	7.419	7.595	7.774	7.958
1. Tasa del buque (T1)	749	792	656	821	838	855	872
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	35	36	36	36	36	36	36
3. Tasa del pasaje (T2)	3.479	3.580	5.099	5.787	5.931	6.078	6.229
4. Tasa de la mercancía (T3)	692	758	619	773	789	804	820
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	2	1	1	1	1	1	1
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	-	-	-	-	-	-	-
c) Tasa de actividad	1.283	1.401	1.401	1.451	1.501	1.551	1.600
d) Tasa de ayudas a la navegación	190	280	200	225	240	250	265
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>1.159</b>	<b>1.051</b>	<b>1.151</b>	<b>1.168</b>	<b>1.192</b>	<b>1.208</b>	<b>1.223</b>
a) Importes adicionales a las tasas	-	-	-	-	-	-	-
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	583	490	590	595	600	610	620
c) Tarifas por el servicio de recepción de desechos generados por buques.	576	561	561	573	592	598	603
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>11.012</b>	<b>11.248</b>	<b>12.612</b>	<b>13.763</b>	<b>14.078</b>	<b>14.383</b>	<b>14.746</b>
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>4.373</b>	<b>12.827</b>	<b>11.802</b>	<b>4.280</b>	<b>1.745</b>	<b>1.745</b>	<b>1.745</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	341	50	50	50	50	50	50
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	-	-	288	-	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	375	445	445	445	445	445	445
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	3.657	12.332	11.019	3.785	1.250	1.250	1.250
<b>Tráfico total (Miles tons)</b>	<b>1.574</b>	<b>1.818</b>	<b>1.856</b>	<b>1.883</b>	<b>1.910</b>	<b>1.939</b>	<b>1.969</b>
<b>UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)</b>	<b>47.559</b>	<b>53.224</b>	<b>56.532</b>	<b>59.702</b>	<b>61.093</b>	<b>62.620</b>	<b>64.186</b>
<b>Pasajeros (número)</b>	<b>943.307</b>	<b>962.418</b>	<b>1.441.137</b>	<b>1.668.201</b>	<b>1.709.531</b>	<b>1.751.894</b>	<b>1.795.317</b>
<b>Superficie Total Terrestre (m2)</b>	<b>83.890</b>	<b>838.900</b>	<b>838.900</b>	<b>838.900</b>	<b>838.900</b>	<b>838.900</b>	<b>838.900</b>
<b>Superficie Concesionable (m2)</b>	<b>328.086</b>	<b>328.086</b>	<b>328.086</b>	<b>328.086</b>	<b>328.086</b>	<b>328.086</b>	<b>328.086</b>
<b>Superficie en concesión (m2)</b>	<b>280.368</b>	<b>314.788</b>	<b>295.368</b>	<b>300.368</b>	<b>305.368</b>	<b>310.368</b>	<b>315.368</b>
<b>Ratio m2 concesión/m2 superficie total concesionable (%)</b>	<b>85,46</b>	<b>95,95</b>	<b>90,03</b>	<b>91,55</b>	<b>93,08</b>	<b>94,60</b>	<b>96,12</b>
<b>Importe Neto Cifra Negocios por tonelada (Euros/ton)</b>	<b>7,00</b>	<b>6,19</b>	<b>6,80</b>	<b>7,31</b>	<b>7,37</b>	<b>7,42</b>	<b>7,49</b>
<b>Ingresos Tasas portuarias por tonelada (Euros/ton)</b>	<b>6,26</b>	<b>5,61</b>	<b>6,18</b>	<b>6,69</b>	<b>6,75</b>	<b>6,79</b>	<b>6,87</b>
<b>Tasa del buque/G.T. (Euros/G.T.)</b>	<b>0,02</b>	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>
<b>Tasa del pasaje/Pasajero (Euros/pasajero)</b>	<b>3,69</b>	<b>3,72</b>	<b>3,54</b>	<b>3,47</b>	<b>3,47</b>	<b>3,47</b>	<b>3,47</b>
<b>Tasa de la mercancía/tonelada (Euros/ton)</b>	<b>0,44</b>	<b>0,42</b>	<b>0,33</b>	<b>0,41</b>	<b>0,41</b>	<b>0,41</b>	<b>0,42</b>
<b>Tasa ocupación/Importe Neto Cifra de Negocios (%)</b>	<b>31,09</b>	<b>29,78</b>	<b>27,35</b>	<b>25,43</b>	<b>25,22</b>	<b>25,03</b>	<b>25,09</b>
<b>Tasas ocupación y actividad/Importe Neto Cifra Negocios (%)</b>	<b>42,74</b>	<b>42,24</b>	<b>38,46</b>	<b>35,97</b>	<b>35,88</b>	<b>35,81</b>	<b>35,94</b>
<b>Tasa ocupación/Superficie en concesión (Euros/m2)</b>	<b>12,21</b>	<b>10,64</b>	<b>11,68</b>	<b>11,65</b>	<b>11,63</b>	<b>11,60</b>	<b>11,73</b>
<b>Tasas ocupación y actividad/Superficie en concesión (Euros/m2)</b>	<b>16,79</b>	<b>15,09</b>	<b>16,42</b>	<b>16,48</b>	<b>16,54</b>	<b>16,60</b>	<b>16,81</b>

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2024	2025	2026
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>11.012</b>	<b>11.248</b>	<b>12.612</b>	<b>13.763</b>	<b>14.078</b>	<b>14.383</b>	<b>14.746</b>
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>9.853</b>	<b>10.197</b>	<b>11.461</b>	<b>12.595</b>	<b>12.886</b>	<b>13.175</b>	<b>13.523</b>
a) Tasa de ocupación	3.424	3.350	3.450	3.500	3.550	3.600	3.700
b) Tasas de utilización	4.957	5.166	6.410	7.419	7.595	7.774	7.958
1. Tasa del buque (T1)	749	792	656	821	838	855	872
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	35	36	36	36	36	36	36
3. Tasa del pasaje (T2)	3.479	3.580	5.099	5.787	5.931	6.078	6.229
4. Tasa de la mercancía (T3)	692	758	619	773	789	804	820
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	2	1	1	1	1	1	1
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	-	-	-	-	-	-	-
c) Tasa de actividad	1.283	1.401	1.401	1.451	1.501	1.551	1.600
d) Tasa de ayudas a la navegación	190	280	200	225	240	250	265
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>1.159</b>	<b>1.051</b>	<b>1.151</b>	<b>1.168</b>	<b>1.192</b>	<b>1.208</b>	<b>1.223</b>
a) Importes adicionales a las tasas	-	-	-	-	-	-	-
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	583	490	590	595	600	610	620
c) Ingresos por recepción de desechos generados por buques (Marpol)	576	561	561	573	592	598	603
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>4.373</b>	<b>12.827</b>	<b>11.802</b>	<b>4.280</b>	<b>1.745</b>	<b>1.745</b>	<b>1.745</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	341	50	50	50	50	50	50
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	-	-	288	-	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	375	445	445	445	445	445	445
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	3.657	12.332	11.019	3.785	1.250	1.250	1.250
<b>6. Gastos de personal</b>	<b>(7.443)</b>	<b>(8.752)</b>	<b>(8.752)</b>	<b>(8.777)</b>	<b>(8.909)</b>	<b>(9.043)</b>	<b>(9.043)</b>
a) Sueldos, salarios y asimilados	(5.695)	(6.574)	(6.574)	(6.592)	(6.691)	(6.792)	(6.792)
b) Indemnizaciones	-	-	-	-	-	-	-
c) Cargas sociales	(1.907)	(2.178)	(2.178)	(2.185)	(2.218)	(2.251)	(2.251)
d) Provisiones	159	-	-	-	-	-	-
<b>7. Otros gastos de explotación</b>	<b>(8.007)</b>	<b>(7.993)</b>	<b>(8.124)</b>	<b>(8.224)</b>	<b>(8.307)</b>	<b>(8.340)</b>	<b>(8.359)</b>
a) Servicios exteriores	(7.011)	(6.865)	(7.185)	(7.240)	(7.280)	(7.295)	(7.300)
1. Reparaciones y conservación	(3.346)	(3.135)	(3.285)	(3.315)	(3.345)	(3.345)	(3.350)
a. Reparaciones y conservación (excluido Marpol)	(2.436)	(2.205)	(2.355)	(2.355)	(2.355)	(2.355)	(2.355)
b. Gastos de recogida de desechos generados por buques Marpol)	(910)	(930)	(930)	(960)	(990)	(990)	(995)
2. Servicios de profesionales independientes	(1.305)	(1.075)	(1.300)	(1.300)	(1.300)	(1.300)	(1.300)
3. Suministros y consumos	(398)	(500)	(600)	(625)	(635)	(650)	(650)
4. Otros servicios exteriores	(1.961)	(2.155)	(2.000)	(2.000)	(2.000)	(2.000)	(2.000)
b) Tributos	(198)	(175)	(200)	(200)	(200)	(200)	(200)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(274)	(379)	(275)	(275)	(275)	(275)	(275)
d) Otros gastos de gestión corriente	(119)	(154)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1.b) RDL 2/2011	(184)	(199)	(197)	(229)	(252)	(258)	(264)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(222)	(221)	(147)	(160)	(180)	(192)	(200)
<b>8. Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>(4.582)</b>	<b>(4.716)</b>	<b>(4.716)</b>	<b>(4.808)</b>	<b>(5.217)</b>	<b>(5.285)</b>	<b>(5.285)</b>
<b>9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	<b>1.619</b>	<b>808</b>	<b>808</b>	<b>837</b>	<b>1.458</b>	<b>1.458</b>	<b>1.458</b>
<b>10. Excesos de provisiones</b>	<b>61</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>(1.752)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
a) Deterioros y pérdidas	(33)	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	(1.719)	-	-	-	-	-	-
<b>Otros resultados</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
a) Ingresos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
<b>A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)</b>	<b>(4.719)</b>	<b>3.422</b>	<b>3.630</b>	<b>(2.930)</b>	<b>(5.152)</b>	<b>(5.082)</b>	<b>(4.738)</b>
<b>12. Ingresos financieros</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	19	13	13	13	13	13	13
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-	-	-	-
<b>13. Gastos financieros</b>	<b>(4)</b>	<b>(100)</b>	<b>(50)</b>	<b>(90)</b>	<b>(80)</b>	<b>(170)</b>	<b>(200)</b>
a) Por deudas con terceros	(4)	(100)	(50)	(90)	(80)	(170)	(200)
b) Por actualización de provisiones	-	-	-	-	-	-	-
<b>14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	-	-	-	-	-	-
<b>A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)</b>	<b>15</b>	<b>(88)</b>	<b>(38)</b>	<b>(77)</b>	<b>(67)</b>	<b>(157)</b>	<b>(187)</b>
<b>A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)</b>	<b>(4.704)</b>	<b>3.334</b>	<b>3.592</b>	<b>(3.007)</b>	<b>(5.219)</b>	<b>(5.239)</b>	<b>(4.925)</b>
<b>17. Impuesto sobre beneficios</b>	<b>1.097</b>	<b>(91)</b>	<b>(91)</b>	<b>692</b>	<b>655</b>	<b>649</b>	<b>230</b>
<b>A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)</b>	<b>(3.607)</b>	<b>3.243</b>	<b>3.502</b>	<b>(2.315)</b>	<b>(4.564)</b>	<b>(4.590)</b>	<b>(4.695)</b>
<b>RESUMEN DE PLANTILLA</b>							
Cifra media de empleados	128	148	133	134	137	138	138
Cifra final de empleados	128	149	133	136	138	138	138
Variación interanual retribución media (x 100)	0,0%	0,0%	11,1%	-0,5%	-0,7%	0,8%	0,0%

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2024	2025	2026
<b>A) FLUJOS EFECTIVO DE LAS ACTIV. DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>1.043</b>	<b>8.294</b>	<b>7.374</b>	<b>863</b>	<b>(1.890)</b>	<b>(1.819)</b>	<b>(1.309)</b>
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>(4.704)</b>	<b>3.334</b>	<b>3.592</b>	<b>(3.007)</b>	<b>(5.219)</b>	<b>(5.239)</b>	<b>(4.925)</b>
<b>2. Ajustes del resultado</b>	<b>4.375</b>	<b>3.551</b>	<b>3.736</b>	<b>3.604</b>	<b>3.381</b>	<b>3.539</b>	<b>3.569</b>
a) Amortización del inmovilizado (+)	4.582	4.716	4.716	4.808	5.217	5.285	5.285
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	33	-	-	-	-	-	-
c) Variación de provisiones (+/-)	51	-	235	-	-	-	-
d) Imputación de subvenciones (-)	(1.619)	(808)	(808)	(837)	(1.458)	(1.458)	(1.458)
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmov. (+/-)	1.719	-	-	-	-	-	-
f) Rdos. por bajas y enajenac. de instrum. financ. (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
g) Ingresos financieros (-)	(19)	(13)	(13)	(13)	(13)	(13)	(13)
h) Gastos financieros (+)	4	100	50	90	80	170	200
i) Variación valor razonable en instr. financieros (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
j) Ingresos trasp. al rdo. por concesiones revertidas (-)	(375)	(445)	(445)	(445)	(445)	(445)	(445)
k) Imputac. a rdos. anticipos ventas o prestac. servicios (-)	-	-	-	-	-	-	-
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
<b>3. Cambios en el capital corriente</b>	<b>1.356</b>	<b>1.497</b>	<b>(400)</b>	<b>344</b>	<b>15</b>	<b>38</b>	<b>3</b>
a) Existencias (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	1.235	548	192	48	298	48	48
c) Otros activos corrientes (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	301	997	(373)	344	(235)	38	3
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	(133)	-	(172)	-	-	-	-
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(48)	(48)	(48)	(48)	(48)	(48)	(48)
<b>4. Otros flujos de efectivo de las activ. de explotación</b>	<b>15</b>	<b>(88)</b>	<b>446</b>	<b>(77)</b>	<b>(67)</b>	<b>(157)</b>	<b>43</b>
a) Pagos de intereses (-)	(4)	(100)	(50)	(90)	(80)	(170)	(200)
b) Cobro de dividendos (+)	-	-	-	-	-	-	-
c) Cobros de intereses (+)	19	13	13	13	13	13	13
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 (+/-)	-	-	484	-	-	-	230
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	-	-	-	-	-	-	-
<b>B) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>	<b>(2.579)</b>	<b>(13.982)</b>	<b>(14.905)</b>	<b>(13.736)</b>	<b>(8.413)</b>	<b>(7.993)</b>	<b>(10.176)</b>
<b>6. Pagos por inversiones (-)</b>	<b>(3.475)</b>	<b>(13.982)</b>	<b>(14.956)</b>	<b>(13.736)</b>	<b>(8.413)</b>	<b>(7.993)</b>	<b>(10.176)</b>
a) Empresas del grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible (-)	(135)	(150)	(150)	(150)	(150)	(150)	(150)
c) Inmovilizado material (-)	(3.340)	(13.832)	(14.806)	(13.586)	(8.263)	(7.843)	(10.026)
d) Inversiones inmobiliarias (-)	-	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros(-)	-	-	-	-	-	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
<b>7. Cobros por desinversiones (+)</b>	<b>895</b>	<b>-</b>	<b>51</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	-	-	-	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
c) Inmovilizado material	-	-	51	-	-	-	-
d) Inversiones inmobiliarias	802	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros	-	-	-	-	-	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	93	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
h) Deducción del IVA soportado (+)	-	-	-	-	-	-	-
<b>C) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>	<b>15</b>	<b>11.735</b>	<b>9.263</b>	<b>12.320</b>	<b>9.640</b>	<b>10.300</b>	<b>10.300</b>
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>	<b>15</b>	<b>4.435</b>	<b>3.263</b>	<b>9.920</b>	<b>240</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
a) Subvenciones europeas (+)	15	4.435	3.263	9.920	240	-	-
b) Aumento/Disminución de Patrimonio (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b>-</b>	<b>7.300</b>	<b>6.000</b>	<b>2.400</b>	<b>9.400</b>	<b>10.300</b>	<b>10.300</b>
a) Emisión	-	9.300	6.000	3.000	13.000	18.000	18.000
1. Deudas con entidades de crédito (+)	-	9.300	6.000	3.000	13.000	18.000	18.000
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (+)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (+)	-	-	-	-	-	-	-
b) Devolución y amortización de	-	(2.000)	-	(600)	(3.600)	(7.700)	(7.700)
1. Deudas con entidades de crédito (-)	-	(2.000)	-	(600)	(3.600)	(7.700)	(7.700)
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (-)	-	-	-	-	-	-	-
<b>E) AUMENTO/DISMINUC. NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.</b>	<b>(1.522)</b>	<b>6.047</b>	<b>1.731</b>	<b>(552)</b>	<b>(663)</b>	<b>488</b>	<b>(1.185)</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio.	2.010	6.660	488	2.220	1.667	1.004	1.493
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio.	488	12.708	2.220	1.667	1.004	1.493	307
<b>Inversiones en Inmovilizado no financiero (Anexo LPGE)</b>	<b>(3.475)</b>	<b>(13.982)</b>	<b>(14.956)</b>	<b>(13.736)</b>	<b>(8.413)</b>	<b>(7.993)</b>	<b>(10.176)</b>

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

ORÍGENES	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
<b>1. Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>(2.703)</b>	<b>(5.404)</b>	<b>(3.907)</b>	<b>(2.414)</b>	<b>(2.320)</b>	<b>(2.266)</b>	<b>(2.362)</b>
<b>2. Ampliaciones de patrimonio</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>3. Fondo de Compensación Interportuario recibido</b>	<b>3.657</b>	<b>12.332</b>	<b>11.019</b>	<b>3.785</b>	<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	<b>1.250</b>
<b>4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>1.494</b>	<b>8.807</b>	<b>10.282</b>	<b>2.327</b>	<b>350</b>	<b>350</b>	-
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital	1.298	8.457	9.932	1.977	-	-	-
FEDER M.C.A. 14/20	1.283	7.929	9.332	1.277	-	-	-
Otras de la Unión Europea	-	-	-	-	-	-	-
Fondos MRR.	15	-	600	700	-	-	-
Otras subvenciones, donaciones y legados de capital	-	528	-	-	-	-	-
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos por reversión de concesiones	197	350	350	350	350	350	-
<b>5. Altas de pasivo no corriente</b>	-	<b>9.300</b>	<b>6.000</b>	-	<b>7.000</b>	<b>12.000</b>	<b>12.000</b>
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito	-	9.300	6.000	-	7.000	12.000	12.000
b) Deudas a l.p. con proveedores de inmovilizado	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-	-
<b>6. Bajas de activo no corriente</b>	<b>991</b>	<b>139</b>	<b>680</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>48</b>
a) Enajenación de activos no corrientes	895	-	51	-	-	-	-
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.	96	139	629	48	48	48	48
e) Transferencias de activos a otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
<b>7. Otros</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL ORÍGENES</b>	<b>3.440</b>	<b>25.173</b>	<b>24.074</b>	<b>3.747</b>	<b>6.328</b>	<b>11.382</b>	<b>10.936</b>

APLICACIONES	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
<b>1. Altas de activo no corriente</b>	<b>4.278</b>	<b>14.183</b>	<b>15.553</b>	<b>15.629</b>	<b>9.269</b>	<b>9.093</b>	<b>10.206</b>
a) Adquisiciones innov. intangible, material e invers. Inmobiliarias	2.882	13.785	15.155	14.539	8.216	8.046	10.158
b) Inmovilizado financiero	1.199	48	48	740	703	697	48
Participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
Subvenciones a cobrar a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
Préstamos a l.p. concedidos al Fondo de Accesibilidad	-	-	-	-	-	-	-
Otras inversiones financieras a l.p.	1.199	48	48	740	703	697	48
c) Inmovilizado por concesiones revertidas	197	350	350	350	350	350	-
d) Transferencias de activos desde otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Reducciones de patrimonio</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>3. Fondo de Compensación Interportuario aportado</b>	<b>222</b>	<b>221</b>	<b>147</b>	<b>160</b>	<b>180</b>	<b>192</b>	<b>200</b>
<b>4. Bajas de pasivo no corriente</b>	-	<b>2.000</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>1.400</b>	<b>2.400</b>	<b>3.520</b>
a) Canc./trasp. a c.p. deudas con entidades de crédito	-	2.000	600	600	1.400	2.400	3.520
b) Canc./trasp. a c.p. deudas con proveedores de inmovilizado	-	-	-	-	-	-	-
c) Canc./trasp. a c.p. deudas con empr. grupo y asoc. y otros	-	-	-	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. de deudas a l.p. por préstamos recibidos del FFATP	-	-	-	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. periodificaciones a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
e) Aplicación y traspaso a c.p. de provisiones a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
<b>5. Otros</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>4.500</b>	<b>16.404</b>	<b>16.300</b>	<b>16.389</b>	<b>10.849</b>	<b>11.685</b>	<b>13.926</b>
<b>VARIACIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE</b>	<b>(1.060)</b>	<b>8.769</b>	<b>7.774</b>	<b>(12.642)</b>	<b>(4.521)</b>	<b>(303)</b>	<b>(2.990)</b>

<b>Fondo de maniobra principio de ejercicio</b>	<b>2.067</b>	<b>9.846</b>	<b>1.007</b>	<b>8.781</b>	<b>(3.861)</b>	<b>(8.382)</b>	<b>(8.685)</b>
<b>Variación de circulante</b>	<b>(1.060)</b>	<b>8.769</b>	<b>7.774</b>	<b>(12.642)</b>	<b>(4.521)</b>	<b>(303)</b>	<b>(2.990)</b>
<b>Fondo de maniobra final de ejercicio</b>	<b>1.007</b>	<b>18.615</b>	<b>8.781</b>	<b>(3.861)</b>	<b>(8.382)</b>	<b>(8.685)</b>	<b>(11.675)</b>

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

ACTIVO	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>96.724</b>	<b>110.677</b>	<b>106.932</b>	<b>117.705</b>	<b>121.709</b>	<b>125.469</b>	<b>130.342</b>
<b>I. Inmovilizado intangible</b>	<b>360</b>	<b>435</b>	<b>400</b>	<b>438</b>	<b>466</b>	<b>493</b>	<b>520</b>
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
2. Aplicaciones informáticas	360	435	400	438	466	493	520
3. Anticipos para inmovilizaciones intangibles	-	-	-	-	-	-	-
<b>II. Inmovilizado material</b>	<b>79.929</b>	<b>94.126</b>	<b>90.824</b>	<b>101.023</b>	<b>104.542</b>	<b>107.832</b>	<b>113.234</b>
1. Terrenos y bienes naturales	30.826	30.934	30.826	30.826	30.826	30.826	30.826
2. Construcciones	46.143	46.544	48.085	45.852	63.198	67.599	72.245
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	598	602	1.155	1.624	2.077	2.528	3.979
4. Inmovilizado en curso y anticipos	1.044	13.490	9.392	20.879	6.490	4.825	4.027
5. Otro inmovilizado	1.318	2.557	1.366	1.842	1.951	2.054	2.157
<b>III. Inversiones inmobiliarias</b>	<b>14.047</b>	<b>14.307</b>	<b>13.901</b>	<b>13.745</b>	<b>13.547</b>	<b>13.341</b>	<b>12.785</b>
1. Terrenos	5.019	5.019	5.019	5.019	5.019	5.019	5.019
2. Construcciones	9.028	9.288	8.882	8.726	8.528	8.322	7.766
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	-	-
<b>V. Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>84</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	<b>77</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a terceros	82	76	76	76	76	76	76
3. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-	-	-	-	-	-
4. Otros activos financieros	2	2	2	2	2	2	2
<b>VI. Activos por impuesto diferido</b>	<b>2.305</b>	<b>1.731</b>	<b>1.731</b>	<b>2.423</b>	<b>3.078</b>	<b>3.727</b>	<b>3.727</b>
<b>VII. Deudores comerciales no corrientes</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>4.918</b>	<b>23.363</b>	<b>13.130</b>	<b>4.634</b>	<b>3.481</b>	<b>3.970</b>	<b>2.784</b>
<b>I. Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>51</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>II. Existencias</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>4.378</b>	<b>10.656</b>	<b>10.910</b>	<b>2.967</b>	<b>2.477</b>	<b>2.477</b>	<b>2.477</b>
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2.560	2.500	2.500	2.500	2.250	2.250	2.250
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	-	-	-	-	-	-	-
3. Deudores varios	53	52	52	52	52	52	52
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	1.514	7.929	8.183	240	-	-	-
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	252	175	175	175	175	175	175
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>V. Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	-	-
3. Otros activos financieros	-	-	-	-	-	-	-
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>488</b>	<b>12.708</b>	<b>2.220</b>	<b>1.667</b>	<b>1.004</b>	<b>1.493</b>	<b>307</b>
1. Tesorería	488	12.708	2.220	1.667	1.004	1.493	307
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL ACTIVO (A+B)</b>	<b>101.642</b>	<b>134.040</b>	<b>120.062</b>	<b>122.340</b>	<b>125.191</b>	<b>129.439</b>	<b>133.127</b>

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(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
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>96.286</b>	<b>108.109</b>	<b>107.676</b>	<b>106.265</b>	<b>100.330</b>	<b>94.369</b>	<b>87.954</b>
<b>A-1) Fondos propios</b>	<b>77.913</b>	<b>80.051</b>	<b>81.415</b>	<b>79.100</b>	<b>74.536</b>	<b>69.946</b>	<b>65.251</b>
I. Patrimonio	56.028	56.028	56.028	56.028	56.028	56.028	56.028
II. Resultados acumulados	25.492	20.779	21.885	25.387	23.072	18.508	13.918
III. Resultado del ejercicio	(3.607)	3.243	3.502	(2.315)	(4.564)	(4.590)	(4.695)
<b>A-2) Ajustes por cambios de valor</b>	-	-	-	-	-	-	-
I. Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	-	-	-	-
II. Operaciones de cobertura	-	-	-	-	-	-	-
III. Otros	-	-	-	-	-	-	-
<b>A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>18.373</b>	<b>28.059</b>	<b>26.261</b>	<b>27.165</b>	<b>25.794</b>	<b>24.424</b>	<b>22.703</b>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.496</b>	<b>21.182</b>	<b>8.037</b>	<b>7.579</b>	<b>12.997</b>	<b>22.415</b>	<b>30.713</b>
<b>I. Provisiones a largo plazo</b>	-	-	-	-	-	-	-
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	-	-	-	-	-	-	-
2. Provisión para responsabilidades	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras provisiones	-	-	-	-	-	-	-
<b>II. Deudas a largo plazo</b>	-	<b>18.300</b>	<b>5.400</b>	<b>4.800</b>	<b>10.400</b>	<b>20.000</b>	<b>28.480</b>
1. Deudas con entidades de crédito	-	18.300	5.400	4.800	10.400	20.000	28.480
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras	-	-	-	-	-	-	-
<b>III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>IV. Pasivos por impuesto diferido</b>	<b>1.496</b>	<b>2.882</b>	<b>2.637</b>	<b>2.779</b>	<b>2.597</b>	<b>2.415</b>	<b>2.233</b>
<b>V. Periodificaciones a largo plazo</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>3.860</b>	<b>4.749</b>	<b>4.349</b>	<b>8.496</b>	<b>11.864</b>	<b>12.655</b>	<b>14.460</b>
<b>II. Provisiones a corto plazo</b>	<b>180</b>	<b>415</b>	<b>415</b>	<b>415</b>	<b>415</b>	<b>415</b>	<b>415</b>
<b>III. Deudas a corto plazo</b>	<b>1.382</b>	<b>2.409</b>	<b>2.009</b>	<b>5.812</b>	<b>9.415</b>	<b>10.168</b>	<b>11.970</b>
1. Deudas con entidades de crédito	-	1.000	600	3.600	7.400	8.100	9.920
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	760	959	959	1.762	1.565	1.618	1.600
3. Otros pasivos financieros	622	450	450	450	450	450	450
<b>IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>6</b>	-	-	-	-	-	-
<b>V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>2.292</b>	<b>1.925</b>	<b>1.925</b>	<b>2.269</b>	<b>2.034</b>	<b>2.072</b>	<b>2.075</b>
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	1.986	1.600	1.600	1.944	1.709	1.747	1.750
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	305	325	325	325	325	325	325
<b>VI. Periodificaciones</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)</b>	<b>101.642</b>	<b>134.040</b>	<b>120.062</b>	<b>122.340</b>	<b>125.191</b>	<b>129.439</b>	<b>133.127</b>

	2022	2023	2024	2025	2026	PdE. 2022
<b>Porcentaje general a aplicar</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>

	Cierre Real 2021	Previsión Cierre 2022	Presupuesto	2024	2025	Previsión Cierre 2021
Tasa de ayudas a la navegación Art. 159 3.a)	184	200	225	240	250	276
<b>a = Cuantía de la aportación (80% de la tasa)</b>	<b>147,00</b>	<b>160,00</b>	<b>180,00</b>	<b>192,00</b>	<b>200,00</b>	<b>221,00</b>
<b>b = Regularización tasa 2021</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Resultado del ejercicio (A.4).	-3.607	3.502	-2.315	-4.564	-4.590	-4.713
Amortizaciones (Ep.8)	4.582	4.716	4.808	5.217	5.285	4.695
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-).	1.719	-	-	-	-	65
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-).	-	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-).	-1.619	-808	-837	-1.458	-1.458	-808
Otros Resultados Extraordinarios	-1.097	91	-692	-655	-649	-675
Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios (+/-)	-	-	-	-	-	-
FCI Aportado (Ep.7.f)	222	147	160	180	192	222
FCI Recibido (Ep.5.d))	-3.657	-11.019	-3.785	-1.250	-1.250	-3.657
Tasa de Ayudas a la Navegación (Ep.A.d)	-190	-200	-225	-240	-250	-276
<b>Base de la Aportación</b>	<b>-3.647</b>	<b>-3.572</b>	<b>-2.886</b>	<b>-2.770</b>	<b>-2.720</b>	<b>-5.147</b>

<b>c = Base x (1)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
-----------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

FONDO DE COMPENSACIÓN A APORTAR	2022	2023	2024	2025	2026	2022
<b>Total Aportación a+b+c</b>	<b>147</b>	<b>160</b>	<b>180</b>	<b>192</b>	<b>200</b>	<b>221</b>

### 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)	-3.607	3.502	-2.315	-4.564	-4.713
FCL recibido (art. 159.5.b, ordinales 1º a 5º TRLPEMM) (+)	-2.988	-10.240	-2.871	-	-2.988
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-)	1.719	-	-	-	65
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-)	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-)	-1.619	-808	-837	-1.458	-808
Intereses recibidos por préstamos concedidos al Fondo Acces. (-)	-	-	-	-	-
Otros resultados extraordinarios (Ingresos -/ Gastos +)	-1.097	91	-692	-655	-675
Resultado del ejercicio ajustado	-7.592	-7.455	-6.715	-6.677	-9.119
<b>Base de cálculo</b>	-	-	-	-	-
<b>Aportación anual obligatoria teórica = Base x (1)</b>	-	-	-	-	-
Fondo de maniobra (+/-)	1.007	8.781	-3.861	-8.382	9.846
Aportac. obligat. exigibles no desemb. (deducidos pagos ptes. de compensar) (-)	-	-	-	-	-
Otros activos financieros (activo no corriente) (+)	2	2	2	2	2
Fondo de maniobra ajustado (+/-)	1.009	8.783	-3.860	-8.381	9.847
150% Aportación anual teórica	-	-	-	-	-
Fondo maniobra ajustado negativo o < 150% Aportación anual teórica	NO	NO	SI	SI	NO

TOTALES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Siguientes	2023
<b>TOTAL APORTACIÓN (1)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Inversiones aprobadas reunión FFATP</b>													
Inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvención asociada a inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversión neta aprobada (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Inversiones certificadas (pagos)</b>													
Inversión certificada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvención asociada a inversión certificada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversión neta certificada (3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Regularizaciones ejercicios anteriores (4) = (3) - (2)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total inversión computable (5) = (2) + (4)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL Aportaciones - Inversiones certificadas</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Compensación del año (límite: aportación) (6)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo inversiones para compensaciones futuras (7)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Aportación - compensación (EXIGIBLE) (8) = (1) - (6)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total exigidos</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Prescripciones (10)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total saldo deudas con empr. grupo. c.p. (11)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(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 CEUTA

Rentabilidad a efectos de coeficientes correctores según el Art. 157 y 166 TRLPEMM

# PLAN DE EMPRESA 2023

Versión OPPE 16/11/2022 10:52

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Resultados del ejercicio despues de impuestos</b>	2.161	-4.118	-3.607	3.502	-2.315	-4.564	-4.590	-4.695
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado (+/-)	-407	-1.123	1.752	-	-	-	-	-
Otros Resultados Extraordinarios (+/-)	-	-1.083	-1.097	91	-692	-655	-649	-230
+/- Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros	-	-	-	-	-	-	-	-
- FCI recibido	-2.558	-2.329	-3.657	-11.019	-3.785	-1.250	-1.250	-1.250
+ FCI aportado	241	345	222	147	160	180	192	200
+ Ajuste dotación amortización prorrateo altas	14	11	9	6	3	0	0	0
<b>Resultados del ejercicio ajustados</b>	-550	-8.297	-6.378	-7.274	-6.629	-6.289	-6.297	-5.974

PdE. 2022
2022
3.243
-
91
-
-12.332
221
6
-8.771

	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
<b>Saldo Balance Activo no corriente</b>	99.156	100.532	99.783	96.724	106.932	117.705	121.709	125.469	130.342
Inmovilizado material en curso	-1.857	-2.903	-1.337	-1.044	-9.392	-20.879	-6.490	-4.825	-4.027
Terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Activos por impuesto diferido	-	-	-1.208	-2.305	-1.731	-2.423	-3.078	-3.727	-3.727
Deudores comerciales no corrientes.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste incorporación diques de abrigo, esclusas y accesos	-645	-523	-408	-316	-208	-105	-8	-6	-3
<b>Saldo Balance Activo no corriente ajustado</b>	96.655	97.105	96.830	93.059	95.601	94.298	112.133	116.912	122.585

31-12-2021	31-12-2022
101.348	110.677
-5.387	-13.490
-	-
-1.822	-1.731
-	-
-298	-193
93.842	95.262

<b>Activo no corriente medio</b>	96.880	96.967	94.944	94.330	94.950	103.215	114.522	119.748
----------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	---------	---------

94.552
--------

	Cierre 2019	Cierre 2020	Cierre 2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>RENTABILIDAD ANUAL</b>	-0,57%	-8,56%	-6,72%	-7,71%	-6,98%	-6,09%	-5,50%	-4,99%

-9,28%
--------

-9,18% 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

<b>Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (suma total 3 años)</b>	-15.224
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2019-2021 (suma total 3 años):	-19.344
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2019-2021 deflactadas y aplicación coeficientes correctores 2023 (suma total 3 años):	19.344
<b>Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (suma total 3 años)</b>	-15.224
<b>Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (media 3 años) (a):</b>	-5.075
Media activo no corriente medio 2019-2021 (b):	96.264
<b>Rentabilidad media ejercicios 2019-2021:</b>	-5,27%

	2019	2020	2021	
Tasa del buque	1.052	774	749	Tasa del buque
Tasa del pasaje	7.861	2.913	3.479	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	1.069	755	692	Tasa de la mercancía
<b>Tasas deflactando sus coeficientes correctores:</b>				
Tasa del buque	809	596	576	Tasa del buque
Tasa del pasaje	6.047	2.241	2.676	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	823	581	532	Tasa de la mercancía
<b>Tasas deflactadas y aplicación coeficientes 2023:</b>				
Tasa del buque	1.052	774	749	Tasa del buque
Tasa del pasaje	7.861	2.913	3.479	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	1.069	755	692	Tasa de la mercancía
<b>TOTAL</b>	9.982	4.442	4.920	<b>TOTAL</b>

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

**COEFICIENTE CORRECTOR TARIFA FIJA ART. 132.8 TRLPEMM**

(en miles de 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)	508	576	561	561	573	592	598	603
Ingreso por R1	505	571	553	553	568	585	590	595
Ingreso por R2	3	5	8	8	5	7	8	8
<b>Coefficiente corrector propuesto A.P.</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>
Gastos de recogida de desechos generados por buques (Marpol)	-872	-910	-930	-930	-960	-990	-990	-995
<b>Resultado recepción desechos generados por buques (Marpol)</b>	<b>(364)</b>	<b>(334)</b>	<b>(369)</b>	<b>(369)</b>	<b>(387)</b>	<b>(398)</b>	<b>(392)</b>	<b>(392)</b>

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

561	573	592	598	603
-----	-----	-----	-----	-----

Comprobación del ingreso estimado (Marpol) con ingreso del Presupuesto PPyGG (Marpol) .....

0	0	0	0	0
---	---	---	---	---

**OK OK OK OK OK**

**Límites coeficientes corrector (art. 132.8 TRLPEMM)**

Límite inferior ..... 1,00  
 Límite superior ..... 1,30

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

CONCEPTO	Cierre	Presupuesto	Previsión cierre	Cierre	Presupuesto	Previsión cierre	Presupuesto
	2020	2021	2021	2021	2022	2022	2023
<b>Gastos en publicidad, patrocinios, relaciones institucionales, jornadas, ferias, congresos, etc.</b>	<b>45.286</b>	<b>170.000</b>	<b>170.000</b>	<b>59.393</b>	<b>170.000</b>	<b>170.000</b>	<b>170.000</b>
Publicidad y propaganda	36.274	100.000	100.000	44.887	100.000	100.000	100.000
Gastos protocolarios	2.159	20.000	20.000	9.706	20.000	20.000	20.000
reuniones congresos y ferias	6.853	50.000	50.000	4.800	50.000	50.000	50.000
<b>Subvenciones, becas, donaciones y legados otorgados, etc.</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>
Subvenciones, donaciones y becas	0	5.000	5.000	0	5.000	5.000	5.000

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
<i>( miles de euros )</i>				
ART.182	TASA DE OCUPACIÓN	20	0	-20
ART. 245.3	TASA DEL BUQUE	84	59	-25
	TASA DE LA MERCANCÍA	0	0	0
	TASA DEL PASAJE	20	0	-20
	TOTAL	104	59	-45
	LÍMITE	1.996		
ART. 245.3 bis	TASA DEL BUQUE			
	TASA DE LA MERCANCÍA			
	TASA DEL PASAJE			
	TOTAL			
ART. 245.4	TASA DEL BUQUE	0	0	0
	TASA DE LA MERCANCÍA	0	0	0
	TOTAL	0	0	0
	LÍMITE	1.950		
ART. 245.5	TASA DEL BUQUE	375	292	-83
	TASA DE LA MERCANCÍA	607	420	-187
	TASA DEL PASAJE	3.238	1.783	-1.455
	TOTAL	4.220	2.495	-1.725
	LÍMITE	7.000		

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: CEUTA

### BONIFICACIONES 2023 (ART.182)

Para impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a los mercados internacionales

TIPO DE TERMINAL MARÍTIMA DE MERCANCÍAS	Tasa de Ocupación %
Terminales de Almacenamiento de Combustible (1)	hasta 30%
Terminales Logísticas de Vehículos (2)	30%
Terminales Logísticas de Mercancías (3)	10%
Terminales de Contenedores	30%

#### Condiciones de aplicación:

- (1) Terminales que descarguen más de 750 mil Toneladas en el año natural se bonificarán un 15% en la tasa de ocupación.  
Terminales que descarguen más de 1 millón de toneladas en el año natural se bonificarán un 30% en la tasa de ocupación.
- (2) Terminales en las que más de un 25% del tráfico total anual sea en tránsito.
- (3) Terminales cuya superficie esté dedicada en más de un 80% a operaciones logísticas. La bonificación sólo será aplicable sobre la superficie dedicada a dicha actividad.  
Esta bonificación es incompatible con el resto de las bonificaciones aprobadas al amparo del art. 182.

**Autoridad Portuaria de: CEUTA**

**BONIFICACIONES 2023 (ART. 182)**

<b>TIPO DE TERMINAL MARÍTIMA DE MERCANCÍAS</b>	<b>Impacto económico previsto en 2023</b>
Terminales de Almacenamiento de Combustible	0
Terminal de contenedores	0
Terminales Logísticas de Vehículos	20
Terminales Logísticas de Mercancías	0
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>

Autoridad Portuaria de: CEUTA

**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%	
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE por gabarra		A partir de la 1ª escala	40%					A la gabarra del servicio desde la primera operación de suministro realizada.
BUQUES DE GUERRA DE NO RECIPROCIDAD		A partir de la 1ª escala	40%					Escalas de buques de guerra de países no sujetos a reciprocidad.
GRANELES SOLIDOS SIN INSTALACIÓN ESPECIAL				A partir de la 1ª tonelada (1)	40%			A partir de la primera tonelada de granel sólido descargada sin instalación especial
TRÁFICO REPARACIÓN, AVITUALLAMIENTO, APROVISIONAMIENTO, LIMPIEZA, MARPOL, CAMBIOS DE TRIPULACIÓN Y/O DOCUMENTACIÓN E INSPECCIÓN EN BAHÍA		A partir de la 1ª escla	40%					Exclusivamente en maniobra sin operación comercial de carga, descarga o trasbordo.
AVITUALLAMIENTO Y/O MARPOL I y V EN ATRAQUE		A partir de la 1ª escala	40%					Esta bonificación deberá ser solicitada ante la Autoridad Portuaria de Ceuta. Se podrá aplicar a aquellos buques que hagan escala exclusivamente para realizar operaciones de avituallamiento y/o descarga de Marpol I y V, y que soliciten fondeo en Zona II, pero que, debido a las malas condiciones meteorológicas y por razones de seguridad, deban realizarla en Zona I. Será de aplicación durante una estancia máxima de 48 horas en Zona I. Dicha circunstancia será verificada por la Autoridad Portuaria
TRÁFICO REPARACIÓN, AVITUALLAMIENTO, APROVISIONAMIENTO, LIMPIEZA, MARPOL, CAMBIOS DE TRIPULACIÓN Y/O DOCUMENTACIÓN E INSPECCIÓN EN ATRAQUE		Desde la 1ª escala	40%					Se aplicará la bonificación desde la primera escala producida a partir de la entrada en vigor de la presente ley y desde el primer día de estancia, cuando éstas sean superiores a 2 días.
TRÁFICO EN ATRAQUE EN ZONA I EN ESTANCIA PROLONGADA		Desde la 1ª escala	40%					Se aplicará la bonificación desde la primera escala producida a partir de la entrada en vigor de la presente ley y desde el primer día de estancia, cuando éstas sean superiores a 7 días.
TRÁFICO DE COMBUSTIBLE PARA AVITUALLAMIENTO				Más de 500 mil Tn. (1)	40%			Se aplicará la bonificación a partir de que el operador supere las 500 mil toneladas descargadas en el año natural, a partir de la tonelada 500.000.
TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN TRÁNSITO				Desde la primera unidad	40%			Se aplicará la bonificación al tráfico de vehículos nuevos en tránsito descargados en una terminal en concesión o autorización.

**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.

En ningún caso se superará el 40% de bonificación a la cuota de una misma tasa (buque, mercancía o pasaje) dentro de cada tráfico o servicio marítimo sensible, prioritario o estratégico.

El efecto multiplicativo de las bonificaciones compatibles no podrá superar el 40% de bonificación a la cuota de la tasa correspondiente.

Tramos no contemplados: 0% de bonificación.

"Tránsito marítimo", "entrada/salida marítima", "servicio marítimo" y "servicio marítimo regular" según definiciones incluidas en el Anexo II del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

**(1) Códigos arancelarios de aplicación**

CODIGO	TIPO MERCANCIA	GRUPO
2710A	FUELL OIL	1
2710B	GASOLINA	3
2710F	GAS OIL	2
2711C	BUTANO	3
2523B	CEMENTO	1
2505	ARENA	1

**Impacto Económico de las Bonificaciones del art. 245.3. para 2023**  
(euros)  
**Autoridad Portuaria de Ceuta**

INDICADORES GLOBALES	TASA DEL BUQUE				TASA DE LA MERCANCÍA				TASA DEL PASAJE				TOTAL			
	Ingresos Totales por Tasas en Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Ingresos Totales Tasas Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Ingresos Totales Tasas Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Total Impacto Económico	Limite Conjunto de las Bonificaciones	% máximo de las bonificaciones	Consumo de la bolsa
	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(9)=Σ(2)	(11)		(12)=(9)/(11)
	821.470	920.827	18,1%	89,2%	773.000	773.000	0,0%	100,0%	5.787.255	5.807.255	0,5%	99,7%	119.357	1.996.000	20,0%	6,0%

TRÁFICOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS SENSIBLES, PRIORITARIOS O ESTRATÉGICOS	TASA DEL BUQUE				TASA DE LA MERCANCÍA				TASA DEL PASAJE				TOTAL			
	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 TURISTICOS	80.000	32.000	40%	48.000			0%	0	50.000	20.000	40%	30.000	130.000	52.000		78.000
GABARRA	168.393	67.357	40%	101.036			0%	0			0%	0	168.393	67.357		101.036
BUQUES DE GUERRA DE NO RECIPROCIDAD			40%	0			0%	0					0	0		0
GRANELES SÓLIDOS SIN INSTALACIÓN ESPECIAL		0	0%	0		0	40%	0					0	0		0
TRÁFICO REPARACIÓN, AVITUALLAMIENTO, APROVISIONAMIENTO, LIMPIEZA, MARPOL, CAMBIOS DE TRIPULACIÓN Y/O DOCUMENTACIÓN E INSPECCIÓN EN BAHÍA			40%	0												
AVITUALLAMIENTO Y/O MARPOL I y V EN ATRAQUE			40%	0												
TRÁFICO REPARACIÓN, AVITUALLAMIENTO, APROVISIONAMIENTO, LIMPIEZA, MARPOL, CAMBIOS DE TRIPULACIÓN Y/O DOCUMENTACIÓN E INSPECCIÓN EN ATRAQUE			40%	0												
TRÁFICO EN ATRAQUE EN ZONA I EN ESTANCIA PROLONGADA			40%	0												
TRÁFICO DE COMBUSTIBLE PARA AVITUALLAMIENTO			0%	0		0	40%	0								
TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN TRÁNSITO			0%	0	0	0	40%	0								
<b>TOTAL</b>	<b>248.393</b>	<b>99.357</b>	<b>40%</b>	<b>149.036</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40%</b>	<b>0</b>	<b>50.000</b>	<b>20.000</b>	<b>40%</b>	<b>30.000</b>	<b>298.393</b>	<b>119.357</b>		<b>179.036</b>

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

**Definiciones:**

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

**Limite conjunto de las bonificaciones:** El importe total de las bonificaciones del art. 245.3 aplicadas en el ejercicio 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: CEUTA**

**BONIFICACIONES 2023 (ART.245.4)**

Potenciación de España como plataforma logística internacional

<b>TERMINALES PORTUARIAS EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN</b>	<b>Proporción de Tránsito (t)</b>	<b>Tasa del buque %</b>	<b>Tasa de la mercancía</b>
<b>Terminales de Contenedores</b>	<b>menos del 25%</b>	40%	40%
	<b>entre 25% y 50%</b>	50%	50%
	<b>más del 50%</b>	60%	60%

**Condiciones de aplicación:**

La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente el otorgamiento de bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite conjunto del importe total para el ejercicio.

Tasa de la mercancía: se aplica únicamente a los TEUs en tránsito.

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

TEU ( " Twenty Equivalent Unit"): unidad de contenedor equivalente de 20 pies.

**Autoridad Portuaria de: CEUTA**

**BONIFICACIONES 2023 (ART. 245.4)**

Potenciación de España como plataforma logística internacional

TERMINALES PORTUARIAS EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN	Impacto económico de la bonificación previsto en 2023		
	Tasa del buque	Tasa de la mercancía	TOTAL
Terminales de Contenedores	0	0	0

*La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente la aplicación de las bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite conjunto del importe total para el ejercicio, cifrado en 984.035 miles de € para 2023 por la Autoridad Portuaria.*

**Autoridad Portuaria de: CEUTA**

### **BONIFICACIONES 2023 (ART.245.5)**

Insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad

<b>SERVICIOS MARÍTIMOS</b>	<b>Códigos arancelarios</b>	<b>Tasa del buque</b>	<b>Tasa de la mercancía</b>	<b>Tasa del pasaje</b>	
				<b>Pasajeros en régimen de transporte</b>	<b>Vehículos en régimen de pasaje</b>
Servicios marítimos con otros puertos		40%	40%	20%	51%

**Condiciones de aplicación:**

La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente el otorgamiento de bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite conjunto del importe total para el ejercicio.  
Tasa del buque: se aplica a cada escala declarada por el sujeto pasivo cuando sea de aplicación la cuantía básica S. La bonificación es incompatible con la reducción del artículo 197.1.i)

Tasa de la mercancía: se aplica a cada una de las escalas referidas anteriormente. La bonificación es incompatible con la reducción del artículo 216.b)

Tasa del pasaje: se aplica a cada una de las escalas referidas anteriormente. La bonificación es incompatible con la reducción del artículo 208.d)

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

**Compensación de los menores ingresos estructurales de las Autoridades Portuarias sujetas a condiciones de insularidad,  
(euros)**

<b>Cantidades dejadas de percibir como consecuencia de aplicar:</b>	<b>Cierre 2021</b>	<b>Estimación cierre 2022</b>	<b>Estimación 2023</b>
<b>Coefficientes reductores servicios marítimos interinsulares</b>			
Tasa del Buque (art. 197.i)			
Tasa de la Mercancía (art. 216.c)			
Tasa del Pasaje (art. 208.e)			
<b>TOTAL</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Bonificaciones por insularidad, especial aislamiento, y ultraperifericidad (Art. 245.5)</b>			
Tasa del Buque	291.651	255.195	319.795
Tasa de la Mercancía	420.456	376.303	469.709
Tasa del Pasaje	1.783.155	2.613.355	2.966.199
<b>TOTAL</b>	<b>2.495.261</b>	<b>3.244.852</b>	<b>3.755.703</b>

\* Límite máximo 7.000.000 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
<b>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.</b>	
Tasa del Buque (T-1)	149.835,00
Tasa de la Mercancía (T-3)	138.388,81
<b>TOTAL</b>	<b>288.223,81</b>
<b>Artículo 38. Exención de la tasa de la pesca fresca.</b>	
Tasa de la Pesca Fresca (T-4)	500,00
<b>TOTAL</b>	<b>500,00</b>



## MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LAS BONIFICACIONES DEL ART. 245.3, 245.4, 245.5 Y 182 PARA 2023

En el marco de las reuniones preparatorias del Plan de Empresa 2023, y con relación a las bonificaciones a aplicar en dicho ejercicio, la Autoridad Portuaria de Ceuta propone mantener las bonificaciones ya aprobadas y que se venían aplicando a los tráficos en el ejercicio 2022, entre las que se encuentran una nueva serie de bonificaciones aprobadas en 2022 con el fin de potenciar el tráfico de búnker y el tráfico asociado a otros servicios portuarios que se quieren potenciar en el puerto.

Las bonificaciones que se vienen aplicando en el ejercicio 2022 y cuyo mantenimiento se proponen para 2023 son las siguientes:

### **Tasa del buque y tasa del pasaje para el tráfico de cruceros (art. 245.3 TRLPEMM)**

La propuesta de bonificaciones mantiene las existentes en el ejercicio anterior. La propuesta consiste en una bonificación del 40% en ambos casos a aplicar desde la primera escala y desde el primer pasajero. En términos cuantitativos las cantidades bonificadas son poco importantes, y sin embargo, comercialmente, ofrecer la bonificación del 40% puede ayudar a captar escalas que la Autoridad Portuaria todavía no tiene.

### **Tasa del buque al suministro de combustible por gabarra (art. 245.3 TRLPEMM)**

Desde el ejercicio 2005, el suministro de combustible a buques en la AP Ceuta viene evolucionando de forma favorable siendo uno de los tráficos de mayor importancia en nuestro puerto. Inicialmente las operaciones de suministro se realizaban únicamente en atraque mediante tubería y camiones cisterna, debido a que no se disponía de gabarras operativas. A partir de enero de 2010, entró en funcionamiento una embarcación de Vilma Oil con capacidad de 3.700 metros cúbicos.

Dado el incremento experimentado de operaciones a buques de mayor porte en fondeo desde la entrada en funcionamiento de la gabarra de Vilma Oil, en el ejercicio 2012 se propuso bonificar un 40% a la tasa del buque para incentivar el negocio del bunkering a flote en el Puerto de Ceuta. De cara al ejercicio 2023 se propone mantener dicha bonificación para favorecer este tráfico, bonificación que ya existe y se aplica desde el ejercicio 2016.

### **Tasa del buque a buques de guerra de no reciprocidad (art. 245.3 TRLPEMM)**

Desde el ejercicio 2012 el puerto de Ceuta ha sido utilizado por buques de la armada rusa para realizar operaciones de avituallamiento tanto de combustible como de otros productos para sus buques y tripulaciones. Estas escalas se convirtieron en un nuevo tráfico con gran repercusión económica para la Ciudad debido al importante volumen de compras que las tripulaciones realizan en los comercios locales.



La Autoridad Portuaria aprobó en el ejercicio 2014 una bonificación del 40% en la tasa del buque para este tráfico, que se ha mantenido desde entonces y pretende mantenerla en el ejercicio 2023. Su impacto en los ingresos es pequeño y sin embargo puede contribuir a consolidar e incrementar el número de estas escalas.

### **Tasa de la mercancía a graneles sólidos sin instalación especial (art. 245.3 TRLPEMM)**

El tráfico de graneles sólidos ha sufrido un descenso importante en los últimos años como consecuencia de la crisis económica de los últimos ejercicios. La Autoridad Portuaria aprobó una bonificación del 40% para este tráfico y pretende mantenerla para el ejercicio 2023. El impacto de la bonificación en los ingresos no es significativo y con ella se pretende contribuir a consolidar e incrementar dicho tráfico.

### **Potenciación de España como plataforma logística internacional (art. 245.4).**

Entre las líneas de actuación en las que está trabajando la Autoridad Portuaria de Ceuta para la captación de nuevos tráficos destaca la iniciada con el fin de captar el tráfico de transbordo de contenedores. Se pretende aprovechar la privilegiada situación geográfica del puerto, en pleno Estrecho de Gibraltar, uno de los puntos de paso de las principales rutas de tráfico de contenedores (tanto Este-Oeste como Norte-Sur).

El tráfico de transbordo de contenedores es uno de los principales tráficos de los puertos vecinos de Algeciras y Tánger Med, puertos en los que se encuentran importantes terminales que atienden a estos tráficos. La Autoridad Portuaria quiere aprovechar su privilegiada situación geográfica y estar preparada para captar este tráfico ante posibles situaciones de saturación de capacidad que puedan darse en estos puertos.

Ya se han iniciado los contactos con operadores del sector con el fin de identificar sus necesidades tanto desde el punto de vista técnico como económico, para hacer atractiva y viable su instalación en nuestro puerto. Con este objetivo se pretende mantener la bonificación aprobada en 2022 prevista en el art. 245.4 en las siguientes condiciones:

<b>TERMINALES PORTUARIAS EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN</b>	<b>Proporción de Tránsito ( t )</b>	<b>Tasa del Buque %</b>	<b>Tasa de la mercancía %</b>
<b>Terminales de Contenedores</b>	menos del 25%	40%	40%
	entre 25 y 50%	50%	50%
	mayor que 50%	60%	60%





## Tasa de ocupación a terminales marítimas de mercancías (art. 182 TRLPEMM)

Con fecha 29 de junio de 2016 se otorgó la concesión de 4.208,88 m<sup>2</sup> para la instalación de una terminal de contenedores en el puerto de Ceuta. Con su instalación se pretendía mejorar el servicio a los importadores de mercancía en contenedor eliminando el tiempo de espera que sufrían en Algeciras para despachar los contenedores con destino a Ceuta. Las dificultades surgidas en la frontera con Marruecos han hecho que las ventas de mercancía general se hayan reducido y que el tráfico de contenedores en el puerto haya descendido en los últimos ejercicios. Con objeto de impulsar la competitividad del puerto de Ceuta en este tráfico y de conformidad con lo establecido en el artículo 182 del TRLPEMM en el ejercicio 2019 se propone la aprobación de una bonificación del 30% aplicable a la tasa de ocupación de la terminal. Para el ejercicio 2023 se propone el mantenimiento de dicha bonificación.

## Bonificaciones por especial aislamiento del art. 245.5 a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía

Debido a las condiciones de especial aislamiento en las que se encuentra la Ciudad, la Autoridad Portuaria de Ceuta viene aplicando bonificaciones en las tasas del buque, pasaje y mercancía de conformidad a lo previsto en el artículo 245.5 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Con estas bonificaciones se pretende incentivar los tráficos de pasajeros y mercancías con el resto de España.

Para el ejercicio 2023 se pretende mantener la cuantía de las bonificaciones que se venían aplicando en el ejercicio anterior y cuyo detalle es el siguiente:

SERVICIOS MARÍTIMOS	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%	51%

La bonificación de la Tasa del Buque se aplica a cada escala declarada por el sujeto pasivo en la que sea de aplicación la cuantía básica S. La bonificación es incompatible con la reducción del artículo 197.1.i).

La bonificación de la Tasa de la Mercancía se aplica a cada una de las escalas referidas anteriormente. La bonificación es incompatible con la reducción del artículo 216.b).

La bonificación de la Tasa del pasaje se aplica a cada una de las escalas referidas anteriormente. La bonificación es incompatible con la reducción del artículo 208.d)





Además del mantenimiento de las bonificaciones vigentes, para el ejercicio 2022 se propuso un paquete de nuevas bonificaciones del art.245.3 con el objetivo de incentivar y favorecer el tráfico de búnker, así como el tráfico asociado a otros servicios y operaciones portuarias. Para el ejercicio 2023 se propone mantener dichas bonificaciones con las que se pretende favorecer e incentivar los tráficos asociados a las operaciones de reparación, aprovisionamiento, limpieza, recepción de residuos, cambios de tripulación y documentación, y escalas en régimen de estancia prolongada. Se incluye también una bonificación al tráfico de vehículos en tránsito para favorecer la implantación de terminales de este tráfico en el puerto. Estas bonificaciones son las siguientes:

TRÁFICOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS SENSIBLES, PRIORITARIOS O ESTRATÉGICOS	Tasa del buque		Tasa de la mercancía	
	Tramo	Valor	Tramo	Valor
TRÁFICO REPARACIÓN, AVITUALLAMIENTO, APROVISIONAMIENTO, LIMPIEZA, MARPOL, CAMBIOS DE TRIPULACIÓN Y/O DOCUMENTACIÓN E INSPECCIÓN EN BAHÍA	A partir de la 1ª escla	40%		
AVITUALLAMIENTO Y/O MARPOL I y V EN ATRAQUE	A partir de la 1ª escala	40%		
TRÁFICO REPARACIÓN, AVITUALLAMIENTO, APROVISIONAMIENTO, LIMPIEZA, MARPOL, CAMBIOS DE TRIPULACIÓN Y/O DOCUMENTACIÓN E INSPECCIÓN EN ATRAQUE	Desde la 1ª escala	40%		
TRÁFICO EN ATRAQUE EN ZONA I EN ESTANCIA PROLONGADA	Desde la 1ª escala	40%		
TRÁFICO DE COMBUSTIBLE PARA AVITUALLAMIENTO			Más de 500 mil Tn. (1)	40%
TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN TRÁNSITO			Desde la primera unidad	40%

Igualmente, y en aplicación del art. 182 del TRLPEMM se bonifica la tasa de ocupación de las terminales de almacenamiento de combustibles, terminales logísticas de vehículos y terminales logísticas de mercancías, con el objetivo de incentivar cada uno de los tráficos asociados. Estas bonificaciones propuestas son las siguientes:





TIPO DE TERMINAL MARÍTIMA DE MERCANCIAS	Tasa de Ocupación %
Terminales de Almacenamiento de Combustible (1)	hasta 30%
Terminales Logísticas de Vehículos (2)	30%
Terminales Logísticas de Mercancías (3)	10%

(1) Terminales que descarguen más de 750 mil Toneladas en el año natural se bonificarán un 15% en la tasa de ocupación. Terminales que descarguen más de 1 millón de toneladas en el año natural se bonificarán un 30% en la tasa de ocupación.

(2) Terminales en las que más de un 25% del tráfico total anual sea en tránsito.

(3) Terminales cuya superficie esté dedicada en más de un 80% a operaciones logísticas. La bonificación sólo será aplicable sobre la superficie dedicada a dicha actividad. Esta bonificación es incompatible con el resto de las bonificaciones aprobadas al amparo del art. 182.



## 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)	PERS (ESPO)	Mantenimiento y trámite para la renovación de la certificación.	Seguir trabajando conforme al estándar de Ecoports.	Renovación de la certificación.	Seguir trabajando conforme al estándar de Ecoports.
		ISO 14001 (ALCANCE PARCIAL) (1)				
		ISO 14001 (ALCANCE GLOBAL)	Auditoria de seguimiento. Mejora continua de la gestión ambiental.	Recertificación del Sistema de Gestión Ambiental conforme a la ISO 14001:2015.	Recertificación del Sistema de Gestión Ambiental conforme a la ISO 14001:2015.	Mantener el certificado, mejorando continuamente la gestión ambiental.
		EMAS	Auditoria de seguimiento. Mejora continua de la gestión ambiental.	Mantenimiento de la certificación.	Renovación de la certificación.	Auditoria de seguimiento. Mejora continua de la gestión ambiental.
<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: Para los próximos ejercicios, la Autoridad Portuaria de Ceuta (APC) seguirá trabajando en la línea iniciada años atrás, de acuerdo a los estándares de gestión adoptados y promoviendo una mejora ambiental en todos los aspectos relacionados con su desempeño ambiental.</p> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (2): La Autoridad Portuaria de Ceuta cuenta con un Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo certificado desde 2006, además de un Sistema de Gestión de la Energía certificado conforme a la norma 50001:2018.</p> <p>En octubre de 2020 la APC, logró un relevante hito en la materia con la renovación de la certificación de acuerdo al modelo PERS (Ports Environmental Review System), de Ecoports y en 2021 ha superado con éxito la segunda auditoria de seguimiento de la certificación EMAS y la recertificación del Sistema Integrado de Gestión.</p> <p>De este modo, la Autoridad Portuaria ha cumplido el 100% de los objetivos propuestos en la materia.</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

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>	
<b>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).</b>	EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON SGA (con licencia, autorización o concesión)	Nº DE EMPRESAS	2	2	2	2
		% DE EMPRESAS	100%	100%	100%	100%
	CONCESIONES DEDICADAS A MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON SGA (TERMINALES MARÍTIMAS DE MERCANCÍAS)	Nº DE CONCESIONES	3	3	3	3
		% DE CONCESIONES	100%	100%	100%	100%
	CONCESIONES DEDICADAS A ACTIVIDADES PESQUERAS, NÁUTICO-DEPORTIVAS, O DE CONSTRUCCIÓN/REPARACIÓN NAVAL CON SGA.	Nº DE CONCESIONES	2	2	2	2
		% DE CONCESIONES	100%	50%	100%	100%
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (3)La Autoridad Portuaria se marca como objetivo que las terminales de manipulación de mercancías, las empresas prestadoras de servicios portuarios y el resto de empresas que forman parte de la Comunidad Portuaria cuenten con un Sistema de Gestión Ambiental implantado y certificado. Con este fin, promueve la adopción de los estándares de referencia disponibles entre estas empresas en reuniones y sesiones informativas y así lo requiere en los pliegos de prescripciones de los servicios portuarios.					
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3):Las empresas concesionarias dedicadas a la manipulación de mercancías en terminales marítimas son las petrolíferas. Ambas con SGA ISO 14001. Marítima del Estrecho Servilog, S.L., titular de la concesión dedicada a la manipulación de contenedores también cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental. En cuanto al puerto deportivo dispone de un SGA certificado, aunque se hace imposible con la Cofradía de pescadores por su falta de medios y recursos. Med Gate Construcciones Navales se encuentra en fase de implantación del SGA.					

<b>Notas</b>	
<b>1</b>	Los porcentajes se calcularán sobre el número total de empresas que desarrollan el tipo de actividad indicado en el epígrafe.
<b>2</b>	Ejemplos de medidas adoptadas para incentivar la implantación de SGA en empresas. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguimiento a operadores de la tramitación y obtención de los permisos o autorizaciones ambientales que les sean de aplicación.</li> <li>▪ Incluir la condición de disponer de un SGA en pliegos de condiciones del servicio o de concesiones y autorizaciones.</li> <li>▪ Promover la firma de Convenios de Buenas Practicas.</li> </ul>
<b>3</b>	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

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_3: INCENTIVAR LAS MEJORES PRÁCTICAS AMBIENTALES DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO</b>	Nº DE CONVENIOS DE BUENAS PRÁCTICAS FIRMADOS	1	1	1	1
	PORCENTAJE DEL IMPORTE DE LA BONIFICACIÓN QUE SE EXIGE REINVERTIR EN LAS MEDIDAS CONTENIDAS EN LOS CONVENIOS (Valor medio ponderado por importe)	30% (1,354,50 €/año)	30% (1,354,50 €/año)	30% (1,354,50 €/año)	30% (1,354,50 €/año)
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: La Autoridad Portuaria promueve entre las empresas de la Comunidad Portuaria a las que les aplicaría, la adopción de las buenas prácticas ambientales para la firma del Convenio necesario para disfrutar de las bonificaciones reguladas en el artículo 245 del TRLPEMM.</p> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO <b>(1)</b>: La Autoridad Suscribió en fecha del 17 junio de 2013, un Convenio con la Dársena Deportiva, la cual reinvierte el 100% de la bonificación de que disfruta. La misma dispone de un SGA según ISO 14001.</p> <p>Por otro lado, el 13 de febrero de 2020, se firmó con la Cofradía de pescadores, para gestionar los residuos MARPOL, en consideración a su falta de ingresos y estructura administrativa.</p> <p>Por lo tanto, el GRADO DE DESARROLLO DE ESTE OBJETIVO ES DEL 100%. (2 Convenios de 2 posibles).</p>				

<b>Notas</b>	
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

LINEA 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 <sup>3</sup>	10.000	8.460	8500	8500
		CONSUMOS CONTROLADOS EN %	100%	100%	100%	100%
	ENERGÍA ELÉCTRICA	CONSUMOS DE LA AP EN Kwh	1.910.000	2.193.529	2.149.658	2.106.655
		CONSUMOS CONTROLADOS EN %	100%	100%	100%	100%
		LA AP ESTA CERTIFICADA SEGÚN ISO 50001 (SI/NO)	SI	SI	SI	SI
		% 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"	0%	0%	0%	0%
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS (4): Para lograr los objetivos propuestos, la Autoridad Portuaria dará continuidad a las iniciativas puestas en marcha en materia de optimización de consumos y eficiencia energética. Entre éstas, cabe mencionar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Uso de agua no potable en actividades como riego de zonas ajardinadas.</li> <li>-Control con la Empresa de Aguas de Ceuta de las pérdidas de la red de distribución de agua y desarrollo de proyecto presentado al MAGRAMA al respecto.</li> <li>-Avanzar con la renovación progresiva de las instalaciones de iluminación exterior, incorporando tecnología LED.</li> <li>-Seguir avanzando en la optimización del consumo de la instalación de climatización de la Estación Marítima.</li> <li>-Mantener la monitorización de las líneas de tensión para la optimización de la energía consumida.</li> <li>-Implicar a la Policía Portuaria en el control de las instalaciones mediante el sistema telemático SMARTCITY, en el que se reportan las incidencias detectadas en el alumbrado.</li> <li>-Mantener vigente las instrucciones proporcionadas al personal sobre el consumo responsable de los recursos naturales.</li> </ul>					
	<p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (5): Como consecuencia de la pandemia provocada por el COVID-19 los datos de consumo se ven alterados, los consumos de 2020 no pueden considerarse de referencia. No obstante, los consumos se mantienen estables con respecto a años anteriores.</p>					

Notas	
1	<p>Consumos de agua controlados en % = <math>100 * (\text{Agua registrada}) / (\text{Agua distribuida})</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Agua distribuida</i>: Total del agua comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión.</li> <li>▪ <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.).</li> <li>▪ <i>Agua no controlada</i>: Agua distribuida - Agua controlada. (Incluye pérdidas de la red y posibles suministros no "regulados").</li> </ul>
2	<p>Consumos de energía eléctrica controlados en % = <math>100 * (\text{Energía registrada}) / (\text{Energía distribuida})</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Energía distribuida</i>: Total de la energía eléctrica comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión.</li> <li>▪ <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.)</li> <li>▪ <i>Energía no controlada</i>: Energía distribuida - Energía controlada. (Incluye posibles suministros no "regulados")</li> </ul>
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"> <li>▪ Inversiones en mejora de la red de distribución de agua destinadas a reducir pérdidas.</li> <li>▪ Mejora en sistemas de riego de jardinería, o uso de plantas con menor exigencia de riego.</li> <li>▪ Instalación de contadores de agua en todos los puntos de consumo.</li> <li>▪ Cambios a iluminación de bajo consumo en viales y campas.</li> <li>▪ Introducción de sistemas de encendido y regulación en viales y campas para adaptar la iluminación a las necesidades reales de la operativa.</li> <li>▪ Instalación de contadores de consumo eléctrico en cabeceras de redes de iluminación exterior, en grupos de reflectores, en oficinas, etc.</li> <li>▪ Mejoras en sistemas de iluminación y climatización en oficinas.</li> </ul>
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>

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.3 LOGRAR PUERTOS ECOEFICIENTES</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>	
<b>OB_5: OPTIMIZAR LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS O GESTIONADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA (AP)</b>	% DE LOS RESIDUOS GENERADOS POR LA AP CON RECOGIDA SEPARADA	100%	100%	100%	100%	
	VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS POR EL SERVICIO GENERAL DE LIMPIEZA EXPRESADO EN TONELADAS (1)	INERTES MAS NO PELIGROSOS	2.239	991,61	1397,15	1397,15
		PELIGROSOS	3,11	5,01	5	5
	GASTOS DEL SERVICIO G. DE LIMPIEZA DE ZONAS TERRESTRES EN€.	1.597,777,80	1.597,777,80	1.597,777,80	1.597,777,80	
	GASTOS POR RETIRADA DE RESIDUOS ABANDONADOS EN€ (2)	0	0	0	0	
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: Con el fin de, al menos, mantener la cifra de residuos recogidos por la Autoridad Portuaria en los próximos años, se ha previsto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Mantener a disposición de la Comunidad Portuaria la "Guía de buenas prácticas ambientales" con la que se pretende reforzar la sensibilización ambiental en cuanto a la gestión de los residuos.</li> <li>-Mantener el servicio de limpieza de las aguas del Puerto que evitará que los sólidos flotantes puedan alcanzar las playas.</li> <li>-Implicar a la Policía Portuaria en la detección de prácticas no correctas e incumplimiento de la Ordenanza de limpieza del puerto de Ceuta aprobada en 2013.</li> </ul> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO(3): El volumen total de residuos peligrosos y no peligrosos recogido de las zonas comunes ha disminuido con respecto al año anterior. La Autoridad Portuaria ha ejecutado la mejora y ampliación del punto limpio ubicado en los talleres así como la implantación de un nuevo punto limpio en la Dársena Pesquera.</p>					

<b>Notas</b>	
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

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 202</b>	<b>ESTADO 202</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>	
<b>OB_6:</b> 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
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: En el marco de sus sistemas de gestión, la Autoridad Portuaria mantendrá abiertos proyectos y objetivos de mejora continua del control de sus aspectos ambientales, con el fin de evitar cualquier afección a la población. La puesta en marcha en 2021 del "USV VENDAVAL" ha aumentado el control y vigilancia de las aguas portuarias detectando de forma inmediata cualquier vertido contaminante que de otro modo pudiera alcanzar las playas y zonas exteriores al Puerto. No obstante, mantendrá los mecanismos habilitados, tanto físicos como telemáticos, para facilitar a la ciudadanía el registro de cualquier tipo de queja, denuncia o sugerencia.</p> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO <b>(1)</b>: Las acciones planificadas en 2021 para alcanzar este objetivo se han desarrollado satisfactoriamente, no registrándose quejas ni denuncias por cuestiones ambientales.</p>					

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

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2022</b>	
OB_7: REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE	<b>PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AIRE (1)</b>					
	PARTÍCULAS SEDIMENTABLES	VALOR MEDIO ANUAL				
	PM10	Nº SUP. VAL. LIM. DIARIO [50 (µg/m³)]	0	0	0	0
	SO2	Nº SUP. VAL. LIM. DIARIO [125 (µg/m³)]				
	NO2	Nº SUP. VAL. LIM. HORARIO [200 (µg/m³)]	0	0	0	0
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (2) INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (10) I</p> <p>La Autoridad Portuaria publicó en 2019 unas normas para regular el contenido de sulfuro de hidrógeno en los combustibles de uso marino, que sin duda ha promovido una mejora de la calidad del aire. Además de requerir el cumplimiento de estas normas a los operadores que manipulan este combustible, con el fin de alcanzar los resultados propuestos, mantendrá activas las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☑ Realizar seguimiento de los operadores disponen de las autorizaciones que les sean de aplicación en materia de calidad del aire.</li> <li>☑ Introducir condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio.</li> <li>☑ Introducir requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas.</li> <li>☑ Mejorar en el Convenio con la Ciudad (en nuevo borrador), para el control de los SO2.</li> <li>☑ Regulación del tráfico en el vial perimetral del Puerto, con el fin de atenuar el impacto ambiental asociado al tráfico rodado.</li> <li>☑ Promover una organización de la operativa de embarque que limite en la medida de lo posible la gestión del tráfico.</li> <li>☑ Estudio de viabilidad para la conexión eléctrica de buques es atraque (OPS).</li> </ul>					
	<p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3): En 2019 se instaló un estación de medición en continuo en el Puerto, adquirido por la Ciudad Autónoma a través del programa FEDER, que hasta la fecha ha estado aportando datos sobre PM10, PM2.5, NO2 Y O3. A finales de 2020 al objeto de mejorar la estación a través de la Ciudad Autónoma se instalarn 3 nuevos periféricos (CO, SO2 Y C6H6) para un mayor control y seguimiento de la calidad del aire. En cualquier caso, los parámetros medidos han puesto de manifiesto el cumplimiento de los objetivos propuestos en la materia, con una reducción significativa del número de superaciones de los límites admisibles.</p>					

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

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.

OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2021	ESTADO 2021 (SEMESTRE 1)	ESTADO 2021 (SEMESTRE 2)	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)	SI	SI	SI	SI	SI	
	PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AGUA (1)		Clorofila A, Turbidez, Amonio, Nitritos Nitratos, Fosfatos, Carbono orgánico total, Nitrogeno total, Fósforo total,				
	AGUA	CLOROFILA -A (µG/L)	<3	0,350	0,290	<3	<3
		SATURACIÓN DE OXIGENO (%)					
		TURBIDEZ (NTU)	12	20,47	20,47	12	9
		SUTANCIAS PRIORITARIAS Y OTROS CONTAMINANTES RD 817/2015	Inferior a CMA	Inferior a CMA	Inferior a CMA	Inferior a CMA	Inferior a CMA
		AMONIO (µmol/L)	<3,89	<3,52	< 2,5	<3,89	<3,89
		NITRITOS (µmol/L)	<0,87	<0,32	<0,33	<0,87	<0,87
		NITRATOS (µmol/L)	<7,74	<6,52	< 6,81	<7,74	<7,74
		FOSFATOS (µmol/L)	<0,53	<0,28	< 0,42	<0,53	<0,53
	SEDIMENTO	CARBONO ORGÁNICO TOTAL (%)	<5,8	0,84	0,84	<5,8	<5,8
		NITRÓGENO TOTAL KJELDHAL (mg/Kg)	<3600	282	282	<3600	<3600
		FÓSFORO TOTAL (mg/Kg)	<1200	578	578	<1200	<1200
	% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RED DE SANEAMIENTO CONECTADA A COLECTOR MUNICIPAL O A UNA EDAR.		59,54%	59,54%	59,54%	59,54%	59,54%
	% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE ESCORRENTIAS. (2)		58,49%	58,49%	58,49%	58,49%	58,49%
<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (3). La única meta no alcanzada es el mantenimiento de valores de turbidez por debajo de los valores establecidos en la ROM 5.1-13. Encaminadas a alcanzar estos objetivos se proponen una serie de estudios e iniciativas a llevar a cabo durante el año 2021. Así, se propone realizar un estudio sobre la dinámica de sedimentación en el entorno portuario de Zona I así como su influencia sobre la Zona II en relación a la batimetría del medio, estudio sobre las fuentes de vertidos al entorno portuario, un estudio sinóptico mediante microsondas oceanográficas de los sólidos en suspensión en el entorno portuario, un análisis mediante inteligencia artificial de los datos registrados por las sondas desplegadas, un estudio de los umbrales de tráfico marítimo en relación a la turbidez así como sobre la capacidad de carga del entorno portuario y un análisis sinóptico de datos satelitales.</p> <p>Por otro lado, se realizará una reevaluación del inventario de empresas e instalaciones en zona de servicio portuario así como de emisiones contaminantes en base a los parámetros definidos por el Programa 2 de la ROM 5.1-13</p>							

VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (4): Se han alcanzado todos los objetivos planteados en base a calidad de las aguas a excepción de los establecidos para turbidez, planteándose en el apartado anterior una serie de medidas encaminadas a conocer y paliar el origen de esta problemática.

Notas	
1	<p>Caracterización de la calidad del agua</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <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.</li> <li>▪ <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.</li> </ul>
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"> <li>▪ Verificar que los operadores disponen o han solicitado las autorizaciones de vertido que les sean de aplicación.</li> <li>▪ Para operadores que vierten a fosas sépticas, verificar que disponen de registros de entregas de residuos a gestores autorizados.</li> <li>▪ 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.)</li> <li>▪ Introducir condiciones sobre vertidos en pliegos reguladores de servicio.</li> <li>▪ Introducir requisitos sobre vertidos en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas.</li> <li>▪ Inversiones en mejora del saneamiento: Ampliación de redes, depuración, conexiones a redes municipales, etc.</li> <li>▪ Inversiones en mejora de gestión escorrentías: Recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.</li> <li>▪ Inversiones en superficies habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos (impermeabilizadas, con recogida y tratamiento de aguas)</li> <li>▪ Implantar la ROM 5.1-13.</li> </ul>
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>

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_9:</b> 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.	0	0	0	0
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: <b>(1)</b> La Autoridad Portuaria realiza un seguimiento de aquellas concesiones obligadas a remitir a la Comunidad Autónoma informes periódicos de situación del suelo.				
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO <b>(2)</b> : Este objetivo se cumple al 100 %. En los últimos años solo se ha identificado un episodio de suelos contaminados, con origen en el vertido de la petrolera Cepsa producido en 2014, que fue remediado por la compañía.				

<b>Notas</b>	
1	<p>Ejemplos de medidas adoptadas para contribuir a reducir los riesgos de contaminación del suelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Autoridad Portuaria realiza un muestreo periódico de la calidad del suelo a través de piezómetros instalados en puntos representativos.</li> <li>▪ La Autoridad Portuaria dispone de un inventario de las concesiones que realizan actividades potencialmente contaminantes del suelo.</li> <li>▪ La Autoridad Portuaria realiza un seguimiento de aquellas concesiones obligadas a remitir a la Comunidad Autónoma informes periódicos de situación del suelo.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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</li> </ul>
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.

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_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.				
		LA AP RECORRE A LOS MEDIOS DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS MEDIANTE LO EXIGIDO EN PLIEGOS REGULADORES.	X	X	X	X
		LA AP TIENE FIRMADOS CONVENIOS DE APOYO CON OPERADORES DEL PUERTO (QUE SUPONEN CESIÓN O INTEGRACIÓN DE MEDIOS)				
		LA AP TIENE FIRMADO UN CONTRATO DE SERVICIO CUYO OBJETO ES PROPORCIONAR <i>ACTUACIÓN COMPLETA</i> ANTE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA (1)	X	X	X	X
		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
<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS : La Autoridad Portuaria ha actualizado en 2020 el Plan Interior Marítimo del Puerto de Ceuta, en el que recoge los mecanismos de preparación y respuesta ante sucesos de contaminación marina accidental por hidrocarburos u otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. En 2021, contribuirá a este servicio el "dron marino" diseñado expresamente para la Autoridad Portuaria, que se recibió a finales de 2019. Este equipo, dotado de la tecnología más sofisticada, permitirá la detección precoz de posibles vertidos de hidrocarburos.</p> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3): Este objetivo se ha desarrollado en un 100 %.</p>						

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.

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_11:</b> 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.	0	1	0	0
	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")	0	2	0	0
	NUMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PLAN MARÍTIMO NACIONAL ("SITUACIÓN 1 O SUPERIOR")	0	2	0	0
	NÚMERO DE INCIDENCIAS O EMERGENCIAS QUE HAN CONLLEVADO SANCIONES.	0	0	0	0
	NÚMERO DE INCIDENCIAS O EMERGENCIAS EN LAS QUE SE HA IDENTIFICADO EL ORIGEN DE LOS VERTIDOS Y SE HAN RECUPERADO LOS COSTES DE CONTROL Y LIMPIEZA DE VERTIDOS.	0	0	0	0
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA PREVENIR VERTIDOS POR MALAS PRÁCTICAS Y RECUPERAR COSTES DE INTERVENCIÓN. La Autoridad Portuaria incluye rigurosos requisitos en los pliegos que regulan las autorizaciones o concesiones de las empresas que manipulan hidrocarburos en el ámbito marítimo-portuario, con el fin de prevenir vertidos y garantizar una eficaz respuesta en caso de que éstos llegaran a producirse. El cumplimiento de estos requisitos es vigilado por la Policía Portuaria, a la que se sumará la embarcación no tripulada descrita en el apartado anterior.</p> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1): El grado de cumplimiento de este objetivo, está ligado a las iniciativas sobre la prevención de vertidos. En este sentido, se está reconduciendo al establecimiento de medidas de seguridad en las operaciones de carga y descarga de productos petrolíferos.</p>				

<b>Notas</b>	
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

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>11 PUERTOS ECO-PROACTIVOS</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>11.1 INCENTIVAR UNA MOVILIDAD ECO-SOSTENIBLE</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2022</b>
<b>OB_12: INCENTIVAR LAS MEJORES PRÁCTICAS AMBIENTALES DE LOS BUQUES QUE ATRACAN EN EL PUERTO</b>	Nº DE BUQUES QUE SE BENEFICIAN DE LA BONIFICACIÓN A LA TASA DEL BUQUE POR MEJORES PRACTICAS AMBIENTALES.	27	28	30	30
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN Se ha elaborado y puesto a disposición, una guía de buenas prácticas ambientales en desarrollo de las actividades de la comunidad portuaria, en la que se incluyen los buques/consignatarios. Así mismo, la Autoridad Portuaria promueve entre los mismos la adopción de las medidas necesarias para disfrutar de estas bonificaciones.				
	VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (18): Aunque ha descendido el número de solicitudes presentadas por los armadores y las compañías navieras, la Autoridad Portuaria ha gestionado en plazo y forma todas estas solicitudes, de acuerdo a lo establecido reglamentariamente.				

<b>Notas</b>	
	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

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>	
<b>OB_13:</b> PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES	ACTUACIONES ADOPTADAS (MARCAR CON UNA X LO QUE CORRESPONDA)	LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE APROBADAS GUIAS O CÓDIGOS DE BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES	X	X	X	X
		LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE APROBADAS NORMAS AMBIENTALES <u>DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO*</u> Sobre la gestión de los residuos en la zona de servicio terrestre y el	X*	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)	NO, aunque la policía portuaria si cuenta con	EN FASE DE INICIO (1). DRON USV	DRON USV ESTABLECIDO	Apmliar formación en materia de brevección v
<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES:- La APC adquirió en el 2019 un DRON (embarcación no tripulada) para el control ambiental.</p> <p>-Se ha procedido a la actualización de la guía de buenas prácticas ambientales para la comunidad portuaria y a su difusión en la página web.</p> <p>-Incentivar la difusión de la anterior y de la ordenanza sobre la gestión de residuos en la zona terrestre.</p> <p>-En 2019 se publicaron unas normas para limitar el contenido de azufre en los combustibles de uso marino.</p> <p>-Reforzar la vigilancia ambiental por parte de la Policía Portuaria y su formación en la materia.</p> <p>-Vincular las autorizaciones de obras menores y de concesiones, a las buenas prácticas ambientales del Puerto entre otras.</p> <p>VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (2):Las acciones planificadas por parte de la Autoridad Portuaria en relación a este asunto en 2021 se han desarrollado de forma satisfactoria.</p>						

<b>Notas</b>	
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.

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>11 PUERTOS ECO-PROACTIVOS</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>11.2 CONTRIBUIR A MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_14: EVALUAR Y GESTIONAR LA HUELLA DE CARBONO</b>	HUELLA DE CARBONO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA CON ALCANCE 1 y 2 (1)	500	534,09	500	500
	% DEL SUMINISTRO ELÉCTRICO CONTRATADO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA CON CERTIFICADO DE GARANTÍA DE ORIGEN RENOVABLE.	0	0	0	0
	% DE CONSUMOS DE LA <b>AUTORIDAD PORTUARIA</b> , PROCEDENTE DE ENERGÍA RENOVABLE EN RÉGIMEN DE AUTOCONSUMO.	0	0	0	0
	<b>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS:</b> La Autoridad Portuaria ha iniciado los trámites para la verificación de la huella de carbono.				
	<b>VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (2):</b> En 2020 la cifra total de emisiones de sustancias destructoras de la capa de ozono ha alcanzado las 514 toneladas de CO2 equivalente, un 2,83% menos que en el ejercicio anterior. No obstante 2020 fue un año singular como consecuencia de la pandemia ocasionada por el coronavirus (SARS-CoV-2), pudiendo afirmar que, en general, el tráfico portuario, y en				

<b>Notas</b>	
	<b>1</b> 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.
	<b>2</b> 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.

## ANEXO VIII. SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

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

<b>PLANES DE AUTOPROTECCIÓN (PAU)</b>
---------------------------------------

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
CEUTA	SI	FINAL DE MAYO 2022	FINAL DE MAYO 2022	19/08/13 (*)	21-04-22	01-01-25	FINAL DE MAYO 2022	

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

## EVALUACIÓN Y PLAN DE PROTECCIÓN DE PUERTO (PPP)

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

PUERTO	EPP/PPP	Fecha de aprobación por MIR del documento vigente	¿EPP/PPP sin revisar y el plazo para presentar revisión ha expirado?	¿Previsto presentar revisión durante 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
Ceuta	EPP	31-08-20	NO	NO	31-05-25		h) N/A		No incidencia	
Ceuta	PPP	14-03-22	NO	SI	14-12-26	Se deberá presentar un nuevo PPP en los 10 meses siguientes a la aprobación de la EPP, y siempre antes del 14-12-26		Plan de Protección del Puerto aprobado en marzo de año 2022	No incidencia	

(\*) 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 (PIIP) o unas disposiciones de protección equivalentes (DPE) que deben mantenerse actualizados y revisarse siempre después de haberse revisado una EPIP.

PUERTO	Nº IP725 totales	Nº IP725 gestión propia	Nº IP725 gestión terceros	Nº IP725 que no han revisado EPIP y cuyo plazo para revisarla pasados 5 años expiró antes del 31/03/2022	Nº IP725 cuyo plazo para revisar EPIP pasados 5 años expira entre 01/04/2022 y el 31/12/2023	Nº IP725 que no han revisado PIIP pasados 6 meses o más de última revisión de EPIP	Nº IP725 que no han revisado PIIP 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?
Ceuta	5	5	0	0	0	0	0	No incidencia			SI	SI

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

**DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (II)**

<b>AYUDAS A LA NAVEGACIÓN</b>	<b>Indicador</b>	<b>Año 2021</b>	<b>Año 2026</b>	
	% Faros con usos complementarios (incluido hotelero)	0%	0%	
	% Faros con usos hoteleros	0%	0%	
	<b>PLAN INTEGRAL DE RENOVACIÓN, MODERNIZACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL:</b>			
	¿Hay aprobado un Plan integral?	NO	Fecha prevista de aprobación de un plan integral:	05-04-21
	¿Existe plan de otro tipo aprobado?	SI	Especificar tipo de plan	De renovación y modernización
	<b>Indicador</b>	<b>Año 2021</b>	<b>Año 2026</b>	
	% Equipos renovados			
	% Equipos cubiertos por control remoto			
	Gasto personal en AToN (€)	75.919	110.000	
Otros gastos explotación en AToN (€)	15.000	20.000		

<b>INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD</b>	¿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?	SI	Año de realización	2.019
	¿Existe un mecanismo reglado de ayudas puerto-ciudad?	NO				

## DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (I)

	Indicador	2021		2026				
CAPITAL HUMANO	IGUALDAD	Plantilla media Total:	128	138				
		Hombres (%)	90%	88%				
		Mujeres (%)	10%	12%				
		Personal fuera convenio:	12	12				
		Hombres (%)	83%	83%				
		Mujeres (%)	17%	17%				
		Retribución media fuera de convenio:	62.294,65	68.524,11				
		Hombres (€/año)	67.787,89	74.566,68				
		Mujeres (€/año)	34.832,94	38.316,23				
		Personal dentro de convenio	116	126				
		Hombres (%)	91%	85%				
		Mujeres (%)	9%	15%				
		Retribución media dentro de convenio:	38.797,33	42.677,06				
		Hombres (€/año)	37.845,78	41.630,36				
		Mujeres (€/año)	47.880,27	52.668,30				
<b>PLAN DE IGUALDAD:</b>								
	¿Tiene aprobado un Plan de Igualdad?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2022				
CAPITAL HUMANO	ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	<b>Plantilla media Total:</b>	<b>2021</b>	<b>2026</b>				
		Empleados con discapacidad (%)	3,9%	3,9%				
		Personal con discapacidad	5	5				
		Dentro de convenio (%)	4,3%	4,3%				
		Fuera de convenio (%)	0,0%	0,0%				
		<b>PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL:</b>						
			¿Tiene aprobado un Plan de Accesibilidad Universal?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2024		
			¿Tiene implantadas medidas para la accesibilidad universal?	SI				
		CAPITAL HUMANO	COMUNICACIÓN	¿Tiene aprobado un Plan de Comunicación?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2024	
				¿Hay implantadas herramientas de trabajo en equipo?	NO	Acciones formativas anuladas por COVID		
¿Hay aprobado un plan de formación?	SI			Nº acciones formativas realizadas al año	4	Nº empleados participantes	108	
CÓDIGO ÉTICO	<b>CÓDIGO ÉTICO:</b>							
		¿Tiene aprobado un Código de Conducta Ético?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2024			
		¿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:	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
Nueva valoración de terrenos	En Curso	12,5	1.-Sometimientto trámite información pública.2.-Remisión propuesta a Puertos del Estado.
Aprobación del Pliego de Servicio Comercial de avituallamiento	En Curso	12,5	1.- Remisión a Puertos del Pliego de Servicio comercial de avituallamiento. 2.- Aprobación del Pliego por Puertos del Estado.
Certificación PERS (Port Enviromental Review System) de la Unión Europea	En Curso	100	1.-Auditoría inicial y toma de datos 2.- Auditoría definitiva 3.- Certificación
Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio	En Curso	100	1.-Convocatoria de nuevas plazas. 2.- Aplicación del Plan
Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras	En Curso	50	1.-Redacción y aprobación PCAP y PPT. 2.-Aprobación del gasto 3.-Adjudicación del contrato
Plan de accesibilidad universal	En Curso	100	1.- Envío de la propuesta 2.- Recepción de la aprobación del Plan de Empresa
Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías	En Curso	75	1.- Contratación asistencia técnica. 2.- Desarrollo del programa. 3.-Implantación del nuevo sistema.
Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad	En Curso	57,5	1.- Redacción del informe justificativo y proyecto de modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios 2.- Aprobación de la modificación de la delimitación de Espacios y Usos Portuarios (Orden Ministerial) 3.- Redacción y formulación del Plan Especial para las nuevas zonas 4.- Protocolo General de Actuación con la Ciudad Autónoma 5.- Redacción del proyecto de actuación en la zona del Muelle Cañonero Dato 6.- Divulgación de las iniciativas puestas en marcha entre el tejido empresarial 7.- Promoción turística de Ceuta a través de la náutica de recreo 8.- Estudio de concesiones de la ciudad ente su próximo vencimiento en 2022
Mejorar los procedimientos de gestión de ingresos	En Curso	100	1. Contratación asistencia técnica para la redacción del Manual de Procedimientos del Departamento Económico Financiero. 2- Aprobación del documento.
Medidas para la captación de nuevos tráficos	En Curso	100	1.-Contactos y reuniones con los operadores 2.-Elaboración de un dossier de ventas
Plan de equilibrio financiero	En Curso	30	1.-Ejecución y seguimiento de las medidas del Plan de Reequilibrio Financiero.

## CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021 -2022 -2023

Objetivos 2022	Avance	Observaciones
Nueva valoración de terrenos	En Curso	1.-Aprobación de la Nueva Valoración.
Certificación PERS (Port Enviromental Review System) de la Unión Europea	En Curso	1.-Auditoría inicial y toma de datos 2.- Auditoría definitiva 3.- Certificación
Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio	En Curso	1.-Convocatoria de nuevas plazas. 2.- Aplicación del Plan
Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras	En Curso	1.-Informe redactado 2.-Adjudicación de la licitación
Plan de accesibilidad universal	En Curso	1.- Envío de la propuesta 2.- Recepción de la aprobación del Plan de Empresa
Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías	En Curso	1.- Contratación asistencia técnica. 2.- Desarrollo del programa. 3.-Implantación del nuevo sistema.
Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad	En Curso	1.- Oficio de salida a OPPE 2.- Firma del protocolo 3.-Publicación BOE
Mejorar los procedimientos de gestión de ingresos	En Curso	1. Aplicación de los nuevos procedimientos.
Medidas para la captación de nuevos tráficos	En Curso	1.- Dossier 2.- Actos, reuniones, contratos y actividades de promoción. 3.- Política de bonificaciones.
Plan de equilibrio financiero	En Curso	1.- Contrato. 2.- Plan integral de Desarrollo Socioeconómico de Ceuta 3.- Acuerdo del CDFCI

## CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021 -2022 -2023

Objetivos 2023	Observaciones
Nueva valoración de terrenos	1.-Aprobación de la Nueva Valoración.
Certificación PERS (Port Enviromental Review System) de la Unión Europea	1.-Auditoría inicial y toma de datos 2.- Auditoría definitiva 3.- Certificación
Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio	1.-Convocatoria de nuevas plazas. 2.- Aplicación del Plan
Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras	1.-Informe redactado 2.-Adjudicación de la licitación
Plan de accesibilidad universal	1.- Envío de la propuesta 2.- Recepción de la aprobación del Plan de Empresa
Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías	1.- Contratación asistencia técnica. 2.- Desarrollo del programa. 3.-Implantación del nuevo sistema.
Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad	1.- Oficio de salida a OPPE 2.- Firma del protocolo 3.-Publicación BOE
Mejorar los procedimientos de gestión de ingresos	1. Aplicación de los nuevos procedimientos.
Medidas para la captación de nuevos tráficos	1.- Actos, reuniones, contratos y actividades de promoción. 2.- Política de bonificaciones.
Plan de equilibrio financiero	1.- Contrato. 2.- Plan integral de Desarrollo Socioeconómico de Ceuta 3.- Acuerdo del CDFCI

<b>Objetivo Operativo</b>	E1 -000087 - Plan de reequilibrio financiero				
<b>Descripción</b>	Redactar y aprobar el Plan de saneamiento en el Puerto de Ceuta				
<b>Responsable</b>	J.M. Carrasco	<b>Importancia</b>	Nivel 1		
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2020	<b>Fecha Final</b>	25-feb-2022		
<b>Dptos. Implicados</b>	Económico Financiero, Recusos Humanos				
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>	NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>					
E1	-Incrementar el volumen de negocio.				Primario
C5	-Mejorar calidad y rapidez de los servicios prestados.				Secundario
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.				Secundario

<b>Meta Final</b>	Ejecución del Plan							
<b>Meta Actual</b>	Ejecución del Plan							
<b>% Consecución</b>	100,00%	<b>Comentario</b>						
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo		Tercero		Cuarto	100,00%

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Concertación de operaciones de financiación con entidades de crédito	Contrato	40%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				100,00%
Estudio de nuevo marco financiero para el puerto de ceuta	Plan integral de Desarrollo Socioeconómico de ceuta	20%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				100,00%
Acuerdos sobre cantidades a percibir del FCI	Acuerdo del CDFCI	40%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				100,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	A lo largo del ejercicio se ha seguido trabajando para la adopción de medidas que garanticen la suficiencia financiera de la autoridad Portuaria de Ceuta. Se ha mantenido la póliza de crédito a corto plazo para cubrir las necesidades puntuales de tesorería derivadas principalmente de la ejecución del Plan de Inversiones. El retraso de las pbras de la estación marítima ha hecho que no sea necesaria la formalización de la operación de préstamo a largo plazo autorizada por el Consejo de de Administración. Se ha pospuesto su firma al ejercicio 2023. Se han recibido las cantidades adicionales de FCI asignadas por situaciones económicas adversas. Se sigue avanzando en la definición de una vía de financiación adicional para el puerto dentro del plan integral que el gobierno está preparando para el puerto de Ceuta.

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000008 - Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio				
<b>Descripción</b>	Cumplimiento con lo establecido en el Plan de Empresa 2014				
<b>Responsable</b>	Miguel Ángel Escobedo	<b>Importancia</b>	Nivel 1		
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2013	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022		
<b>Dptos. Implicados</b>	Asuntos Jurídicos y Secretaría, Recusos Humanos				
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>	NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>					
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.				Primario
R1	-Orientar organización a estrategia y promover cambio cultural				Secundario
R3	-Conseguir un equipo humano formado y motivado.				Secundario

<b>Meta Final</b>	Aplicación del Plan							
<b>Meta Actual</b>	Aplicación del Plan							
<b>% Consecución</b>	100,00%	<b>Comentario</b>						
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo	100,00%	Tercero	100,00%	Cuarto	100,00%

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Redacción y aprobación de las nuevas bases	Convocatoria de nuevas plazas	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Redacción del plan de regularización	Aplicación del Plan	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	En este trimestre se han iniciado las convocatorias de las plazas aprobadas para esta anualidad. En concreto se han aprobado y publicado las siguientes: Bases para la contratación de tres (3) Policías Portuarios Grupo III Banda II Nivel 3 - 02/03/2021; Bases para la contratación mediante concurso de méritos de un (1) puesto de "Responsable de RR.HH. y Organización GII BI N6" para personal laboral fijo sujeto a convenio
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	En este trimestre se han iniciado las siguientes convocatorias: Bases convocatoria de una (1) plaza de Responsable Económico-Financiero - 20/04/2021; Bases para la convocatoria de una (1) plaza de Técnico de Ayudas a la Navegación - 10/05/2021; Bases para la convocatoria de dos (2) plazas de Responsable de Secretaría General - 10/05/2021;
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	Durante este trimestre se han iniciado las siguientes convocatorias: Bases para la convocatoria de un (1) Técnico de RRHH y Organización - 06/10/2021; Bases para la convocatoria de un (1) Técnico de Gestión Documental - 06/10/2021; Bases para la convocatoria de un (1) Técnico de Secretaría General - 06/10/2021; Bases de la Convocatoria de un (1) Técnico de Facturación - 08/10/2021. Todas las convocatorias de los anteriores trimestres citados han finalizado con el nombramiento del candidato propuesto a la plaza que concursado u opositado.

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000012 - Plan de accesibilidad universal			
<b>Descripción</b>	Mejora del acceso en las diferentes infraestructuras para personas con movilidad reducida.			
<b>Responsable</b>	Rafael Peñalver	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2018	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022	
<b>Dptos. Implicados</b>	Conservación y Seguridad y Medio Ambiente, Infraestructuras y Planificación			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario
C7	-Dar una oferta de infraestructuras, espacios e instalaciones acorde a las necesidades.			Secundario
P1	-Mejorar las condiciones de seguridad.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Finalizado			
<b>Meta Actual</b>	Finalizado			
<b>% Consecución</b>	100,00%	<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo	
			Tercero	Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Propuesta a OPPE	Envío de la propuesta	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022		100,00%	100,00%	100,00%
Aprobación del Plan de empresa	Recepción de la aprobación del Plan de Empresa	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022		100,00%	100,00%	100,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000013 - Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras			
<b>Descripción</b>	Realizar todas aquellas actuaciones preventivas que contemplen una mejora en el mantenimiento de infraestructuras.			
<b>Responsable</b>	Rafael Peñalver	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2018	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022	
<b>Dptos. Implicados</b>	Infraestructuras y Planificación, Conservación y Seguridad y Medio Ambiente			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario
C7	-Dar una oferta de infraestructuras, espacios e instalaciones acorde a las necesidades.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Adjudicación definitiva			
<b>Meta Actual</b>	Finalización			
<b>% Consecución</b>	100,00%	<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
			50,00%	100,00%

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Informe de necesidad	Informe redactado	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022			100,00%	100,00%
Adjudicación definitiva	Adjudicación de la licitación	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				100,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000014 - Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías			
<b>Descripción</b>	Controlar el acceso y las salidas del tráfico RO RO			
<b>Responsable</b>	Santiago Orduña	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2020	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022	
<b>Dptos. Implicados</b>	Explotación, Unidad de Sistemas de Información			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario
C5	-Mejorar calidad y rapidez de los servicios prestados.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Puesta en marcha del servicio			
<b>Meta Actual</b>	Puesta en marcha del servicio			
<b>% Consecución</b>	75,00%	<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	50,00%	Segundo	75,00%
			Tercero	75,00%
			Cuarto	100,00%

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Licitación de un servicio de asistencia técnica	Contratación asistencia técnica	25%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Redacción del programa previsto	Desarrollo del programa	25%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Instalación de lectores de matrículas, códigos QR y acondicionamiento de la zona de espera de vehículos con mercancías y esperas para embarcar.	Implantación del nuevo sistema	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	Acondicionamineto de la zona de espera de vehículos con mercancías, camiones para embarcar. Aparcamientos pintados, instalación de señalización vertical informativa, definición de carril de circulación de entrada y salida a la zona citada.
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	Instalación de punto de verificación (lectores de matrículas, semáforo de señalización, monteritos para indicación de acceso al carril del punto de verificación, instalación de señalización vertical informativa, lector de código QR para el control de salida de contenedores.
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	Carril de salida: instalación de lectores de matrículas, lector de código QR, señalización horizontal de indicadores de lector de matrículas. Debido a la ubicación del lector se instala protección antigolpe, así como pirulos señalizando la posición del lector. Acodicionamiento con monteritos del carril de salida para que el lector realice su función correctamente. En el carril de entrada, se instala lectores de matrículas con el objetivo de controlar los camiones y bateas que entran en la zona restringida del puerto.
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	Se realizan pruebas de lecturas de matrículas, son satisfactorias, la conexión con la Agencia Tributaria y con los Servicios Tributarios de Ceuta funcionan perfectamente. Se inicia periodo de pruebas y se vuelve a mejorar los carriles de salidas, entradas y los reductores de velocidad tienen que ser sustituidos por reductores de velocidad de obras, los artificiales han sido arrancados de la calzada por algunas bateas que no suben correctamente los soportes cuando salen del puerto.

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000016 - Medidas para la captación de nuevos tráficos				
<b>Descripción</b>	Captación de nuevos tráficos portuarios				
<b>Responsable</b>	J.M. Carrasco	<b>Importancia</b>	Nivel 1		
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2020	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022		
<b>Dptos. Implicados</b>	Económico Financiero, Explotación				
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>	NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>					
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario	
E1	-Incrementar el volumen de negocio.			Secundario	
P7	-Mejorar la eficiencia económica			Secundario	

<b>Meta Final</b>	Captar nuevos tráficos				
<b>Meta Actual</b>	Captar nuevos tráficos				
<b>% Consecución</b>	100,00%	<b>Comentario</b>			
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	100,00%

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Preparación de dossier de potenciales operadores para el puerto de Ceuta	Dossier	25%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				100,00%
Actos de promoción para la captación de nuevos operadores	Actos, reuniones, contratos	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				100,00%
Aplicación de bonificaciones en relación a los servicios prestados	Aprobación y aplicación de nuevas bonificaciones	25%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				100,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	Se ha realizado una selección de potenciales operadores que por su perfil pueden estar interesados en operar en el puerto de Ceuta. Se ha elaborado un dossier con sus principales características al objeto de poder realizar acciones comerciales específicas para su captación como operadores para nuestro puerto. Se han aprobado una serie de bonificaciones para tratar de fomentar nuevos tráficos tratando de beneficiar a todos los operadores que intervienen en la operativa asociada a cada uno de ellos. Igualmente se ha acudido a ferias internacionales para la promoción de los tráficos como IBIA o Seatrade

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000018 - Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad				
<b>Descripción</b>	Integración Puerto- Ciudad				
<b>Responsable</b>	Rafael Peñalver			<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2021	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022		
<b>Dptos. Implicados</b>	Dirección				
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>	NO

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

E2 -Alcanzar una rentabilidad adecuada.	Primario
E1 -Incrementar el volumen de negocio.	Secundario
R1 -Orientar organización a estrategia y promover cambio cultural	Secundario
C8 -Ofrecer imagen de puerto seguro.	Secundario

<b>Meta Final</b>	Definición de las superficies afectadas							
<b>Meta Actual</b>	Definición de las superficies afectadas							
<b>% Consecución</b>	60,00%	<b>Comentario</b>						
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	20,00%	Segundo	20,00%	Tercero	20,00%	Cuarto	60,00%

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Traslado del proyecto MDEUP a OPPE	Oficio de salida a OPPE	40%	NO	01-ene-2020	31-dic-2020	0	0	0	100,00%
Protocolo de colaboración	Firma del protocolo	20%	NO	01-ene-2021	31-dic-2021	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Aprobación MDEUP	Publicación BOE	40%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	0	0	0	0

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	R2 -000027 - Certificación PERS (Port Enviromental Review System) de la Unión Europe			
<b>Descripción</b>	El objetivo del PERNS es incorporar a los principales requisitos generales de los estándares de gestión ambiental reconocidos (por ejemplo, ISO 14001) junto a las especificidades del Puerto de Ceuta.			
<b>Responsable</b>	Jorge Vidal	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2018	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022	
<b>Dptos. Implicados</b>	Conservación y Seguridad y Medio Ambiente, Económico Financiero, Dominio Público, Control de Gestión y			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión e información			Primario
P4	-Fomentar respeto al Medioambiente			Secundario
R1	-Orientar organización a estrategia y promover cambio cultural			Secundario

<b>Meta Final</b>	Certificación del sistema			
<b>Meta Actual</b>	Certificación del sistema			
<b>% Consecución</b>	100,00%	<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo	Tercero
				Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Toma de datos	Auditoría inicial y toma de datos	25%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022			100,00%	100,00%
Auditoría por la empresa certificadora	Auditoría definitiva	50%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022			100,00%	100,00%
Emisión del informe final de auditoría	Certificación	25%	NO	01-ene-2022	01-dic-2022				100,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	Se ha procedido a la toma de datos e implementación para la auditoría de Lloyd's
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	Se han ejecutado las correcciones derivadas de la auditoría
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	El 23 de noviembre de 2022 se ha recibido el certificado PERS con una validez de dos años

<b>Objetivo Operativo</b>	R2 -000032 - Nueva valoración de terrenos			
<b>Descripción</b>	Recepción de la nueva valoración de terrenos.			
<b>Responsable</b>	J.M. Carrasco	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2019	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022	
<b>Dptos. Implicados</b>	Dirección, Explotación, Económico Financiero			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión e información			Primario
E1	-Incrementar el volumen de negocio.			Secundario
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Secundario
E4	-Aumentar el peso relativo de ingresos por concesiones y autorizaciones.			Secundario
C7	-Dar una oferta de infraestructuras, espacios e instalaciones acorde a las necesidades.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Recepción de la nueva valoración de terrenos			
<b>Meta Actual</b>	Recepción de la nueva valoración de terrenos			
<b>% Consecución</b>	100,00%	<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto 100,00%

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Nueva Valoración	Aprobación de la Nueva Valoración	100%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				100,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	Dentro del procedimiento de la nueva valoración de terrenos iniciado por la AP, se realizó y se recibió un primer informe técnico de la valoración. El nuevo contexto socioeconómico resultante de la crisis sanitaria ha hecho necesario la revisión de la DEUP, para poder posibilitar nuevos usos del dominio público portuario y poder atender las demandas de los concesionarios. La aprobación de la nueva DEUP ha obligado a posponer la valoración hasta disponer de su aprobación definitiva, que obligará a una nueva valoración.

<b>Objetivo Operativo</b>	R2 -000035 - Mejorar los procesos de Gestión de Ingresos				
<b>Descripción</b>	Mejorar la gestión económica financiera				
<b>Responsable</b>	J.M. Carrasco	<b>Importancia</b>	Nivel 1		
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2021	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2022		
<b>Dptos. Implicados</b>	Económico Financiero				
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>	NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>					
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión e información			Primario	
E1	-Incrementar el volumen de negocio.			Secundario	
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Secundario	

<b>Meta Final</b>	Aplicación de los nuevos procedimientos				
<b>Meta Actual</b>	Aplicación de los nuevos procedimientos				
<b>% Consecución</b>	100,00%	<b>Comentario</b>			
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	100,00%

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Periodo de prueba	Aplicación de los nuevos procedimientos	100%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				100,00%

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	Se trata de un objetivo plurianual cuya puesta en práctica se vio afectada por la pandemia, que hizo que se alterara el programa de trabajo para poder avanzar en otras prioridades. La Autoridad Portuaria ha redactado nuevos manuales de procedimiento y adquirido nuevos aplicativos con nuevas funcionalidades. Parte de estos procedimientos se han puesto en marcha a lo largo del ejercicio y se está trabajando en la implantación de nuevos módulos y funcionalidades que faciliten aun más los trámites administrativos que se repiten de forma recurrente.

## NIVEL 1

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución	
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto		
<a href="#">E1-000087</a>	Plan de reequilibrio financiero				100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000008</a>	Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000012</a>	Plan de accesibilidad universal		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000013</a>	Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras			50,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000014</a>	Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías	75,00%	75,00%	75,00%	75,00%	75,00%
<a href="#">E2-000016</a>	Medidas para la captación de nuevos tráficos				100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000018</a>	Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad	20,00%	20,00%	20,00%	60,00%	60,00%
<a href="#">R2-000027</a>	Certificación PERS (Port Environmental Review System) de la Unión Europe			75,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">R2-000032</a>	Nueva valoración de terrenos				100,00%	100,00%
<a href="#">R2-000035</a>	Mejorar los procesos de Gestión de Ingresos				100,00%	100,00%
<b>TOTAL Nivel 1</b>		<b>19,50%</b>	<b>29,50%</b>	<b>42,00%</b>	<b>93,50%</b>	<b>93,50%</b>

## TOTAL

	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<b>TOTAL</b>	<b>19,50%</b>	<b>29,50%</b>	<b>42,00%</b>	<b>92,50%</b>	<b>92,50%</b>

**J.M. CARRASCO**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E1 -000087</a> Plan de reequilibrio financiero				100,00%	100,00%
<a href="#">E2 -000016</a> Medidas para la captación de nuevos tráficos				100,00%	100,00%
<a href="#">R2 -000032</a> Nueva valoración de terrenos				100,00%	100,00%
<a href="#">R2 -000035</a> Mejorar los procesos de Gestión de Ingresos				100,00%	100,00%
<b>TOTAL RESPONSABLE</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**JORGE VIDAL**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">R2 -000027</a> Certificación PERS (Port Environmental Review System) de la Unión Europe			75,00%	100,00%	100,00%
<b>TOTAL RESPONSABLE</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>75,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**MIGUEL ÁNGEL ESCOBEDO**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E2 -000008</a> Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<b>TOTAL RESPONSABLE</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**RAFAEL PEÑALVER**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E2 -000012</a> Plan de accesibilidad universal		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">E2 -000013</a> Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras			50,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">E2 -000018</a> Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad	20,00%	20,00%	20,00%	60,00%	60,00%
<b>TOTAL RESPONSABLE</b>	<b>20,00%</b>	<b>40,00%</b>	<b>56,67%</b>	<b>86,67%</b>	<b>86,67%</b>

**SANTIAGO ORDUÑA**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E2 -000014</a> Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías	75,00%	75,00%	75,00%	75,00%	75,00%
<b>TOTAL Santiago Orduña</b>	<b>75,00%</b>	<b>75,00%</b>	<b>75,00%</b>	<b>75,00%</b>	<b>75,00%</b>

**TOTAL**

		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>39,00%</b>	<b>43,00%</b>	<b>61,33%</b>	<b>92,33%</b>	<b>91,83%</b>

TOTAL						
		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E1-000087</a>	Plan de reequilibrio financiero				100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000008</a>	Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000012</a>	Plan de accesibilidad universal		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000013</a>	Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras			50,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000014</a>	Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías	75,00%	75,00%	75,00%	75,00%	75,00%
<a href="#">E2-000016</a>	Medidas para la captación de nuevos tráficos				100,00%	100,00%
<a href="#">E2-000018</a>	Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad	20,00%	20,00%	20,00%	60,00%	60,00%
<a href="#">R2-000027</a>	Certificación PERS (Port Environmental Review System) de la Unión Europe			75,00%	100,00%	100,00%
<a href="#">R2-000032</a>	Nueva valoración de terrenos				100,00%	100,00%
<a href="#">R2-000035</a>	Mejorar los procesos de Gestión de Ingresos				100,00%	100,00%
TOTAL						
		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<b>TOTAL</b>		<b>19,50%</b>	<b>29,50%</b>	<b>42,00%</b>	<b>93,50%</b>	<b>93,50%</b>

<b>Objetivo Operativo</b>	E1 -000087 - Plan de reequilibrio financiero			
<b>Descripción</b>	Redactar y aprobar un nuevo marco de actuación en materia económico financiero para el Puerto de Ceuta			
<b>Responsable</b>	J.M. Carrasco	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2020	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2024	
<b>Dptos. Implicados</b>	Económico Financiero, Recursos Humanos			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
E1	-Incrementar el volumen de negocio.			Primario
C5	-Mejorar calidad y rapidez de los servicios prestados.			Secundario
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Conseguir alcanzar el equilibrio económico financiero de la Autoridad portuaria de Ceuta			
<b>Meta Actual</b>	Cubrir las necesidades financieras de la Autoridad Portuaria			
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo	Tercero
				Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Concertación de operaciones de financiación con entidades de crédito	Contrato	40%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Estudio de nuevo marco financiero para el puerto de ceuta	Plan integral de Desarrollo Socioeconómico de ceuta	20%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Acuerdos sobre cantidades a percibir del FCI	Acuerdo del CDFCI	40%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000008 - Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio				
<b>Descripción</b>	Cumplimiento con lo establecido en el Plan de Empresa 2014				
<b>Responsable</b>	Miguel Ángel Escobedo	<b>Importancia</b>	Nivel 1		
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2013	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2023		
<b>Dptos. Implicados</b>	Asuntos Jurídicos y Secretaría, Recusos Humanos				
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>	NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>					
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario	
R1	-Orientar organización a estrategia y promover cambio cultural			Secundario	
R3	-Conseguir un equipo humano formado y motivado.			Secundario	

<b>Meta Final</b>	Aplicación del Plan				
<b>Meta Actual</b>	Aplicación del Plan				
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>			
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo	Tercero	Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Redacción y aprobación de las nuevas bases	Convocatoria de nuevas plazas	50%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Redacción del plan de regularización	Aplicación del Plan	50%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000013 - Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras			
<b>Descripción</b>	Realizar todas aquellas actuaciones preventivas que contemplen una mejora en el mantenimiento de infraestructuras.			
<b>Responsable</b>	Rafael Peñalver	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2018	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2023	
<b>Dptos. Implicados</b>	Infraestructuras y Planificación, Conservación y Seguridad y Medio Ambiente			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario
C7	-Dar una oferta de infraestructuras, espacios e instalaciones acorde a las necesidades.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Liitación del contrato			
<b>Meta Actual</b>	Liitación del contrato			
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Informe de necesidad	Redacción y aprobación PCAP y PPT	50%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Certificación del crédito	Aprobación del gasto	25%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Licitación del contrato	Adjudicación del contrato	25%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000014 - Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías			
<b>Descripción</b>	Controlar el acceso y las salidas del tráfico RO RO			
<b>Responsable</b>	Santiago Orduña		<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2020	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2023	
<b>Dptos. Implicados</b>	Explotación, Unidad de Sistemas de Información			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario
C5	-Mejorar calidad y rapidez de los servicios prestados.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Puesta en marcha del servicio			
<b>Meta Actual</b>	Puesta en marcha del servicio			
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Licitación de un servicio de asistencia técnica	Contratación asistencia técnica	25%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Redacción del programa previsto	Desarrollo del programa	25%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
periodo de pruebas	Implantación del nuevo sistema	50%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000016 - Medidas para la captación de nuevos tráficos			
<b>Descripción</b>	Captación de nuevos tráficos portuarios			
<b>Responsable</b>	J.M. Carrasco	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2020	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2023	
<b>Dptos. Implicados</b>	Económico Financiero, Explotación			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario
E1	-Incrementar el volumen de negocio.			Secundario
P7	-Mejorar la eficiencia económica			Secundario

<b>Meta Final</b>	Captar nuevos tráficos			
<b>Meta Actual</b>	Captar nuevos tráficos			
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo	Tercero
				Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Preparación de dossier de potenciales operadores para el puerto de Ceuta	Dossier	50%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Actos de promoción para la captación de nuevos operadores	Actos, reuniones, contratos.	50%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Aplicación de bonificaciones en relación a los servicios prestados	Aprobación y aplicación de nuevas bonificaciones	25%	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	E2 -000018 - Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad			
<b>Descripción</b>	Integración Puerto- Ciudad			
<b>Responsable</b>	Rafael Peñalver	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2021	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2023	
<b>Dptos. Implicados</b>	Dirección			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b> NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Primario
E1	-Incrementar el volumen de negocio.			Secundario
R1	-Orientar organización a estrategia y promover cambio cultural			Secundario
C8	-Ofrecer imagen de puerto seguro.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Definición de las superficies afectadas			
<b>Meta Actual</b>	Definición de las superficies afectadas			
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Traslado del proyecto MDEUP a OPPE	Oficio de salida a OPPE	40%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Protocolo de colaboración	Firma del protocolo	20%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Aprobación MDEUP	Publicación BOE	40%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	R2 -000027 - Certificación PERS (Port Enviromental Review System) de la Unión Europe			
<b>Descripción</b>	El objetivo del PERNS es incorporar a los principales requisitos generales de los estándares de gestión ambiental reconocidos (por ejemplo, ISO 14001) junto a las especificidades del Puerto de Ceuta.			
<b>Responsable</b>	Jorge Vidal	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2018	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2023	
<b>Dptos. Implicados</b>	Conservación y Seguridad y Medio Ambiente, Económico Financiero, Dominio Público, Control de Gestión y			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión e información			Primario
P4	-Fomentar respeto al Medioambiente			Secundario
R1	-Orientar organización a estrategia y promover cambio cultural			Secundario

<b>Meta Final</b>	Certificación del sistema			
<b>Meta Actual</b>	Certificación del sistema			
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo	Tercero
				Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Toma de datos	Auditoría inicial y toma de datos	25%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Auditoría por la empresa certificadora	Auditoría definitiva	50%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Emisión del informe final de auditoría	Certificación	25%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	R2 -000032 - Nueva valoración de terrenos			
<b>Descripción</b>	Recepción de la nueva valoración de terrenos.			
<b>Responsable</b>	J.M. Carrasco	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2019	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2023	
<b>Dptos. Implicados</b>	Dirección, Explotación, Económico Financiero			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión e información			Primario
E1	-Incrementar el volumen de negocio.			Secundario
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Secundario
E4	-Aumentar el peso relativo de ingresos por concesiones y autorizaciones.			Secundario
C7	-Dar una oferta de infraestructuras, espacios e instalaciones acorde a las necesidades.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Recepción de la nueva valoración de terrenos			
<b>Meta Actual</b>	Recepción de la nueva valoración de terrenos			
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Nueva Valoración	Aprobación de la Nueva Valoración	100%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo Operativo</b>	R2 -000035 - Mejorar los procesos de Gestión de Ingresos			
<b>Descripción</b>	Mejorar la gestión económica financiera			
<b>Responsable</b>	J.M. Carrasco	<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01-ene-2021	<b>Fecha Final</b>	31-dic-2023	
<b>Dptos. Implicados</b>	Económico Financiero			
<b>Plan Empresa</b>	SI	<b>Supeditado a Terceros</b>	NO	<b>Coste Presupuestario</b>
				NO
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>				
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión e información			Primario
E1	-Incrementar el volumen de negocio.			Secundario
E2	-Alcanzar una rentabilidad adecuada.			Secundario

<b>Meta Final</b>	Aplicación de los nuevos procedimientos			
<b>Meta Actual</b>	Aplicación de los nuevos procedimientos			
<b>% Consecución</b>		<b>Comentario</b>		
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	Primero		Segundo	Tercero
				Cuarto

Iniciativas									
Descripción	Evidencia	Peso	A Traspasar	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
						Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Periodo de prueba	Aplicación de los nuevos procedimientos	100%	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

**NIVEL 1**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E1-000087</a> Plan de reequilibrio financiero					
<a href="#">E2-000008</a> Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio					
<a href="#">E2-000013</a> Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras					
<a href="#">E2-000014</a> Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías					
<a href="#">E2-000016</a> Medidas para la captación de nuevos tráficos					
<a href="#">E2-000018</a> Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad					
<a href="#">R2-000027</a> Certificación PERS (Port Environmental Review System) de la Unión Europe					
<a href="#">R2-000032</a> Nueva valoración de terrenos					
<a href="#">R2-000035</a> Mejorar los procesos de Gestión de Ingresos					
<b>TOTAL Nivel 1</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

**TOTAL**

	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<b>TOTAL</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

**J.M. CARRASCO**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E1-000087</a> Plan de reequilibrio financiero					
<a href="#">E2-000016</a> Medidas para la captación de nuevos tráficos					
<a href="#">R2-000032</a> Nueva valoración de terrenos					
<a href="#">R2-000035</a> Mejorar los procesos de Gestión de Ingresos					
<b>TOTAL RESPONSABLE</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

**JORGE VIDAL**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">R2-000027</a> Certificación PERS (Port Environmental Review System) de la Unión Europe					
<b>TOTAL RESPONSABLE</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

**MIGUEL ÁNGEL ESCOBEDO**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E2-000008</a> Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio					
<b>TOTAL RESPONSABLE</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

**RAFAEL PEÑALVER**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E2-000013</a> Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras					
<a href="#">E2-000018</a> Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad					
<b>TOTAL RESPONSABLE</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

**SANTIAGO ORDUÑA**

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E2-000014</a> Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías					
<b>TOTAL Santiago Orduña</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

**TOTAL**

		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	

TOTAL						
		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<a href="#">E1-000087</a>	Plan de reequilibrio financiero					
<a href="#">E2-000008</a>	Plan de Regularización de la masa salarial de dentro de convenio					
<a href="#">E2-000013</a>	Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras					
<a href="#">E2-000014</a>	Implantar un servicio de control de las salidas de mercancías					
<a href="#">E2-000016</a>	Medidas para la captación de nuevos tráficos					
<a href="#">E2-000018</a>	Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad					
<a href="#">R2-000027</a>	Certificación PERS (Port Environmental Review System) de la Unión Europe					
<a href="#">R2-000032</a>	Nueva valoración de terrenos					
<a href="#">R2-000035</a>	Mejorar los procesos de Gestión de Ingresos					
TOTAL						
		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
<b>TOTAL</b>		<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

## 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	-6.378	-8.771	-7.274	-6.629	-6.289	-6.297	-5.974
Activo no corriente medio	94.944	94.552	94.330	94.950	103.215	114.522	119.748
<b>Rentabilidad sobre activos (art. 157 RDL 2/2011)</b>	<b>-6,72%</b>	<b>-9,28%</b>	<b>-7,71%</b>	<b>-6,98%</b>	<b>-6,09%</b>	<b>-5,50%</b>	<b>-4,99%</b>
EBITDA	4	7.330	7.538	1.041	1.393	1.255	910
% variación		-166.839,16%	-171.581,99%	-86,19%	-233,77%	-9,93%	-27,45%
Toneladas movidas	1.574.000	1.818.000	1.856.000	1.883.000	1.910.000	1.939.000	1.969.000
<b>EBITDA/Toneladas movidas</b>	<b>0,00</b>	<b>4,03</b>	<b>4,06</b>	<b>0,55</b>	<b>0,73</b>	<b>0,65</b>	<b>0,46</b>
Amortización de deudas a largo y corto plazo	-	2.000	-	600	3.600	7.700	7.700
Intereses deudas	-	-	-	-	-	-	-
<b>Servicio de la deuda</b>	<b>-</b>	<b>2.000</b>	<b>-</b>	<b>600</b>	<b>3.600</b>	<b>7.700</b>	<b>7.700</b>
Cash Flow (antes de intereses)	2.703	5.404	3.907	2.414	2.320	2.266	2.362
<b>Servicio de la deuda/Cash flow</b>	<b>100,00%</b>	<b>-37,01%</b>	<b>100,00%</b>	<b>-24,86%</b>	<b>-155,17%</b>	<b>-339,85%</b>	<b>-325,95%</b>
Terrenos y bienes naturales sin actividad	-	-	-	-	-	-	-
Activo no corriente medio	94.944	94.552	94.330	94.950	103.215	114.522	119.748
<b>Terrenos y bienes naturales sin actividad/Activo no corriente medio</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
Gastos recurrentes (1)	19.536	20.861	21.170	21.374	21.978	22.201	22.212
Ingresos recurrentes (2)	13.347	12.551	14.203	15.094	16.031	16.336	16.699
<b>Gastos de explotación/Ingresos de explotación</b>	<b>146,37%</b>	<b>166,21%</b>	<b>149,05%</b>	<b>141,61%</b>	<b>137,10%</b>	<b>135,90%</b>	<b>133,01%</b>
Inversión pública	2.882	13.785	15.155	14.539	8.216	8.046	10.158
Cash flow	2.703	5.404	3.907	2.414	2.320	2.266	2.362
<b>Inversión/Cash flow</b>	<b>-106,66%</b>	<b>-255,07%</b>	<b>-387,92%</b>	<b>-602,40%</b>	<b>-354,14%</b>	<b>-355,13%</b>	<b>-430,00%</b>
Inversión privada	1.011	7.737	4.044	7.750	6.441	6.037	2.500
Inversión pública	2.882	13.785	15.155	14.539	8.216	8.046	10.158
<b>Inversión privada/Inversión pública</b>	<b>35,07%</b>	<b>56,13%</b>	<b>26,68%</b>	<b>53,30%</b>	<b>78,40%</b>	<b>75,03%</b>	<b>24,61%</b>
Inversión pública	2.882	13.785	15.155	14.539	8.216	8.046	10.158
Activo no corriente medio	94.944	94.552	94.330	94.950	103.215	114.522	119.748
<b>Inversión pública/Activo no corriente medio</b>	<b>3,04%</b>	<b>14,58%</b>	<b>16,07%</b>	<b>15,31%</b>	<b>7,96%</b>	<b>7,03%</b>	<b>8,48%</b>
Importe neto de la cifra de negocios	11.012	11.248	12.612	13.763	14.078	14.383	14.746
Tasa de ocupación	3.424	3.350	3.450	3.500	3.550	3.600	3.700
<b>Tasa de ocupación/INCEN</b>	<b>31,09%</b>	<b>29,78%</b>	<b>27,35%</b>	<b>25,43%</b>	<b>25,22%</b>	<b>25,03%</b>	<b>25,09%</b>
Tasa de actividad	1.283	1.401	1.401	1.451	1.501	1.551	1.600
<b>Tasa de actividad/INCEN</b>	<b>11,65%</b>	<b>12,45%</b>	<b>11,11%</b>	<b>10,54%</b>	<b>10,66%</b>	<b>10,78%</b>	<b>10,85%</b>
Toneladas movidas	1.574.000	1.818.000	1.856.000	1.883.000	1.910.000	1.939.000	1.969.000
Superficie para concesiones (m2)	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086
<b>Toneladas movidas/Superficie para concesiones</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
Metros lineales de muelle en activo	4.669	4.669	4.669	4.669	4.669	4.669	4.669
<b>Toneladas movidas/Metros lineales de muelle en activo</b>	<b>337</b>	<b>389</b>	<b>398</b>	<b>403</b>	<b>409</b>	<b>415</b>	<b>422</b>
Importe neto de la cifra de negocios	11.012	11.248	12.612	13.763	14.078	14.383	14.746
Plantilla media anual	128	148	133	134	137	138	138
<b>INCEN/Plantilla media anual</b>	<b>86</b>	<b>76</b>	<b>95</b>	<b>103</b>	<b>103</b>	<b>104</b>	<b>107</b>
EBITDA	4	7.330	7.538	1.041	1.393	1.255	910
<b>EBITDA/Plantilla media anual</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>57</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>7</b>

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

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



# 2021

# Memoria de Sostenibilidad

PUERTO DE CEUTA

 GOBIERNO DE ESPAÑA  
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

 Autoridad Portuaria de Ceuta



 aiVP  
INSPIRING PEOPLE OF PORT CITIES

El presente documento constituye la decimoquinta edición de la Memoria de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Ceuta, que tiene por objeto informar a sus grupos de interés del desempeño de la actividad portuaria llevada a cabo en 2021 desde los distintos pilares de la sostenibilidad.

En particular, se presentan los resultados representativos de la actividad del Puerto de Ceuta y se comparan con los obtenidos en años anteriores, tomando como referencia la **“Guía para la elaboración de las memorias de sostenibilidad de las Autoridades Portuarias”** de Puertos del Estado, la **“Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad”** de Global Reporting Initiative (GRI), los **objetivos de la Agenda 2030 de la AiVP** y los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas**.

La información presentada en el presente documento puede aclararse o ampliarse a través de los siguientes canales de contacto:



Teléfono: +34 956.527.000

Fax: 955.327.001



Correo electrónico: [calidad@puertodeceuta.com](mailto:calidad@puertodeceuta.com)



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

**Infografías:** Icons made by freepik from [www.flaticon.com](http://www.flaticon.com)



**Fotografías:** Autoridad Portuaria de Ceuta y Aymar Asesoría Técnica S.L.L.

## Índice

### Presentación



### Dimensión Institucional



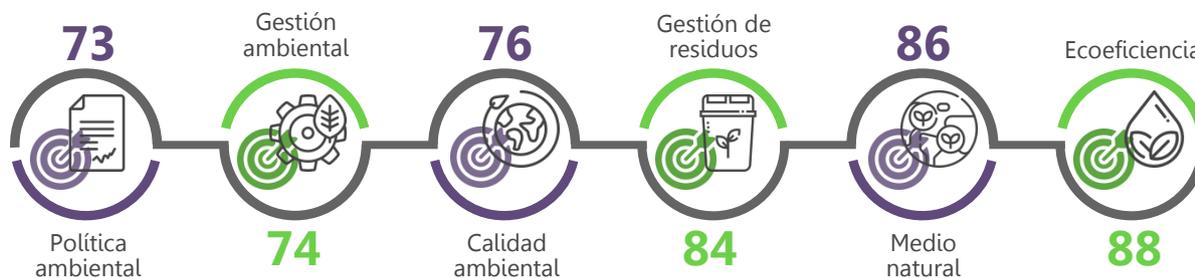
### Dimensión Económica



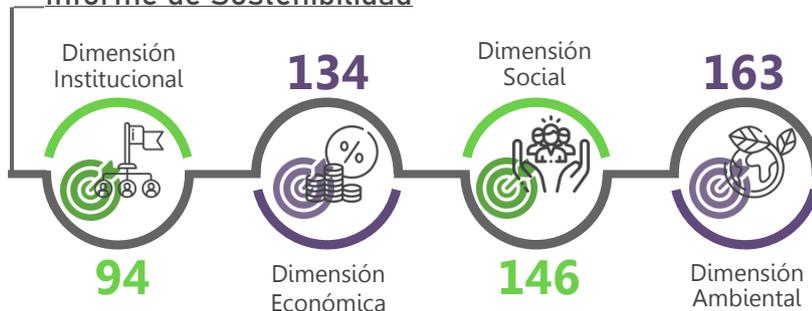
## Dimensión Social



## Dimensión Ambiental



## Informe de Sostenibilidad



# Presentación





## Contenido

Carta del  
Presidente



Perfil  
institucional



Misión, visión  
y valores



Un año en  
un vistazo



## Carta del Presidente

**Los puertos son agentes fundamentales en la logística del transporte a nivel mundial**, por lo que sobre ellos recae gran parte de la responsabilidad de dinamizar el mercado internacional tras la complicada situación que nos ha dejado la pandemia por COVID-19, buscando la innovación tecnológica para definir nuevas líneas de negocio.

En este marco, la Autoridad Portuaria de Ceuta trabaja conjuntamente con Puertos del Estado en el desafío de buscar **futuros proyectos de mercado que permitan situar al Sistema Portuario Estatal a la vanguardia de la innovación**, considerando dos aspectos esenciales: su estratégica situación geográfica, en el mayor corredor marítimo del mundo, y las ventajas económicas y fiscales que ofrece la Ciudad Autónoma de Ceuta.

De conformidad con el nuevo marco estratégico del Sistema Portuario Estatal, esta Autoridad Portuaria plantea un **modelo de desarrollo enmarcado en tres áreas principales: la protección del medio ambiente y la sostenibilidad, la digitalización de los servicios portuarios y la dinamización de desarrollo del nuevo modelo económico de la ciudad**.

En el marco de la sostenibilidad y el medio ambiente, y en línea con el concepto de **“Puerto Verde”**, es fundamental el papel que juegan los **Sistemas de Gestión Ambiental y de la Energía** que la Autoridad Portuaria de Ceuta tiene

certificados desde 2006 y 2016, respectivamente, conforme a reconocidos estándares internacionales y que le permiten realizar importantes actuaciones de eficiencia energética y control de la calidad ambiental, siempre de la mano de la tecnología con el **dron marino USV Vendaval**, que además de colaborar en la protección ambiental gracias a su capacidad de detectar vertidos e inyectar marcadores para su rápida localización, también realiza funciones de vigilancia del recinto portuario y del tráfico marítimo.

La adquisición de esta embarcación es el máximo exponente de la **revolución tecnológica** ejecutada en el seno de la Autoridad Portuaria, a la que se unen los dispositivos electrónicos para la gestión documental y otras iniciativas innovadoras y de transformación digital y económica, que permiten optimizar los servicios y la explotación de las instalaciones portuarias.

En cuanto a la **dinamización de la economía**, el contexto en el que se ha situado el ejercicio 2021, de recuperación tras la pandemia, ha frenado el asentamiento de nuevas líneas de negocio que permitan al puerto mantener su competitividad en su zona de influencia, situación que va a verse en gran parte enmendada con la aportación del Fondo de Compensación Interportuario a recibir en 2022, de 12,32 millones de euros, en la que se ha tenido en cuenta la condición de insularidad del Puerto de Ceuta, que mediatiza su desarrollo socioeconómico.

Como estrategias futuras se apuesta por la promoción del sector del **bunkering** y el fomento del comercio interior mediante actuaciones de **integración Puerto-Ciudad** que permitan la apertura del puerto a la ciudadanía.

En este sentido, la **generación de empleo estable y de calidad** es otra contribución relevante del puerto al crecimiento económico de la ciudad. De hecho, el estudio “**Evaluación del Impacto Económico del Puerto de Ceuta y su contribución al desarrollo económico de la Ciudad de Ceuta**”, elaborado por la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Cádiz en el año 2019, puso de manifiesto que el 24% del empleo y el 28% del Valor Añadido Bruto de Ceuta son generados por el puerto.

Además del fomento del empleo, **la Autoridad Portuaria de Ceuta vigila el mantenimiento de unas condiciones portuarias que garanticen la seguridad, la salud y el bienestar de su comunidad**. En particular, durante 2021 este organismo ha mantenido las medidas de desinfección en el recinto portuario y otras actuaciones pertinentes para evitar la propagación del virus SARS-CoV-2, y ha continuado destinando un alto montante económico al refuerzo de la seguridad en las instalaciones que gestiona, con más presencia de la Policía Portuaria en algunas actividades, como en el suministro de combustible.

Todas estas iniciativas tienen cabida con detalle en esta **Memoria de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Ceuta**, que constituye la decimoquinta edición y cuyo contenido se presenta a continuación, exponiendo los datos más representativos de la actividad del puerto a lo largo del ejercicio 2021. Con ello se pretende dar respuesta al **principio de transparencia de gestión y responsabilidad social**, así como al objetivo de **desarrollo sostenible** en el que todos nos encontramos inmersos, abordado en esta institución desde sus **dimensiones institucional, económica, social y ambiental**.



*D. Juan Manuel Doncel Doncel*

Presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta

## Perfil Institucional

### Organización

El presente documento corresponde a la entidad de derecho público **“Autoridad Portuaria de Ceuta”**, con CIF Q-1167005-F, que depende del ente Puertos del Estado, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la gestión que realiza del Puerto de Ceuta, dentro del marco regulado en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre*.

#### Contacto:

- › **Dirección:** Muelle de España, s/n, 51001, Ceuta (España);
- › **Teléfono:** 956.527.000;
- › **Fax:** 956.527.001;
- › **Email:** apceuta@puertodeceuta.com;
- › **Sitio web:** www.puertodeceuta.com.





## Actividad

Las **actividades principales** desarrolladas por la Autoridad Portuaria de Ceuta son las indicadas en el siguiente esquema.

### Actividades principales



**11.012·10<sup>3</sup> €**

Importe Neto de la Cifra de Negocio en 2021

**144**

Número de trabajadores en 2021

## Misión, visión y valores

### Misión

- › **Gestionar el tráfico portuario y el dominio público** adscrito a su ámbito de competencia con criterios de rentabilidad, eficacia, eficiencia y sostenibilidad;
- › **Prestar o gestionar, según proceda, los servicios relacionados que demandan los sectores económicos y la ciudadanía**, promoviendo la relación con el entorno e implantando medidas que repercutan en un desarrollo de la economía y del bienestar en su área de influencia.

### Visión

La Autoridad Portuaria de Ceuta pretende **constituir un referente a nivel de sostenibilidad** institucional, económica, social y ambiental en el marco de los puertos del Mediterráneo, ejerciendo como modelo en estos ámbitos también para la Ciudad Autónoma de Ceuta.





## Valores

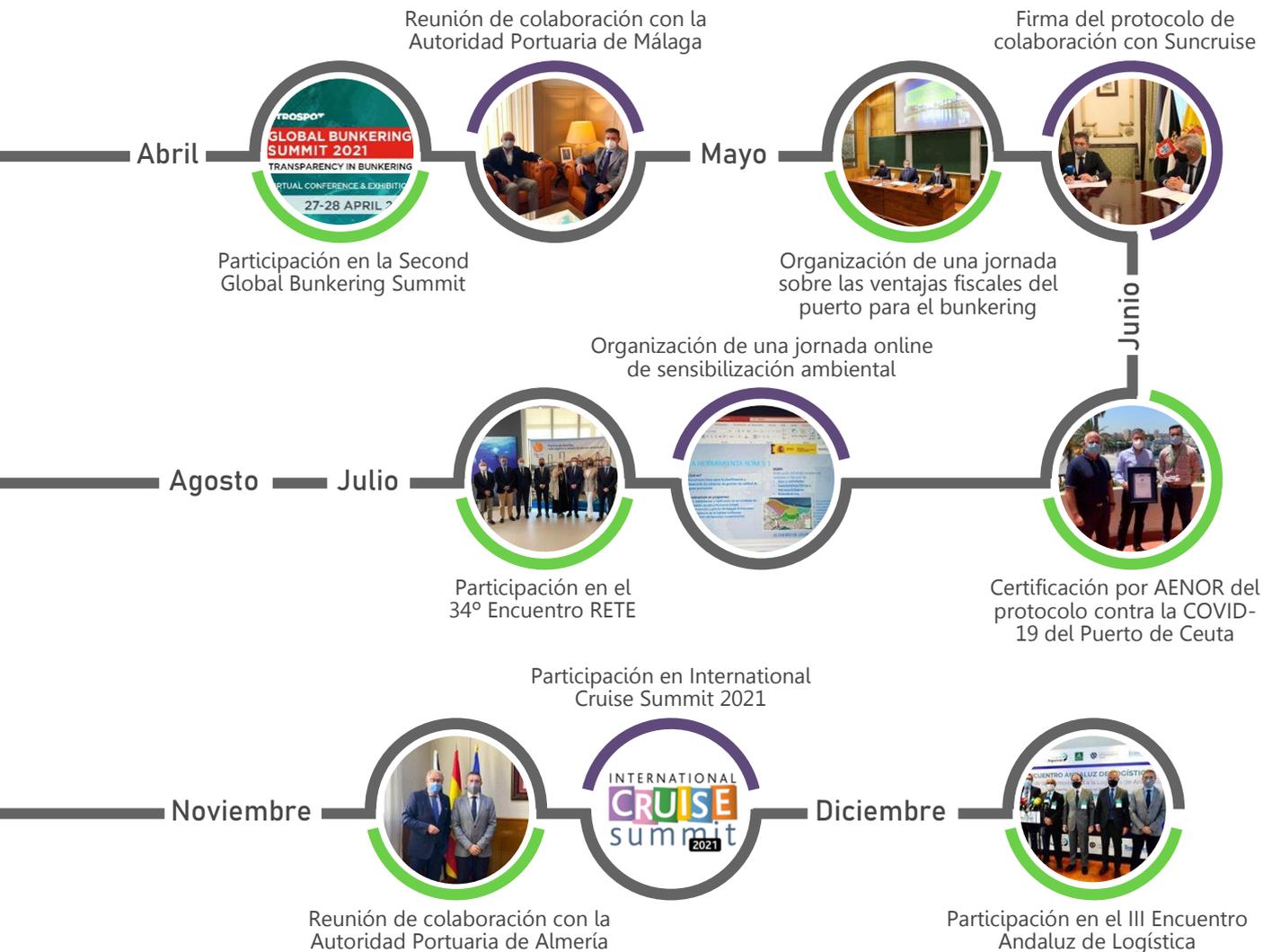
### Valores de la Autoridad Portuaria de Ceuta



## Un año en un vistazo

### Principales hitos





## Principales magnitudes

### Siniestralidad y absentismo

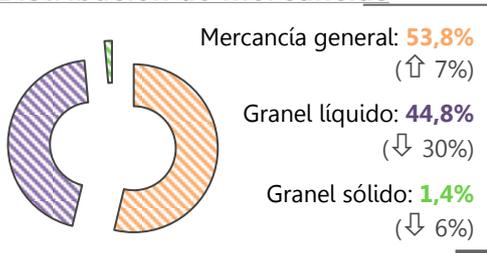
- > Índice de frecuencia: **16,44** (↑ 3%)
- > Índice de gravedad: **0,20** (↓ 78%)
- > Índice de absentismo: **9,89** (↑ 28%)

Aumento  
del 20%

**943.162**

Número total de pasajeros

### Distribución de mercancías



### Consumo de recursos y materiales



Electricidad:  
**2.194 MWh**  
(↑ 6%)



Combustible:  
**148 MWh**  
(↑ 27%)



Agua:  
**22.323 m<sup>3</sup>**  
(↑ 1%)



Papel:  
**821 kg**  
(↑ 49%)

**457.392 t**  
Combustible  
suministrado a buques

Descenso  
del 21%

### Parámetros económicos

Rentabilidad anual:  
**-5,44%**  
(↑ 26%)



EBITDA:  
**-153·10<sup>3</sup> €**  
(↑ 71%)



INCN:  
**11.012·10<sup>3</sup> €**  
(↑ 8%)



Inversión total:  
**3.936·10<sup>3</sup> €**  
(↑ 17%)



## Objetivos operativos

Actuaciones	Fin	
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Jornadas con la Comunidad Portuaria para analizar las posibilidades del bunker en Ceuta y establecer líneas de actuación para su promoción</li> <li>› Contactos con la cámara y confederación de empresarios para el análisis de la valoración inicial</li> </ul>	<b>13%</b>	<b>Nueva valoración de terrenos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Disposiciones de liquidez con cargo a la póliza de crédito</li> </ul>	<b>13%</b>	<b>Aprobación del pliego de servicio comercial de avituallamiento</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Disposiciones de liquidez con cargo a la póliza de crédito</li> <li>› Búsqueda de soluciones para mejorar los ingresos y la viabilidad financiera del puerto tras la crisis sanitaria</li> <li>› Inicio de modificación de la Ley de Puertos respecto al reparto del Fondo de Compensación Interportuario</li> <li>› Estimaciones de las necesidades adicionales de financiación de la Autoridad Portuaria de Ceuta</li> </ul>	<b>30%</b>	<b>Plan de reequilibrio financiero</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Hitos previstos en el Plan de Empresa (convocatorias, jubilaciones, adecuaciones al nuevo convenio colectivo...)</li> </ul>	<b>50%</b>	<b>Plan de regularización de la masa salarial de dentro de convenio</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Propuesta de ampliación de la inversión para mejorar el acceso de personas con movilidad reducida</li> </ul>	<b>50%</b>	<b>Plan de accesibilidad universal</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Continuación de los trabajos de implementación de inventarios de infraestructuras, incluyendo el del DRON en el reestructurado software SIMAR</li> </ul>	<b>50%</b>	<b>Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Tramitación de la adjudicación del contrato “Levante sin papeles de importación” y desarrollo de la herramienta</li> </ul>	<b>75%</b>	<b>Implantación de un servicio de control de las salidas de mercancías</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Estudio de las ventajas fiscales de Ceuta para el bunker e informe de necesidad de contratar una asistencia técnica</li> <li>› Jornadas con la Comunidad Portuaria para analizar las posibilidades del bunker en Ceuta y establecer líneas de actuación para su promoción</li> </ul>	<b>50%</b>	<b>Medidas para la captación de nuevos tráficos</b>
-	<b>0%</b>	<b>Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Obtención de certificación, válida hasta octubre de 2022</li> </ul>	<b>100%</b>	<b>Certificación PERS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Módulos de gestión de aplazamientos e inicio de la redacción del manual de procedimientos</li> </ul>	<b>75%</b>	<b>Mejora de los procesos de gestión de ingresos</b>

# Dimensión Institucional





## Contenido

La Autoridad Portuaria de Ceuta



Dominio público portuario



Estadísticas de tráfico



Prestación de servicios en el Puerto de Ceuta



Grupos de interés



Compromiso institucional



## La Autoridad Portuaria de Ceuta

### Organización y naturaleza

La Autoridad Portuaria de Ceuta es una entidad de derecho público sujeta a la coordinación y al control de Puertos del Estado, dependiente a su vez del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Esta institución gestiona, bajo criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad, el Puerto de Ceuta, incluido en el sistema portuario estatal, cuyo marco regulador es el **Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante**,

aprobado por el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre*.

De acuerdo a dicha disposición, la Autoridad Portuaria cuenta con plena capacidad de obrar para el desarrollo de sus fines, personalidad jurídica y patrimonio propio independiente, y opera con sujeción al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuye.

### Régimen de competencias





## Órganos de la Autoridad Portuaria

Los órganos que conforman la Autoridad Portuaria de Ceuta son:

### Órganos de gobierno:

- › **Consejo de Administración:** rige y administra el puerto. Cuenta con representación de Administraciones Públicas, entidades y organismos;
- › **Presidente:** representa a la Autoridad Portuaria y su Consejo de Administración. Es designado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

### Órganos de gestión:

- › **Director:** dirige y gestiona de forma ordinaria la Autoridad Portuaria y sus servicios. Es nombrado por mayoría absoluta

del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente.

### Órganos de asistencia:

- › **Consejo de Navegación y Puerto:** órgano de asistencia e información del Presidente y la Capitanía Marítima. Sus miembros son designados por el Consejo de Administración.

### Otros órganos

Estos órganos cuentan con la asistencia de **comités sectoriales** que albergan a grupos de interés como: Comité de Seguridad y Salud, Comités de los Sistemas de Gestión, Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad, Comité de Dirección, etc.

### Composición del Consejo de Administración





## Asociaciones a las que pertenece la Autoridad Portuaria

Como institución, la Autoridad Portuaria de Ceuta forma parte de diversas **asociaciones técnicas y empresariales**, lo que le sirve de herramienta para alcanzar los objetivos que se propone en los distintos ámbitos de su gestión.

### Nuevas incorporaciones

En 2021, la Autoridad Portuaria ha firmado un **protocolo de colaboración con Sunruise Andalucía por la promoción del tráfico de cruceros** y ha tramitado su ingreso en la Asociación para la colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE), que se hará efectivo en 2022.

## Asociaciones de las que forma parte la Autoridad Portuaria de Ceuta



**Asociación Internacional de la Industria del Bunkering (IBIA):**  
órgano internacional de promoción y representación de la industria del combustible a buques



**Asociación de Puertos de Cruceros del Mediterráneo (MEDCRUISE):**  
asociación que promueve el área del Mediterráneo como destino de cruceros



**Sunruise Andalucía:**  
asociación para la promoción de Andalucía como destino turístico de cruceros

## Dominio público portuario

### Características técnicas del puerto

#### Muelles e instalaciones de interés del Puerto de Ceuta



**83,04 ha**

Superficie terrestre  
del Puerto de Ceuta

Lámina de agua

> Zona I: 104 ha

> Zona II: 690 ha

Muelles	Usos	Superficie (m <sup>2</sup> )	Longitud (m)	
Poniente	Mercancía general, granel líquido, Ro-Ro	<b>105.153</b>	<b>1.343</b>	1
Levante	Granel sólido y líquido	<b>24.808</b>	<b>501</b>	2
Pantalán de Poniente	Diverso	-	<b>180</b>	3
Pantalán de Levante	-	-	<b>53</b>	4
Alfau	Granel sólido y líquido	<b>3.300</b>	<b>66</b>	5
Cañonero Dato	Pasaje, Ro-Ro	<b>48.608</b>	<b>813</b>	6
España	Cruceros	<b>236.132</b>	<b>700</b>	7
		<b>418.001</b>	<b>3.656</b>	Total



## Gestión demanial portuaria

Conforme se establece en el *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, la Autoridad Portuaria provee y gestiona las infraestructuras y los espacios del Puerto de Ceuta, promoviendo la **participación de la iniciativa privada** en la prestación de servicios y la financiación, construcción y explotación de sus instalaciones, mediante el otorgamiento de autorizaciones y concesiones de obra y dominio público, que permiten impulsar la economía y garantizar el interés general del puerto.

### DEUP

La Autoridad Portuaria ha llevado a trámite la modificación y adaptación de la delimitación de espacios y usos portuarios (DEUP) y la **redacción de un nuevo plan especial para transformar la zona comercial de Cañero Dato**, ofreciendo a las empresas nuevas oportunidades comerciales o tecnológicas que permitan optimizar recursos, reducir costes y generar nuevos ingresos.

PPEE: I\_07, I\_09, I\_15, I\_16  
GRI: -  
ODS: 8, 9  
AiVP: 6

## Explotación demanial

Nº concesiones:  
**227**



Nº autorizaciones:  
**68**



Superficie terrestre  
en concesión:  
**27,38 ha**



Superficie  
concesionada:  
**73%**





## Obras portuarias

Durante el ejercicio 2021 han revestido especial relevancia las actuaciones llevadas a cabo con el objeto de potenciar el transporte de productos petrolíferos y la competitividad en el **suministro de combustible** a buques de mayor calado y eslora.

Las actuaciones han incluido mejoras en las infraestructuras portuarias y la operativa para lograr ampliar la capacidad de suministro, manteniendo la seguridad y la protección al medio ambiente.

En concreto, este montante se ha destinado a:

- › **Disposición de carretes** en el nuevo muelle adosado del Dique de Poniente;
- › **Renovación de las tuberías** de suministro;
- › **Interconexión submarina** Levante-Poniente con las factorías de DUCAR I y DUCAR II.

### Bunkering

Estas actuaciones se enmarcan en la apuesta que esta Autoridad Portuaria y los prestadores del servicio vienen haciendo para **posicionar al puerto y a la ciudad como un referente del bunkering** en la zona del estrecho de Gibraltar.

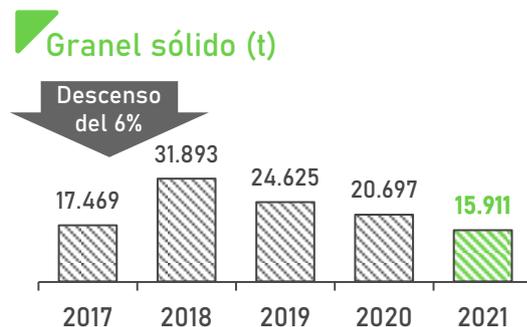
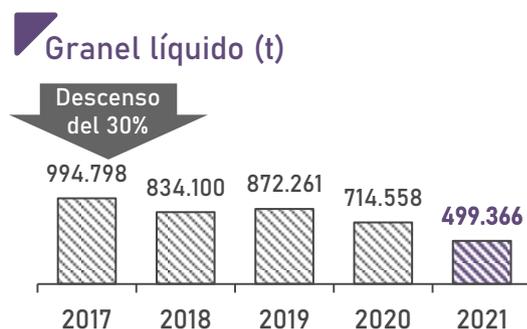
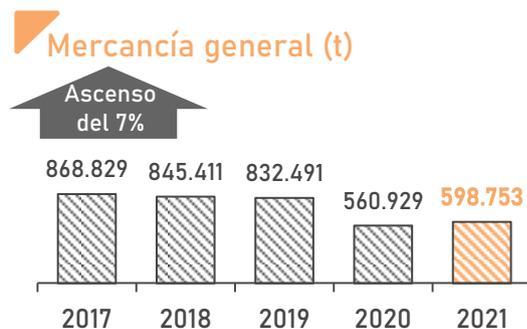
**Otras actuaciones** que se han ejecutado en 2021 son las indicadas a continuación.

Actuaciones	Fecha	Inversión de la Autoridad Portuaria	
Dragado y nivelación del fondo marino para el asentamiento de un muelle de gravedad, ejecutado por un tacón de hormigón en masa, reparación de los bloques dañados por la erosión ocasionada por la exposición continua a los jets de los buques en su atraque y desatraque, e inyección de lechada de cemento desde la superficie del muelle para rellenar las oquedades producidas por el escape de material de relleno al mar	11/2021	<b>910.264,54 €</b>	<b>Acondicionamiento del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato para implementar un atraque Ro-Ro fijo para los buques de pasajeros</b>
Recalce de la cimentación de las viviendas, reparación de fisuras y grietas en las fachadas, colocación de puertas en los pisos y en el acceso de la caja de escaleras con los pasillos a las entradas de las viviendas	11/2021	<b>39.869,49 €</b>	<b>Adecuación de zonas comunes y accesos en las viviendas de la antigua Junta de Obras del Puerto (JOP)</b>
Realización del estudio de clima, agitación interna y ondas largas en la nueva dársena de embarcaciones auxiliares y evaluación de las nuevas secciones anti-reflexión para su validación	12/2021	<b>25.022,50 €</b>	<b>Remodelación de la dársena de embarcaciones auxiliares</b>

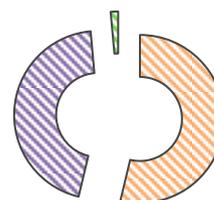


## Estadísticas de tráfico

### Tráfico de mercancías



### Distribución de mercancías



Mercancía general: **53,8%**  
Granel líquido: **44,8%**  
Granel sólido: **1,4%**

Las mercancías desembarcadas en el Puerto de Ceuta durante el año 2021 han tenido como principales **orígenes** otros puertos de España, además de Portugal, Francia, Italia, Suecia, Holanda y Reino Unido, entre otros.

Por su parte, todas las mercancías embarcadas se han **destinado** a puertos españoles.

**5,51 t/m<sup>2</sup>**

Mercancía por superficie de zona de servicio terrestre concesionable

**421,39 t/m**

Mercancía por longitud de muelles activos



Dentro del tráfico de granel líquido, en el Puerto de Ceuta reviste especial importancia el suministro de combustible, constituyendo uno de los principales puertos del Sistema Portuario Estatal en cuanto a tráfico de búnker y un **punto de suministro de referencia en el Mediterráneo**.

Durante 2021, la Autoridad Portuaria ha realizado actuaciones y ha incrementado la capacidad del almacenamiento para este tráfico, logrando una cifra superior a las 450.000 toneladas.

## Jornada sobre bunkering

La Autoridad Portuaria ha organizado una jornada para presentar las **ventajas que el puerto, por su estratégica localización geográfica y su régimen fiscal, ofrece al bunkering**, con objeto de planificar acciones conjuntas entre los operadores locales que potencien este sector en su zona de influencia y atraigan nuevas inversiones.

**457.392 t**

**Combustible suministrado a buques en 2021**

## Tráfico de pasajeros

El tráfico de **cruceros**, que se vio interrumpido en el año 2020 como consecuencia de la crisis sanitaria mundial por COVID-19, ha comenzado a recuperarse en este ejercicio, con la escala de un primer barco a finales de septiembre, a la que han seguido otras tres hasta el cierre de 2021.

Además de que las escalas obtenidas en 2021 aún están por debajo de las de 2019 y los años precedentes, cabe añadir que, por protocolos sanitarios, los buques se han encontrado ocupados por debajo de su capacidad total, por lo que el número de pasajeros a bordo de cada uno es menor que en ejercicios anteriores.

En cuanto a los datos de pasaje de **línea regular**, tanto los pasajeros de líneas marítimas como los vehículos en régimen de pasaje y los pasajeros de líneas aéreas han sido superiores a los de 2020, mostrando la recuperación de estos tráficos tras el cese de las restricciones a la movilidad.

Nº pasajeros de ferris	Nº pasajeros de cruceros	Nº total pasajeros	
1.866.256	14.988	<b>1.881.244</b>	2017
1.996.606	15.861	<b>2.012.467</b>	2018
2.099.701	9.374	<b>2.109.075</b>	2019
786.289	0	<b>786.289</b>	2020
<b>943.012</b>	<b>150</b>	<b>943.162</b>	<b>2021</b>

### Datos del tráfico de pasajeros

Nº cruceros:  
**4**



Nº pasajeros de cruceros:  
**150**

Nº pasajeros de helicópteros:  
**64.759**



Nº pasajeros de ferris:  
**943.012**

Nº vehículos en régimen de pasaje:  
**204.176**

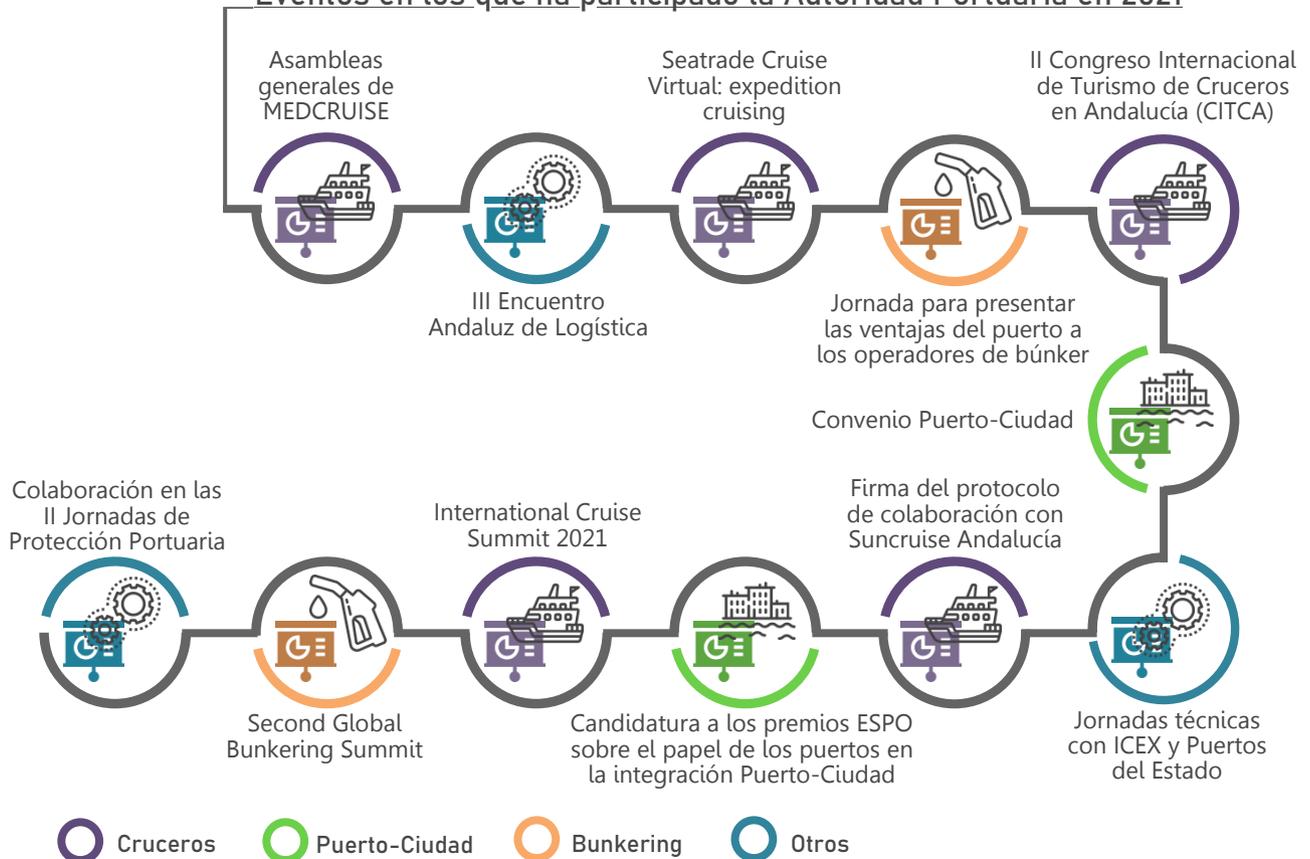


## Promoción comercial

En el marco de su **“Plan de Comercialización Internacional”**, la Autoridad Portuaria de Ceuta participa en diversos eventos, presenciales y virtuales, en los que promociona los servicios

prestados en el puerto para poder incrementar los contratos comerciales y las líneas de negocio y posicionarse de forma competitiva en el mercado internacional.

### Eventos en los que ha participado la Autoridad Portuaria en 2021



## Prestación de servicios en el Puerto de Ceuta

### Servicios ofrecidos

Conforme establece el *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, los **servicios** ofrecidos en los puertos pueden clasificarse conforme se indica a continuación.

#### Clasificación de servicios



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

- › 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
- › Policía en zonas comunes
- › Alumbrado de zonas comunes
- › Limpieza habitual de zonas comunes de tierra y de agua
- › Prevención y control de emergencias



**Servicios portuarios:** actividades de prestación necesarias para realizar las operaciones asociadas con el tráfico marítimo. Incluyen:

- › Servicios técnico-náuticos: practicaje, remolque y amarre/desamarre
- › Servicios al pasaje: embarque/desembarque de pasajeros y carga/descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje
- › Servicio de recepción de desechos generados por buques
- › Servicio de manipulación de mercancías: carga/descarga, estiba/desestiba, tránsito marítimo y transbordo
- › Servicio de suministro de combustible



**Señalización marítima:** instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación



**Servicios comerciales:** actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, están vinculadas a la actividad portuaria

#### Limpieza de cascos de buques a flote

En 2021 se ha abierto la **autorización para el servicio comercial de limpieza de buques** fondeados en zona II, que permitirá aumentar la presencia de empresas y el número de escalas.



Los servicios son prestados en un **régimen de colaboración público-privado**. En concreto, la Autoridad Portuaria asume los servicios generales y de señalización marítima, y controla la prestación de los servicios portuarios y comerciales por parte de la iniciativa privada, ofreciendo **bonificaciones sobre las tasas portuarias** a las empresas que cumplan con unos determinados estándares de calidad.

#### Empresas bonificadas

> Servicios al pasaje: 3



Compromiso  
de Calidad Turística

#### Transparencia

Los pliegos reguladores de los servicios y las empresas habilitadas para prestarlos se publican en la página web del puerto, garantizándose así la transparencia, la libre competencia en el otorgamiento de licencias y autorizaciones y la calidad de los servicios.

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria de Ceuta cuenta desde hace tiempo con el **distintivo de Calidad Turística SICTED** y con un **Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud** certificado.



## Digitalización e innovación

La Autoridad Portuaria de Ceuta se encuentra inmersa en un proceso de **transformación digital y económica** para optimizar los servicios y la explotación de las instalaciones portuarias, que consiste en la incorporación de dispositivos electrónicos para la gestión documental y la implantación de diversas iniciativas innovadoras. En concreto, en 2021 se han mejorado las comunicaciones externas y el control de acceso.

### Ceuta Open Future

El presidente de la Autoridad Portuaria participó en la **jornada "Ceuta Open Future"**, promovida por la Ciudad Autónoma de Ceuta para el desarrollo de proyectos innovadores y la formación en nuevas tecnologías que enriquezcan el tejido empresarial local, en la que se abordó la importancia de adoptar soluciones tecnológicas en el puerto para mejorar su competitividad, la transformación del tejido económico de la ciudad y sus retos como enclave geográfico estratégico.

## Iniciativas promovidas

**Levante Sin Papeles:** revisión electrónica en lugar de documental para agilizar la salida de la mercancía del recinto portuario

**Puertos 4.0 - Gestión de Actividad del Pasaje (GAP):** servicio web que gestione toda la información del pasaje para facilitar el intercambio de información con las navieras

**SAMOA 2 - Cuadro de Mando Ambiental (CMA):** disposición pública de información oceanográfica y meteorológica (alertas en tiempo real, predicción de alta resolución, de onda larga y por zonas, rebases, campañas de medida)



**Proyecto de Navantia y Eolos** para realizar el mantenimiento de parques eólicos offshore con la embarcación USV Vendaval en el Puerto de Ceuta

**SIMPLE:** plataforma logística para mejorar la comunicación y el intercambio de información logística en los flujos de transporte intermodal

**Puertos 4.0 - Port Collaborative Decision Making Tool (CDM):** digitalización de la información sobre la escala de un buque favorecer el intercambio de información y la toma de decisiones conjunta de los operadores

**Sesiones de entrenamiento en maniobras de navegación de buques de gran calado y eslora,** mediante el simulador de la empresa SIPORT21



## Grupos de interés

### Inquietudes de los grupos de interés

Plantilla	Comunidad Portuaria	Pasaje	Población	Economía local	Gobierno local	Puertos del Estado	Otros puertos
	X						
	X			X			
					X	X	
	X		X	X			
X							
X							
X							
		X					
		X					
		X					
	X	X					
	X	X	X	X	X	X	
			X				
			X			X	
					X		
					X		
							X

Tasas y tarifas  
Espacio disponible  
Desarrollo económico  
Creación de empleo / negocio  
Estabilidad y condición laboral  
Promoción interna  
Retribución  
Coste del billete  
Esperas  
Cobertura y puntualidad  
Calidad del servicio  
Seguridad  
Presión migratoria  
Protección ambiental  
Imagen proyectada  
Puerto-Ciudad  
Alianzas



## Alianzas activas

Además de las asociaciones de las que forma parte y de las entidades con las que colabora habitualmente, durante el año 2021 la Autoridad

Portuaria de Ceuta ha establecido **relaciones** con diversos organismos, los cuales se indican a continuación.

### Organismos con los que se han establecido relaciones



**Navantia:**  
convenio para el desarrollo del USV Vendaval



**SUNCUISE Andalucía:**  
protocolo de colaboración para promocionar el tráfico de cruceros en los puertos de Ceuta y Andalucía



**Gobierno de la Ciudad:** convenio Puerto-Ciudad, protocolo de colaboración con la Cámara de Comercio



**Puerto de Málaga:**  
protocolo para la promoción del tráfico de cruceros y otros posibles proyectos futuros



**Puerto de Almería:**  
establecimiento de líneas comunes de actuación

## Compromiso institucional

### Actuaciones de apertura a la ciudadanía

De forma habitual, la Autoridad Portuaria de Ceuta organiza o colabora en actividades que permiten a la población ceutí participar de las infraestructuras portuarias y contribuyen a fortalecer los vínculos entre ambas.

Aunque este tipo de actuaciones ha sufrido una importante merma desde la pandemia, sí se han podido llevar a cabo algunas en 2021, destacando la participación en el **III Congreso de Jóvenes Investigadores del Mar CEI-MAR**, celebrado en el Puerto de Motril en septiembre, en el que se pusieron en valor los proyectos ambientales efectuados en el Puerto de Ceuta, de la mano del

Museo del Mar, entidad con la que la Autoridad Portuaria también colabora en el **proyecto “Gigantes del mar”**, consistente en la naturalización de piezas óseas de animales varados para su exposición y promoción de la riqueza de las costas ceutías.

Asimismo, se ha retomado la **LXXVII Travesía a nado al Puerto de Ceuta**, que recorre el puerto en una trayectoria circular desde el Muelle de España, y se han acogido las embarcaciones participantes en la **IV Travesía Lisboa-golfo de Cádiz-Ceuta**, una regata que conmemora la primera vuelta al mundo en vela.





## Integración Puerto-Ciudad

La Autoridad Portuaria y el Gobierno de la Ciudad Autónoma han cerrado en 2021 el **convenio “Puerto-Ciudad”**, en el que se establece el plan de actuación para dinamizar la actividad económica, turística y comercial del puerto paralelamente al desarrollo de la ciudad, mejorando la rentabilidad y eficiencia en el uso de los espacios portuarios y su integración con el entorno urbano.

Las actuaciones que contempla este convenio son de **regeneración urbana, reordenación de actividades, mejora de accesos y apertura de espacios públicos**; en concreto, se pretenden

liberar los usos comerciales en los terrenos portuarios de la zona de Cañonero Dato (avenida Juan de Borbón, Parque Urbano Juan Carlos I y Poblado Marinero).

### 34º Encuentro RETE

El presidente de la Autoridad Portuaria acudió en junio al **evento “Integración puerto y ciudad: un nuevo modelo de relación para favorecer la convivencia”** organizado por la asociación RETE, en el cual presentó su solicitud formal de pertenencia a la misma.

# Dimensión Económica





## Contenido

Política  
económica



Nivel y  
estructura de  
las inversiones



Situación  
económica-  
financiera

Impacto  
económico-  
social



## Política económica

El año 2021 ha estado marcado por una leve **recuperación** tras la crisis por la pandemia por COVID-19 (que vino a empeorar una economía ya afectada por el cierre de la frontera comercial con Marruecos), si bien aún no se alcanzan las cifras registradas en 2019, a las cuales se espera volver entre los años 2022 y 2023.

Durante este ejercicio 2021, **la reducción del endeudamiento ha seguido siendo una prioridad**, incurriéndose en deudas únicamente para actuaciones justificadas desde el punto de vista de la rentabilidad económica y financiera.

Así, el **“Plan de inversiones”** de la Autoridad Portuaria de Ceuta se encuentra actualmente muy ajustado, centrado principalmente en la reforma de la Estación Marítima y la construcción de un colector en el Muelle Cañonero Dato.

Los **ingresos de explotación**, aunque superiores a los de 2020, continúan viéndose afectados por la pandemia, en particular debido a las reducciones aplicadas a las tasas de ocupación y actividad para ayudar económicamente a las empresas del sector portuario a hacer frente a la misma.

En cuanto a los **gastos de explotación**, éstos también se han incrementado respecto a 2020, destacando el notorio montante adicional de gastos e inversiones que conlleva el problema de la inmigración ilegal, que obliga a destinar

recursos continuos para mantener y reforzar los sistemas de seguridad del puerto.

Esta situación de pérdida progresiva de ingresos y de crecimiento de los gastos ha generado un escenario de deterioro de las condiciones económico-financieras de la Autoridad Portuaria respecto a los años anteriores a la pandemia, lo que ha motivado la aprobación de una **aportación del Fondo de Compensación Interportuario al Puerto de Ceuta de 12,32·10<sup>6</sup> € en 2022**, que facilitará la búsqueda de nuevas líneas de negocio que le permitan continuar siendo competitivo en su zona de influencia y liderar el cambio en el modelo económico que la ciudad necesita.

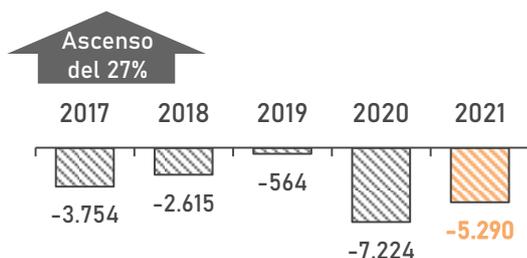
En este sentido, **la Autoridad Portuaria de Ceuta pretende potenciar tanto el comercio interior como el exterior**, con actuaciones en el marco de la integración Puerto-Ciudad y la promoción del bunkering, respectivamente, además de otras.

En definitiva, esta Autoridad Portuaria seguirá trabajando por mantener la economía del puerto, que constituye un pilar esencial del tejido económico de la localidad ceutí.

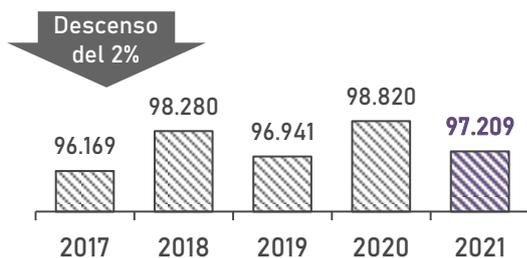
## Situación económica-financiera

### Mapa económico y financiero

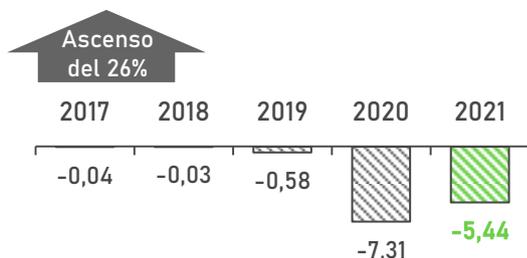
#### Resultado del ejercicio (€·10<sup>3</sup>)



#### Activo no corriente neto medio (€·10<sup>3</sup>)



#### Rentabilidad anual (%)



Conforme con la tendencia reciente, la cuenta de resultados y la rentabilidad anual (calculada como el cociente entre la primera y el activo no corriente neto medio) han vuelto a tomar un valor negativo, y aunque han experimentado un **leve repunte respecto a 2020**, continúan por debajo de los ejercicios que lo precedieron.

Como principal responsable de esta caída en los parámetros económicos se encuentra, además de la crisis mundial sufrida a consecuencia de la **pandemia** por el virus SARS-CoV-2, el **cierre de la frontera** con Marruecos, que ha repercutido en el descenso del tráfico de mercancías y pasajeros.

Esta situación ha motivado la aprobación de una **aportación del Fondo de Compensación Interportuario al Puerto de Ceuta de 12,32·10<sup>6</sup> € en 2022**, notablemente superior a los 3,6·10<sup>6</sup> € asignados en 2021, que darán respuesta a las pérdidas sufridas a causa de la singularidad geopolítica del puerto, que dificulta la existencia de tráficos alternativos.

#### Financiación

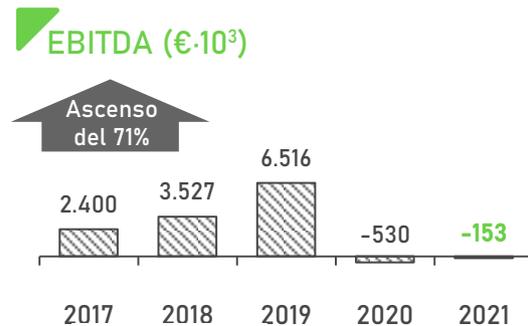
En 2021 se han analizado las actuaciones del **"Plan de financiación de la nueva Estación Marítima"** y los mecanismos para establecer un sistema de financiación que permita la viabilidad económica del puerto ante las circunstancias actuales.



De forma similar, el EBITDA, que tomaba en 2020 un valor negativo, vuelve a situarse por debajo de cero este año, si bien presenta una leve **tendencia a la recuperación**.

La relación entre este indicador, que proporciona los beneficios brutos de la organización, y la mercancía movida en el puerto durante 2021 muestra asimismo una **evolución favorable**.

En cuanto al servicio de la deuda, expresado como las amortizaciones e intereses respecto al cash flow, aunque se ha roto la tónica de deuda cero de los dos años anteriores, **ésta continúa siendo muy baja**, de conformidad con el principio de contención del endeudamiento.



**-0,14%**  
Servicio de la deuda

**-0,096 €/t**  
Ratio EBITDA/mercancías

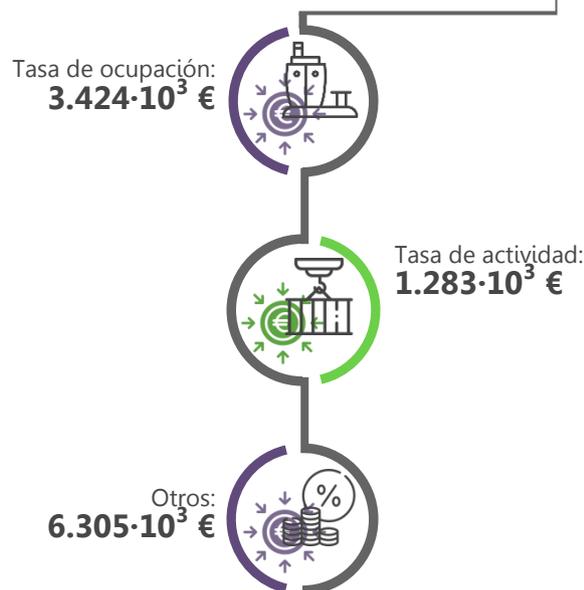
## Volumen de negocio

Los **ingresos de explotación o importe neto de la cifra de negocio (INCEN)**, se han incrementado en un 8% respecto al año anterior.

Los **gastos de explotación**, por su parte, también se han elevado, si bien lo han hecho en apenas un 2%, por lo que, aunque sigan siendo superiores a los ingresos, **el ratio entre ambos parámetros se ha acercado levemente al equilibrio financiero**.

Gastos de explotación (€·10 <sup>3</sup> )	Ingresos de explotación (€·10 <sup>3</sup> )	Equilibrio presupuestario (%)	
19.918	15.091	<b>1,32</b>	2017
19.760	15.506	<b>1,27</b>	2018
19.810	16.031	<b>1,24</b>	2019
19.903	10.192	<b>1,95</b>	2020
<b>19.536</b>	<b>11.012</b>	<b>1,77</b>	<b>2021</b>

### Ingresos de la Autoridad Portuaria



**31,09%**  
Ratio tasa de ocupación/INCEN

**11,65%**  
Ratio tasa de actividad/INCEN

### Facturación por cliente



- Cliente 1: **23,4%**
- Cliente 2: **9,5%**
- Cliente 3: **5,8%**
- Cliente 4: **4,4%**
- Cliente 5: **4,1%**

**5.197.675 €**  
Total facturado a los cinco clientes principales



Entre las **posibles líneas de negocio** a potenciar en el puerto, que redunden en el beneficio de todos los agentes implicados de la Comunidad Portuaria, se da prioridad a las siguientes:

- › **Comercio interior:** proyecto de integración Puerto-Ciudad, conjunto con el Gobierno de la ciudad;
- › **Comercio exterior:** promoción del bunkering, afianzamiento de nuevos servicios y análisis de nuevas oportunidades.

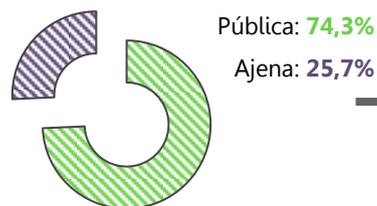
En relación con el **bunkering**, durante la jornada organizada por la Autoridad Portuaria a este respecto en mayo de 2021 se hizo hincapié en la importancia del suministro de combustible como herramienta dinamizadora de la economía local, esencial en el aprovechamiento de los recursos locales y como atractivo para nuevas empresas.

Adicionalmente, **la Autoridad Portuaria tiene previsto realizar un análisis de mercado para estudiar la posibilidad de instalación de nuevos operadores**, en colaboración con los existentes actualmente.

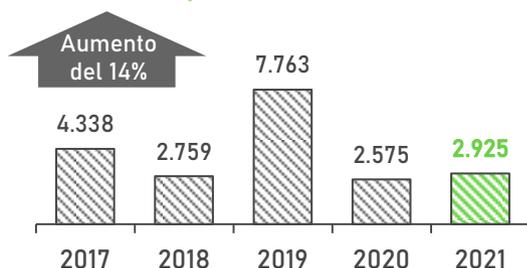
## Nivel y estructura de las inversiones

Tanto la inversión pública como la ajena han contado con montantes superiores a los correspondientes de 2020, alcanzando un total de inversión en puerto de casi 4 millones de euros, que supone un incremento global del 17%.

### Distribución de la inversión



### Inversión pública (€·10<sup>3</sup>)



**34,56%**

Ratio inversión ajena/inversión pública

**-1,06%**

Ratio inversión pública/cash flow

**3,01%**

Renovación de activos: ratio inversión pública/activo no corriente neto medio

### Destino de la inversión pública



Estudio de clima, agitación y ondas largas en la nueva dársena de embarcaciones menores



Acondicionamiento del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato



Adecuación de zonas comunes y accesos en las viviendas de la Junta de Obras del Puerto

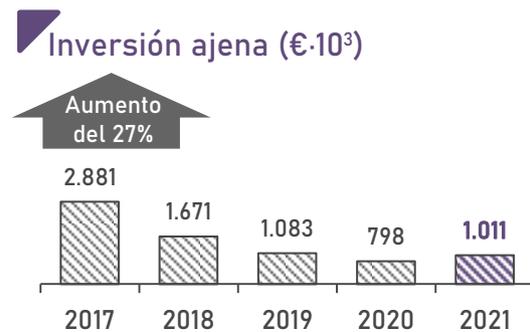


Otras obras ejecutadas por la Autoridad Portuaria



En cuanto a la **inversión ajena**, ésta corresponde a las obras ejecutadas en inmovilizado portuario por parte de la iniciativa privada, entre las que destacan las siguientes actuaciones:

- › Construcción de hangar;
- › Remodelación de estación de servicio;
- › Construcción de planta de actividad logística de tráfico de vehículos automóviles.

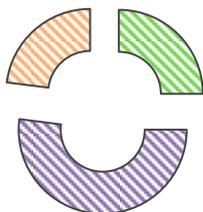


## Impacto económico-social

### Impacto del puerto en el empleo

El estudio **“Evaluación del Impacto Económico del Puerto de Ceuta y su contribución al desarrollo económico de la Ciudad de Ceuta”**, desarrollado en 2019 por la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Cádiz, reflejó que el puerto genera en torno al **24% del empleo de Ceuta**, con un total de **7.112 puestos de trabajo**.

#### Puestos de trabajo generados



Directos: **1.778**  
Indirectos: **3.698**  
Inducidos: **1.636**

#### Convenio “Puerto-Ciudad”

Con la firma en 2021 del convenio **“Puerto-Ciudad”** por parte de la Autoridad Portuaria y el Gobierno de la Ciudad Autónoma se pretende crear nuevas oportunidades de negocio para dinamizar la economía del puerto y, al ser éste uno de los principales pilares de la actividad económica ceutí, promover asimismo el crecimiento empresarial y la generación de empleo en la ciudad.

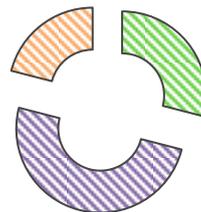




## Impacto del puerto en la economía

En cuanto a la estimación del Valor Añadido Bruto (VAB) de la Comunidad Portuaria, el anterior estudio cifró la aportación del puerto al VAB de la ciudad en alrededor del **28%**, es decir, unos **417.984 · 10<sup>3</sup> €**.

## Aportación al VAB de la ciudad



Directo: **121.215 · 10<sup>3</sup> €**  
Indirecto: **208.992 · 10<sup>3</sup> €**  
Inducido: **87.777 · 10<sup>3</sup> €**

# Dimensión Social





## Contenido

Política social



Recursos humanos



Seguridad y salud



Seguridad y protección portuaria



Comunidad Portuaria





## Política social

Las **políticas de mantenimiento del número total de empleados adoptadas en la Autoridad Portuaria de Ceuta para contener el gasto público** no han impedido un leve repunte del número de trabajadores de la Autoridad Portuaria, alcanzando la cifra de 2019, antes del estallido de la pandemia por el coronavirus SARS-CoV-2.

La **generación de empleo estable y de calidad** constituye una de las principales contribuciones del puerto al crecimiento económico de la ciudad, como pone de manifiesto el Convenio para el funcionamiento del Plan de Empleo 2020-2021, suscrito entre la Autoridad Portuaria de Ceuta y el Ministerio de Política Territorial y Función Pública.

Asimismo, la Autoridad Portuaria ha establecido, como estrategia de recursos humanos, la reorganización de su plantilla en función de sus necesidades operativas, así como las opciones de promoción interna, alineada con los **ejes prioritarios de igualdad de oportunidades y diversidad generacional y de género**.

**El equipo humano representa un pilar estratégico en la gestión de la Autoridad Portuaria, la cual se encarga de garantizar su salud, seguridad y bienestar.** Entre las actuaciones desarrolladas a tal efecto se encuentra la formación, especialmente en prevención de riesgos laborales, adaptada al contexto de crisis sanitaria por COVID-19 para incluir medidas que prevengan su transmisión.

Otras medidas implantadas en el seno de la Autoridad Portuaria de Ceuta para frenar el avance del virus incluyen el establecimiento de **protocolos de actuación en la Estación Marítima**, certificados por AENOR, **y en los cruceros**, además de labores de desinfección y la adquisición de equipos como mascarillas, monos de protección, guantes y gel hidroalcohólico.

Este compromiso con la seguridad se extiende a la Comunidad Portuaria, a la que se destinan **esfuerzos por ofrecer un entorno seguro** en el que desarrollar su actividad. Para ello, la Policía Portuaria supone, aproximadamente, la mitad de la plantilla, y su presencia en ciertas actividades se ha incrementado en 2021, así como el apoyo por parte de la Policía Local.

También en relación con la seguridad, la Autoridad Portuaria ha participado en las **II Jornadas de Protección Portuaria**, sobre seguridad marítima, y en el **ejercicio REP(MUS) de la OTAN**, sobre experimentación robótica y sistemas marítimos no tripulados, en el que la embarcación **USV Vendaval** de la Autoridad Portuaria demostró su operatividad.

**Para concluir, esta Autoridad Portuaria continúa impulsando el desarrollo profesional de su personal, la Comunidad Portuaria y la ciudadanía, fomentando un entorno seguro y garantizando el bienestar de sus grupos de interés.**

## Recursos humanos

### Caracterización de la plantilla de la Autoridad Portuaria

En cómputo global, **la plantilla de la Autoridad Portuaria ha crecido en 2021**, pues el número de altas (11) a lo largo del año ha superado al número de bajas (9).

Cabe destacar además en este ejercicio la **consolidación del empleo con contratación indefinida**, que alcanza el 90%, mientras que el 91% de los empleados se encuentran adscritos al convenio colectivo.

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria de Ceuta y el Ministerio de Política Territorial y Función Pública han suscrito un **Convenio para el funcionamiento del Plan de Empleo 2020-2021**, por el que ambos organismos colaborarán en el desarrollo de proyectos que permitan mejorar la empleabilidad de los trabajadores contratados y realizar funciones de interés general y social en distintas áreas.



### Distribución por actividad



Policía Portuaria: **60%**

Mantenimiento: **9%**

Oficina dentro de convenio: **22%**

Oficina fuera de convenio: **9%**



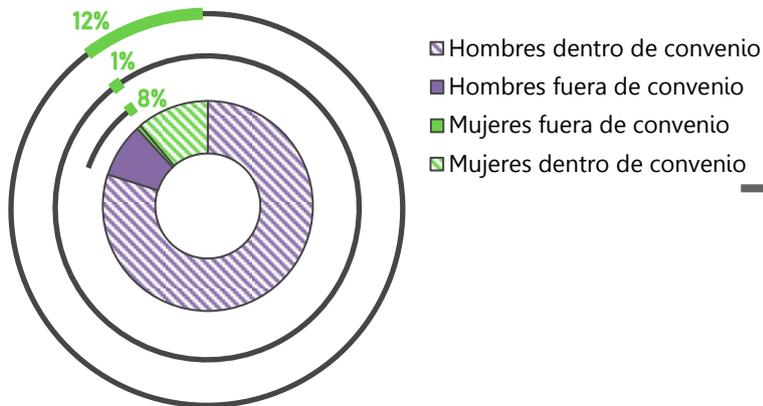


## Estructura de la plantilla y equidad

En relación a la distribución por género en la plantilla, las mujeres continúan representando el 12% de trabajadores, que cuentan con contratación indefinida en el 76% de los casos, y que suponen el 8% del personal fuera de convenio.

En cuanto a la distribución de los empleados con contrato indefinido por edad, el grueso de la plantilla cuenta más de 50 años, mientras que, del total indefinido, únicamente el 2% tiene menos de 30 años.

### Distribución por género y convenio



**2%**  
Trabajadores con contrato indefinido y menos de 30 años

**58%**  
Trabajadores con contrato indefinido y más de 50 años

## Comunicación interna y participación

La Autoridad Portuaria pone a disposición de su plantilla distintos mecanismos de comunicación, incluyendo las **secciones y los delegados sindicales** y los comités y comisiones que se muestran en el siguiente diagrama.

### Beneficios sociales

Los trabajadores de la Autoridad Portuaria disfrutan de varios beneficios sociales, entre los que se encuentran **anticipos, préstamos, comedores, pluses por vestuario y acuerdos sobre distribución de jornada y vacaciones.**

### Comités y comisiones de representación de los trabajadores





## Mecanismos de participación de los trabajadores



**Grupos de coordinación** en cada área de trabajo



**Reuniones de mandos** con la Policía Portuaria



**Reuniones de las comisiones** con representación del personal

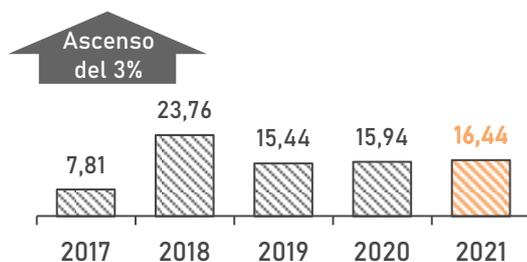


**Reuniones del Comité de Empresa** o de las secciones sindicales con la Presidencia y la Dirección

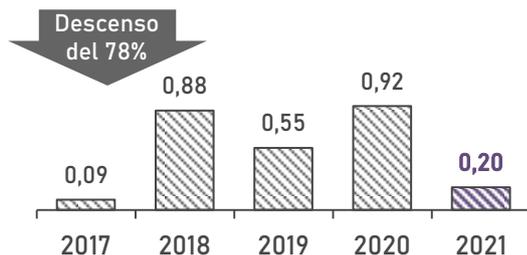
## Seguridad y salud

### Prevención de riesgos laborales

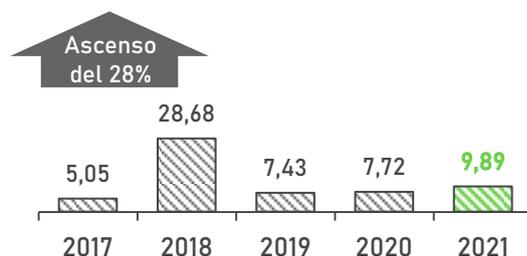
#### Índice de frecuencia



#### Índice de gravedad



#### Índice de absentismo



Durante el ejercicio 2021 **no se han producido enfermedades profesionales** entre el personal de la Autoridad Portuaria de Ceuta, y **tan sólo se han materializado 5 accidentes con baja** (4 durante la jornada y 1 *in itinere*, que no se tiene en cuenta en el cálculo del índice de frecuencia).

Todos los accidentes han sido sufridos por hombres mayores de 30 años y han tenido un **carácter leve** (caídas, torceduras o golpes).

Estos datos se traducen en un **índice de frecuencia similar** al de años precedentes y en un **índice de gravedad que ha experimentado un importante decremento**.

En cuanto al absentismo, como era de esperar en la época de pandemia aún patente, ha aumentado, con un total de 118 procesos activos durante 2021, de los cuales el **97% se ha debido a enfermedades comunes**, y el resto a accidentes no laborales.

**6.868,65 €**

Coste estimado de la siniestralidad en 2021

**532.990,38 €**

Coste estimado del absentismo en 2021

## Formación

Durante 2021, la Autoridad Portuaria, a través de su servicio de prevención, ha entregado fichas de información en prevención de riesgos laborales a todo el personal de oficina, y ha impartido **formación específica en esta materia**, que ha incluido entre su contenido normas y actuaciones básicas frente a COVID-19.

También ha realizado formación de prevención de riesgos laborales entre los policías portuarios, así como un **curso de formación en materia de autodefensa**, motivado por la adquisición por parte de la Autoridad Portuaria de equipos de protección para la autodefensa e integridad corporal de la Policía Portuaria.

### Jornada de Seguridad y Salud Laboral

En noviembre de 2021 se celebró una **Jornada de Seguridad y Salud Laboral**, promovida por la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de Comisiones Obreras, orientada a la gestión y el manejo de la emergencia sanitaria en la Autoridad Portuaria de Ceuta.

### Cursos virtuales ofertados

Prevención de riesgos en puestos de teletrabajo:  
**2 h**



Prevención de incendios. Actuación en emergencias:  
**4 h**



Movilidad y seguridad vial:  
**4 h**



Primeros auxilios:  
**4 h**



## Actuación contra COVID-19

Durante el año 2021, el esfuerzo dedicado por la Autoridad Portuaria a garantizar la seguridad de usuarios y trabajadores se ha visto reconocido con la obtención de la **certificación por parte de AENOR de su "Protocolo para la gestión de riesgos frente a COVID en la Estación Marítima"**, el cual se ha puesto a disposición de todos los trabajadores y cumple con las instrucciones del documento **"Medidas para el restablecimiento de cruceros internacionales"** emitido por la Secretaría General de Sanidad.

Este protocolo contempla la gestión de riesgos, la implantación de medidas de minimización (como control de acceso, itinerarios diferenciados, cuartillas y paneles con recomendaciones básicas de higiene, control de temperatura, carpa portátil para Sanidad Exterior, etc.), un Plan de autocontrol y continuidad, un escenario de rebrote de la enfermedad (con instrucciones y protocolos a seguir), señalética, formación, sensibilización y comunicación.

### Medidas adoptadas

Las medidas de actuación ante la COVID-19 incluyeron la compra de material de protección para la Comunidad Portuaria (mascarillas, monos de protección, guantes, gel hidroalcohólico), la desinfección y la evaluación del riesgo en los puestos de trabajo y la zona de servicio, el impulso de las nuevas tecnologías, el seguimiento de personas contagiadas, etc.

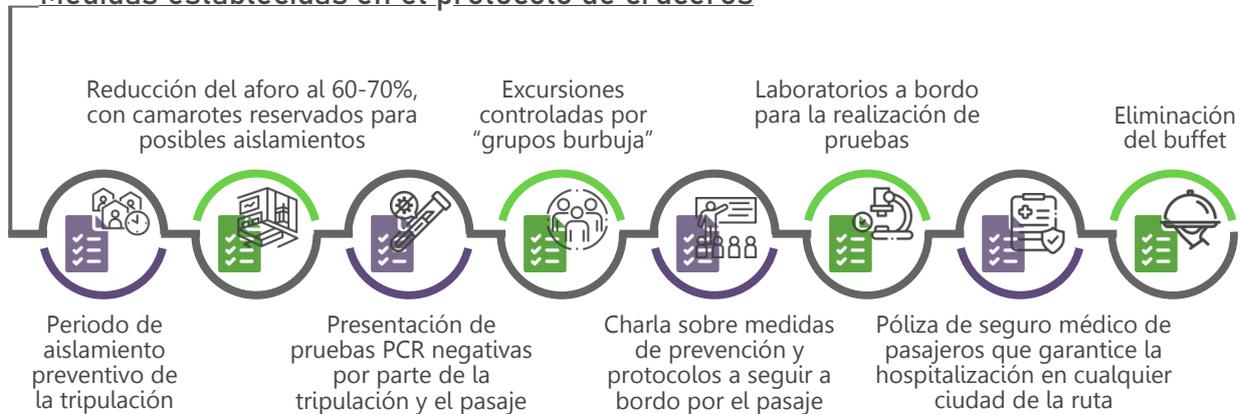




La Autoridad Portuaria, junto con el Gobierno de la Ciudad Autónoma, ha establecido otro **protocolo sanitario, dirigido a los cruceros** procedentes de otros puertos nacionales con

escala en Ceuta, con el fin de minimizar el riesgo de transmisión del SARS-CoV-2 dentro y fuera del barco.

## Medidas establecidas en el protocolo de cruceros



## Seguridad y protección portuaria

### Actuaciones contra la entrada no regulada en el puerto

A pesar de los **duros esfuerzos realizados desde la Autoridad Portuaria para impermeabilizar el Puerto de Ceuta**, con actuaciones que incluyen el control de acceso a la zona restringida y la colocación de muros, planchas metálicas y rejas, los intentos de entrada irregular en el puerto siguen produciéndose, dañando en el intento las infraestructuras portuarias y poniendo en riesgo la actividad desarrollada, con consecuencias negativas sobre los resultados económicos del puerto y, en consecuencia, también de la ciudad.

Esta situación ha provocado el **refuerzo de la seguridad en distintas operaciones**, como la presencia de un policía portuario durante el suministro de combustible y la escolta por la Policía Local de transportistas desde la planta de transferencia del Monte Hacho hasta el puerto.

#### Operación Minerva 2021

Un año más, la Policía Nacional, coordinada con FRONTEX, ha realizado en los puertos de Ceuta, Algeciras y Tarifa la **Operación Minerva** para hacer frente a la inmigración ilegal y coordinar la gestión policial en las fronteras.





## Otras actuaciones de seguridad

Durante 2021 se ha vuelto a someter a licitación el **servicio de vigilancia de seguridad privada para el control de pasajeros** en la Estación Marítima, la zona de acceso de vehículos previa a las explanadas de embarque del Muelle Cañonero Dato, el carril de salida de vehículos y la dársena pesquera, que incluye comprobar, mediante arcos detectores de metales, que los pasajeros no suben al barco armas u objetos peligrosos, y evitar el acceso y la permanencia de personas en lugares no autorizados.

Por otra parte, a fin de **incrementar la seguridad en la circulación de los vehículos** en la zona portuaria, la Autoridad Portuaria ha contratado los trabajos de mantenimiento de la señalización del Puerto de Ceuta, que incluirán el pintado y repintado de la señalización horizontal, la reparación y sustitución de la señalización vertical, la adecuación de los elementos de protección y el suministro y colocación de nuevos elementos para completar la señalización existente y garantizar su adecuado mantenimiento y conservación.



## Ejercicios de protección

Como cada año, la Autoridad Portuaria de Ceuta ha realizado en 2021 **ejercicios en materia de seguridad y protección**, que se trabajan de forma conjunta para generar la menor alarma social posible. Éstos son los indicados en el siguiente diagrama.

### Emergencia aeronáutica

La Autoridad Portuaria ha participado en el **simulacro de accidente de un helicóptero en la zona de operaciones del Helipuerto de Ceuta**, con el fin de evaluar la eficacia de los procedimientos de actuación y analizar la coordinación y los tiempos de respuesta de los diferentes colectivos involucrados.

### Simulacros realizados



En 2021 se han celebrado en Ceuta las **II Jornadas de Protección Portuaria**, organizadas por Puertos del Estado y Navantia, que han contado con la participación de la Autoridad Portuaria y han reunido a distintas autoridades del sector portuario para discutir sobre temas relativos a la seguridad marítima.

En el mensaje de bienvenida, el Director de la Autoridad Portuaria destacó la importancia que la seguridad desempeña en la gestión del puerto, lo que motiva la adaptación y modernización continua de sus planes de protección y la adquisición por parte de la Autoridad Portuaria de Ceuta del dron marino **USV Vendaval**.

A este respecto, esta embarcación no tripulada ha participado en el ejercicio de experimentación robótica y sistemas marítimos no tripulados [**REP(MUS)** por sus siglas en inglés] de la OTAN, llevado a cabo en el Área de Ejercicios y Centro de Experimentación de Operaciones de la Marina de Guerra Portuguesa en septiembre de 2021.

La embarcación actuó en diferentes ejercicios que pusieron a prueba sus sensores, la capacidad de sus sistemas de comunicaciones, control y mando, su capacidad de conciencia situacional y su capacidad en entornos de comunicación saturados, **habiendo demostrado ampliamente su operatividad**.



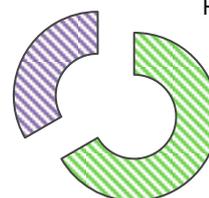
## Comunidad Portuaria

### Seguridad y salud en la Comunidad Portuaria

Para garantizar que las operaciones llevadas a cabo en el puerto se desarrollan en unas adecuadas condiciones de seguridad y prevención de riesgos laborales, la Autoridad Portuaria de Ceuta, entre otras medidas, **incluye en los pliegos de prescripciones particulares de prestación de servicios cláusulas específicas** relacionadas con esta materia (condiciones seguras de operación, actuación ante emergencias, medios necesarios, formación, etc.), de cuyo cumplimiento efectúa una vigilancia continua.

En concreto, la Autoridad Portuaria conoce qué **empresas prestadoras de servicios portuarios disponen de Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST)**, indicado en el siguiente gráfico.

#### Empresas con SGSST



Recogida de desechos de buques: **100%**

Amarre: **50%**





## Coordinación de actividades empresariales

En cumplimiento con el *Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales*, y con el "Informe de la Abogacía del Estado que regula la Coordinación de Actividades Empresariales en los Puertos de Interés General", **la Autoridad Portuaria asume, a través de su servicio de prevención ajeno, la Coordinación de Actividades Empresariales entre todas las personas que prestan su actividad en el Puerto de Ceuta.**

Entre los **mecanismos** con los que cuenta para ello se encuentran:

- › La plataforma **CORDINAWARE**;
- › El **intercambio documental** a través de la página web del puerto;
- › La **vigilancia e inspecciones de seguridad** efectuadas por el servicio de prevención ajeno y los efectivos de la Policía Portuaria;
- › La implantación de **procedimientos específicos de coordinación en obras**.

# Dimensión Ambiental





## Contenido

Política  
ambiental



Gestión  
ambiental



Calidad  
ambiental



Gestión de  
residuos



Medio natural



Ecoeficiencia





## Política ambiental

La Autoridad Portuaria de Ceuta denota su elevada exigencia en gestión ambiental en su ejemplar actuación en esta materia, a la vanguardia de las nuevas tecnologías, de la que el dron marino **USV Vendaval** es el máximo exponente.

Durante 2021, éste ha participado en ejercicios anticontaminación y de seguridad marítima y en sucesos reales de vertidos, y ha fotografiado a un pez luna en aguas del puerto, poniendo así de manifiesto la buena calidad de las aguas portuarias.

Éstas son sometidas a un riguroso seguimiento físico-químico conforme a las **“Recomendaciones para Obras Marítimas”**, y a un control biológico mediante **“Estaciones Centinela”**, incluida una en zona II para la monitorización de gorgonia roja. Adicionalmente, en 2021 se ha realizado un estudio bionómico en zona I.

La calidad del aire en el entorno portuario es también objeto de un estrecho seguimiento y control, con una **red de medidores en continuo de gases y partículas, que se ha ampliado en 2021 con la medición de metales y benzo(a)pireno**. Todos los resultados han demostrado el cumplimiento absoluto de los límites establecidos en la legislación, a excepción del promedio anual de  $\text{NO}_x$ , ante lo cual cabe mencionar los picos observados de este parámetro ante vientos procedentes de la central eléctrica.

También resultan relevantes las medidas implantadas en materia de **eficiencia energética**, que redundan en una reducción de emisiones y entre las que se incluyen la adquisición de vehículos ecológicos y la renovación de luminarias y equipos bajo criterios de eficiencia.

A este respecto, es de destacar el **Sistema de Gestión de la Energía** conforme a la norma UNE-EN ISO 50001:2018 con el que cuenta la Autoridad Portuaria, cuyos requisitos complementan a los de su **Sistema de Gestión Ambiental**, certificado y verificado por los estándares internacionales más exigentes: la norma UNE-EN ISO 14001:2015, el modelo PERS específico del sector portuario y el Reglamento EMAS.

Además, esta Autoridad Portuaria se encuentra adherida a la Agenda 2030 de la **Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP)**, con lo que muestra su compromiso con el desarrollo sostenible, del que hace partícipe a su Comunidad Portuaria y al resto de la población mediante, entre otras, actividades de divulgación, como la jornada online **“Puertos sostenibles”**, celebrada en este ejercicio 2021.

Así, esta Autoridad Portuaria continúa avanzando como **“Puerto Verde”**, preservando el entorno portuario en una responsabilidad compartida entre ésta y la Comunidad Portuaria.

## Gestión ambiental

### Gestión ambiental en la Autoridad Portuaria

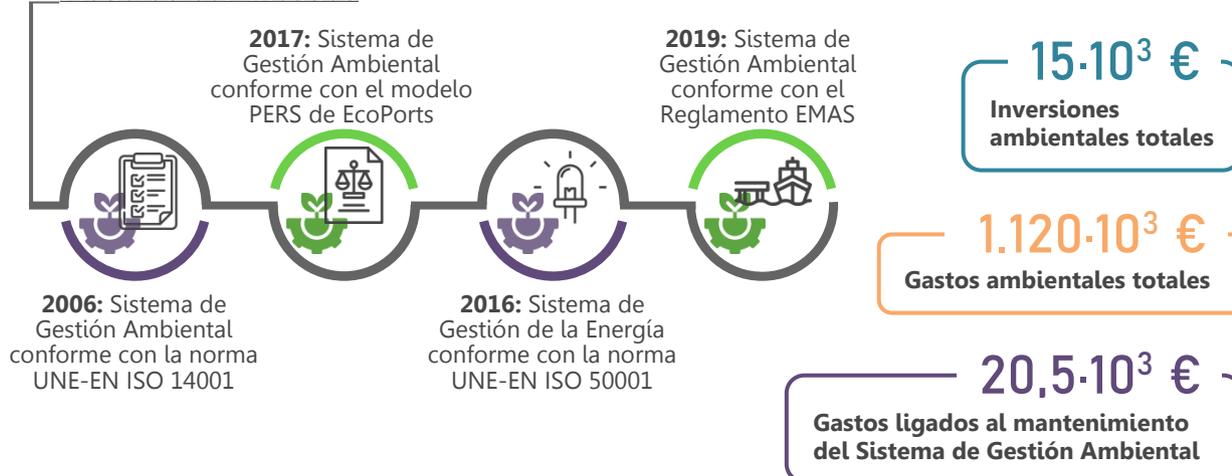
La sostenibilidad es un aspecto clave en la gestión del Puerto de Ceuta desde hace años. El compromiso de la Autoridad Portuaria con el medio ambiente es notable, como reflejan los **modelos que certifican su gestión ambiental**.

Además, la Autoridad Portuaria de Ceuta se encuentra adherida a la **Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP)**, lo que implica ratificar su Agenda 2030 y comprometerse a continuar con las actuaciones alineadas con los 17 objetivos de desarrollo sostenible de la Organización de las Naciones Unidas.

#### Port of Ceuta 2022 Spring Conference & Technical Tour

La Autoridad Portuaria de Ceuta, Larrucea Abogados y The Maritime Consulting Group han trabajado para organizar en 2022 un evento marítimo internacional con el objeto de establecer en el Puerto de Ceuta un **“Observatorio para el análisis y seguimiento de los principales avances tecnológicos y medidas de gestión ambiental para la industria marítima”**, promover la protección del medio marino y hacer entrega del **“I Premio Puerto de Ceuta a la Excelencia en Gestión Medioambiental”**.

#### Modelos certificados



## Gestión ambiental en la Comunidad Portuaria

La responsabilidad ambiental de la que hace gala la Autoridad Portuaria de Ceuta se extiende a su Comunidad Portuaria, a quien exige el **cumplimiento de requisitos ambientales y de eficiencia energética** en los pliegos de prescripciones de los servicios portuarios y en los de condiciones técnicas de concesiones, autorizaciones o empresas contratistas.

Estos pliegos también incluyen la **obligatoriedad de disponer de un Sistema de Gestión Ambiental (SGA)** certificado conforme a la norma UNE-EN ISO 14001:2015 o al *Reglamento (CE) nº 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2009 relativo a la*

*participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales* (Reglamento EMAS).

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria ofrece a las empresas operadoras la posibilidad de suscribir **convenios de buenas prácticas ambientales** para obtener bonificaciones en las tasas de actividad y ocupación.

### Empresas con SGA

- › **Servicio MARPOL: 1**
- › **Suministro de combustible: 2**
- › **Gestión del Puerto Deportivo: 1**



## Calidad ambiental

### Calidad del aire

En virtud del **Convenio marco** existente entre la Autoridad Portuaria y el Servicio de Sanidad Ambiental de la Consejería de Sanidad de la Ciudad Autónoma de Ceuta, se ha continuado midiendo la calidad del aire en 2021 mediante la estación de medida ubicada en el Muelle de España, a la que este año se ha incorporado un captador para el análisis de metales (arsénico, cadmio, níquel y plomo) y de benzo(a)pireno.

Los resultados muestran la **inexistencia de superaciones de los valores límites horarios**, diarios o anuales aplicables a los siguientes gases y partículas: NO, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, CO, As, Cd, Pb, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> y benzo(a)pireno.

Por su parte, el ozono ha registrado 8 superaciones del límite diario de las medias móviles octohorarias, que **no alcanzan las 25 que permite la legislación** en promedio con los dos años anteriores.

También se han registrado valores del níquel por encima del máximo anual en 3 de las 56 campañas realizadas, si bien el promedio con el resto de campañas ha estado muy alejado de éste.

Por último, el valor anual del NO<sub>x</sub> ha sido superior al establecido en la legislación. A este respecto,

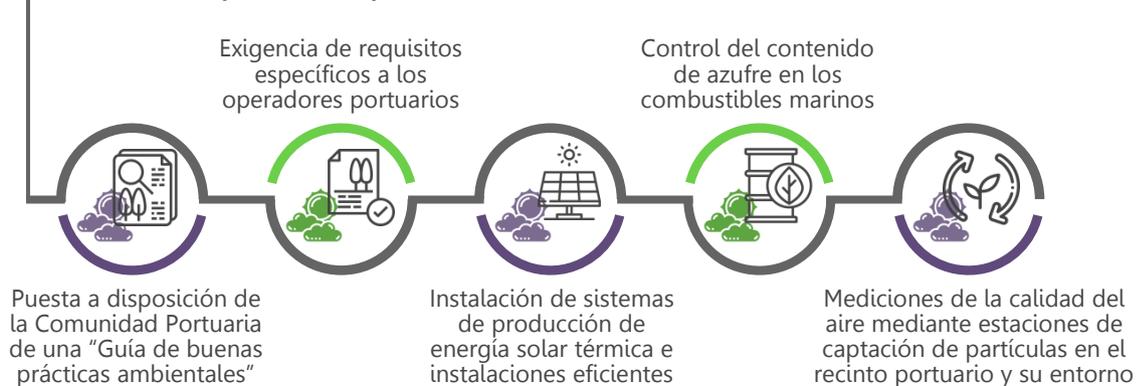
cabe mencionar la influencia que tienen sobre este parámetro las salidas y entradas de embarcaciones y la central eléctrica.

Los promedios de estos parámetros obtenidos en 2021 son los presentados en la siguiente tabla.

Límite legal anual	Promedio obtenido	
-	<b>12,9 µg/m<sup>3</sup></b>	NO
40 µg/m <sup>3</sup>	<b>19,6 µg/m<sup>3</sup></b>	NO <sub>2</sub>
30 µg/m <sup>3</sup>	<b>39,3 µg/m<sup>3</sup></b>	NO <sub>x</sub>
20 µg/m <sup>3</sup>	<b>4,9 µg/m<sup>3</sup></b>	SO <sub>2</sub>
40 µg/m <sup>3</sup>	<b>15,2 µg/m<sup>3</sup></b>	PM <sub>10</sub>
20 µg/m <sup>3</sup>	<b>7,7 µg/m<sup>3</sup></b>	PM <sub>2,5</sub>
-	<b>73,3 µg/m<sup>3</sup></b>	O <sub>3</sub>
-	<b>0,22 µg/m<sup>3</sup></b>	CO
5 µg/m <sup>3</sup>	<b>0,11 µg/m<sup>3</sup></b>	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>
6 ng/m <sup>3</sup>	<b>0,4942 ng/m<sup>3</sup></b>	As
5 ng/m <sup>3</sup>	<b>0,0986 ng/m<sup>3</sup></b>	Cd
20 ng/m <sup>3</sup>	<b>6,1075 ng/m<sup>3</sup></b>	Ni
0,5 µg/m <sup>3</sup>	<b>0,0027 µg/m<sup>3</sup></b>	Pb
1 ng/m <sup>3</sup>	<b>0,1186 ng/m<sup>3</sup></b>	B(a)p



## Medidas implantadas para el control de las emisiones atmosféricas



### Combustibles marinos

En cumplimiento del límite del contenido de azufre en los combustibles marinos del 0,5% establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI), durante 2021 ha sido relevante en el Puerto de Ceuta la actividad de **descarga de fueloil bajo en azufre** para suministrarlo a buques atracados y fondeados en este puerto.

## Calidad del agua

La calidad del agua en el puerto puede verse comprometida por **vertidos** procedentes de los buques (accidentales o malintencionados), por vertidos de aguas residuales urbanas no tratadas procedentes de la ciudad, por escorrentías de lluvia o riego no tratadas o no canalizadas, etc.

Para evitar que las aguas residuales y pluviales terminen vertiéndose al mar, el Puerto de Ceuta cuenta con un alto porcentaje de **sistemas de recogida** de éstas, además de otras **medidas de control de vertidos** que se indican a continuación.

**285 m<sup>3</sup>**  
Volumen de aguas residuales generadas en 2021

Descenso del 18%

### Distribución de aguas residuales



Colector municipal: **69%**

Fosa séptica: **24%**

**69%**  
Superficie de la zona de servicio con recogida de aguas residuales

**58%**  
Superficie de la zona de servicio con recogida de aguas pluviales

### Medidas implantadas para el control de los vertidos





## Limpeza de la lámina de agua

La limpieza de la lámina de agua se lleva a cabo con **periodicidad diaria**, con el objeto de retirar los sólidos flotantes (residuos sólidos urbanos, plásticos y maderas) y los posibles vertidos marítimos presentes en las aguas portuarias.

1.006,45 kg

Residuos flotantes retirados de la lámina de agua en 2021

### Medición de la calidad de las aguas

La vigilancia de la calidad de las aguas portuarias en el Puerto de Ceuta se realiza conforme a las “**Recomendaciones para Obras Marítimas**” (ROM 5.1-13). Para ello, la Autoridad Portuaria realiza la medición en continuo de parámetros físico-químicos del agua, la velocidad y dirección de la corriente y la turbidez, mediante una sonda multi-paramétrica, un correntímetro y un turbidímetro sumergidos en las “**Estaciones ROM**”, ubicadas conforme se muestra en la figura, a las que se ha sumado en 2021 una estación 6.

También se han realizado mediciones puntuales de nutrientes, benceno, coliformes en suspensión, metales pesados, hidrocarburos aromáticos policíclicos y otros contaminantes.

En general, **los resultados obtenidos muestran una situación similar a periodos anteriores y acorde a los valores de referencia, destacando el excelente estado de las aguas en relación a coliformes en suspensión**, con rango de mejora respecto a la turbidez y la clorofila a.

Adicionalmente, esta entidad cuenta con una red de “**Estaciones Centinela**” (ubicadas conforme se muestra en la figura) con la que realiza un exhaustivo control biológico de las aguas del entorno con presencia de especies y hábitats sensibles a las operaciones portuarias.

El control sobre los indicadores biológicos marinos realizado en 2021 ha detectado una alta cobertura del alga invasora *Rugulopterix okamurae*, confirmando su afianzamiento definitivo.

Por otra parte, se sigue notando un impacto pesquero negativo en las gorgonias, con daño crónico en el coralígeno *Paramuricea clavata*, pero también se observa un **saludable reclutamiento de pequeños ejemplares que favorecen la regeneración del bosque de gorgonias rojas**.

#### Puertos sostenibles

Con motivo del día mundial del medio ambiente, la Autoridad Portuaria organizó las **jornadas online “Puertos sostenibles”** para sensibilizar a la Comunidad Portuaria sobre la importancia de proteger el medio ambiente y, en particular, las aguas del entorno portuario.





## Episodios de contaminación marina accidental

El **Plan Interior Marítimo** (PIM) del Puerto de Ceuta incluye el procedimiento de actuación ante vertidos en las aguas portuarias. Su versión más reciente es de noviembre de 2020 y se encuentra en trámites para su aprobación por la Dirección General de la Marina Mercante.

En 2021 se han producido 2 sucesos de polución marina que han resultado en la activación del PIM. **Ambos**, referidos a continuación, **se controlaron en su totalidad y supusieron la restitución de los parámetros de calidad del agua a sus valores previos.**

### Dron marino

**USV Vendaval** ha participado en varios sucesos de vertido y en un ejercicio anticontaminación realizado por una empresa concesionaria.

- › **Vertido IFO 380:** la rotura de un manguote de tierra de toma de carga durante el suministro a una gabarra produjo un vertido que afectó al muelle, la gabarra y el mar. El vertido se controló mediante una barrera anticontaminación y medios absorbentes;
- › **Vertido combustible tipo GO:** la embarcación USV Vendaval disipó unas irisaciones de combustible de origen desconocido, hasta que al día siguiente volvieron a detectarse durante un traslado de embarcaciones deportivas, por lo que se detuvieron los trabajos, se descontaminó la zona y la USV Vendaval disipó las manchas.

## Calidad acústica

Aunque el **Mapa de Ruido de la Ciudad Autónoma de Ceuta** identifica como principal fuente sonora el tráfico viario, la Autoridad Portuaria, en aras de garantizar unos niveles acústicos en el puerto que no produzcan molestias a la población, ha detectado las operaciones portuarias más susceptibles de generar ruidos, con el objeto de implantar medidas que permitan minimizarlos.

En concreto, el foco de mayor emisión acústica en el Puerto de Ceuta son los buques atracados en horario nocturno en el Muelle de España, seguidos del movimiento de mercancías en terminales Ro-Ro, la actividad industrial de concesiones, las obras de construcción, la maquinaria portuaria y la manipulación de contenedores y chatarra.

0  
Quejas por ruido recibidas en 2021



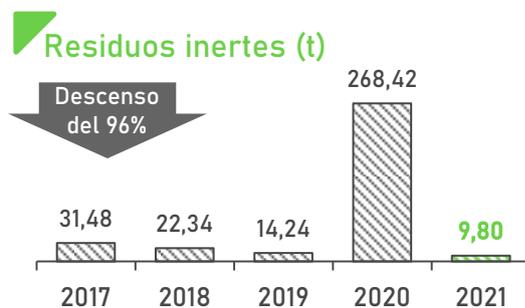
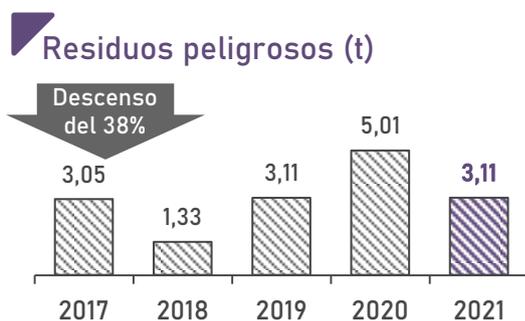
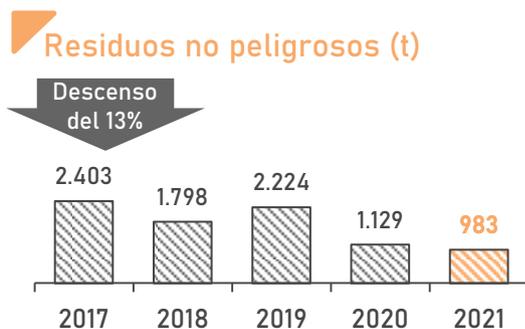


## Medidas implantadas para el control de las emisiones acústicas



## Gestión de residuos

### Generación de residuos



**Los residuos generados**, procedentes tanto de la propia actividad de la Autoridad Portuaria (prestada en oficinas y talleres) como de la limpieza de viales, **han disminuido** de forma generalizada respecto al año anterior, y el 46% de los mismos ha tenido como destino procesos de valorización.

#### Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE)

La Autoridad Portuaria de Ceuta y la Asociación Ambilamp han suscrito en 2021 un Convenio para implantar mecanismos para la recogida selectiva y el almacenamiento de RAEE.

Además de los residuos presentados en los gráficos, en la obra de acondicionamiento del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato se realizó un **dragado de 113 m<sup>3</sup> de arena**, que fue vertida en la balsa de lodos de la explanada de la fase 1ª de ampliación del puerto, formada por una lámina impermeabilizante de polietileno de 2 mm de espesor y protegida por un geo-textil anti-punzonamiento, y sobre ella se dispuso un geo-compuesto drenante de 4,2 mm de espesor.

Por otra parte, durante 2021 se han retirado 7.416,8 m<sup>3</sup>, 0,1 m<sup>3</sup> y 2.331,66 m<sup>3</sup> de desechos **MARPOL I, IV y V**, respectivamente.



## Recogida y destino de los residuos

Los residuos son depositados en los numerosos **contenedores** que la Autoridad Portuaria tiene habilitados en toda la zona de servicio para uso de los miembros de la Comunidad Portuaria.

Los contenedores son distintos para diferentes tipos de residuos, lo que permite la **recogida segregada** del 100% de los residuos generados.

Posteriormente, éstos son gestionados de la forma adecuada, ya sea mediante su **valorización** o su eliminación.

### Mejoras futuras

La Autoridad Portuaria tiene previsto instalar un **nuevo punto limpio** en la lonja y formar al personal de talleres en la adecuada gestión de los residuos.

## Medidas implantadas para la gestión de los residuos



## Medio natural

### Espacios protegidos



Figura de protección	Distancia al puerto	Plan de gestión	
Red Natura 2000: ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves)	En parte, dentro de la zona de servicio de agua	ES0000197	<b>Acantilados del Monte Hacho</b>
Red Natura 2000: LIC (Lugar de Interés Comunitario)	En parte, dentro de la zona de servicio de agua	ES6310002	<b>Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho</b>
Red Natura 2000: ZEPA y LIC	Anexo a la zona de servicio de agua	ES6310001	<b>Calamocarro-Benzú</b>



## Biodiversidad

La Autoridad Portuaria de Ceuta tiene un amplio conocimiento de las especies y hábitats presentes en las aguas portuarias, debido a proyectos de investigación llevados a cabo y a diversos controles y seguimientos realizados.

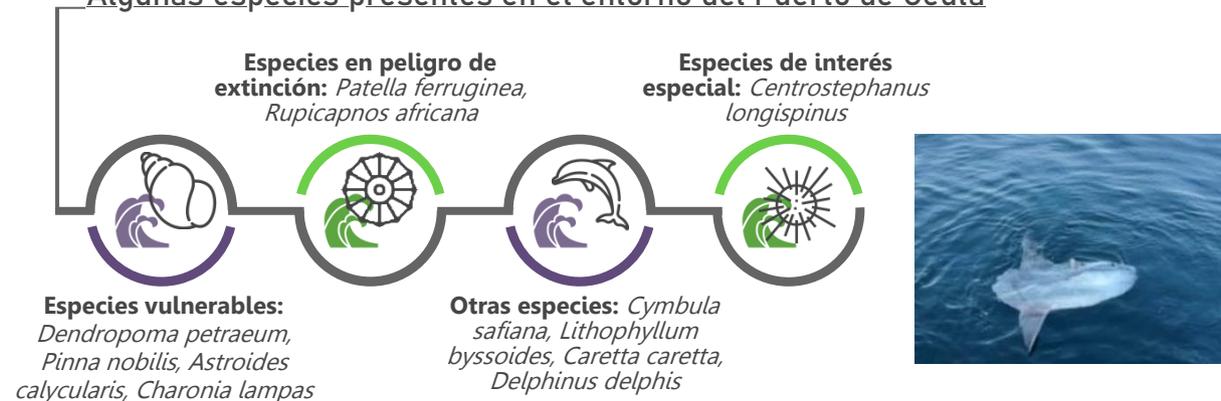
En particular, en la zona II de aguas del Puerto de Ceuta existe una estación internacional para la monitorización y el control del coralígeno *Paramuricea clavata* (gorgonia roja).

Además, durante 2021 se ha llevado a cabo un **estudio bionómico en zona I** para el documento ambiental del proyecto de dragado en la dársena de Levante.

### Fauna detectada

El dron marino de la Autoridad Portuaria de Ceuta ha avistado en 2021 un ejemplar de **pez luna** dentro de la dársena portuaria.

### Algunas especies presentes en el entorno del Puerto de Ceuta



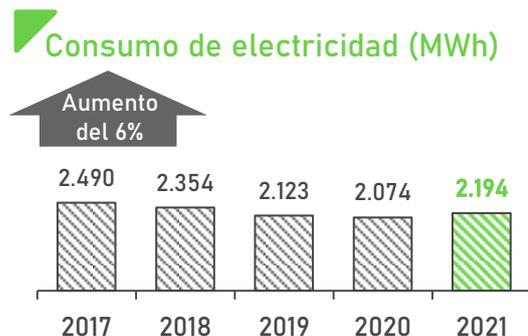
## Ecoeficiencia

### Consumo de energía

La Autoridad Portuaria de Ceuta se sitúa en la primera línea del Sistema Portuario Estatal en cuanto a eficiencia energética, como pone de manifiesto su **Sistema de Gestión de la Energía**, en el marco del cual tiene implantadas diversas medidas que le permiten continuar optimizando su consumo energético.

Entre estas medidas se incluyen la adquisición de **vehículos ecológicos**, la instalación de alumbrado de **tecnología led** en diversas zonas (en concreto, en 2021 se ha adquirido una nueva torreta de alumbrado público para el parking de vehículos del Muelle Cañonero Dato) y la tramitación de **compras** conforme a criterios de eficiencia energética, como los fancoil y compresores adquiridos en 2021 para las oficinas del Muelle de España.

Un importante avance a este respecto lo constituye la redacción en 2021 del proyecto de construcción del **cable eléctrico submarino** que conectará el Puerto de Ceuta con la Península Ibérica. El proyecto, en el que participan la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado y la Red Eléctrica Española, permitirá a la Ciudad de Ceuta dejar de constituir una "isla energética" para integrarse de forma definitiva en el sistema eléctrico peninsular, **reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub>** y las interrupciones en el suministro.



### Distribución de fuentes de consumo



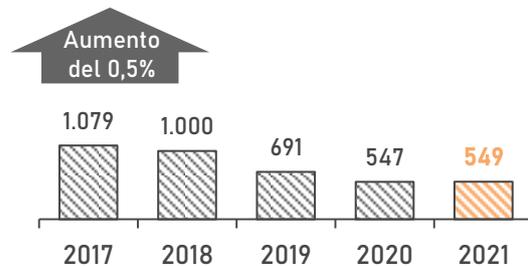
Electricidad: **93,7%**  
Combustible: **6,3%**



La Autoridad Portuaria de Ceuta calcula su huella de carbono con **alcance 1+2**, considerando las emisiones generadas por el consumo de electricidad y de combustibles fósiles en equipos, embarcaciones y vehículos. Para ello, hace uso de la **calculadora** disponible en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

La huella de carbono de 2021 se ha mantenido en un valor muy similar al de 2020, año en el que ya se experimentó una importante disminución.

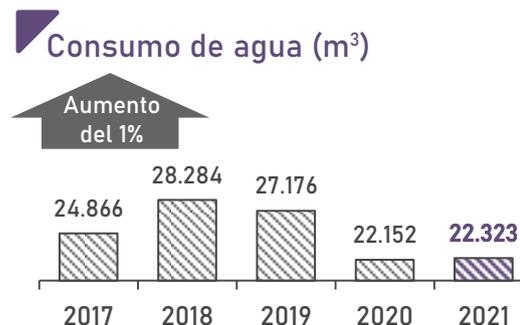
## Emisiones de CO<sub>2</sub> equivalentes (t)



## Consumo de agua

El consumo de agua propio de la Autoridad Portuaria de Ceuta ha crecido mínimamente respecto al ejercicio anterior, manteniéndose en los valores alcanzados durante la pandemia, y que ponen de manifiesto la **eficacia de las medidas adoptadas para reducir los consumos**, como la medición del caudal mediante caudalímetros y la reparación de las averías detectadas en la red de abastecimiento.

El agua consumida es tanto potable (destinada, principalmente, a oficinas, talleres y la Estación Marítima) como no potable (utilizada en el riego de zonas verdes), siendo mayoritaria la proporción de esta última en el consumo total de agua de la Autoridad Portuaria.



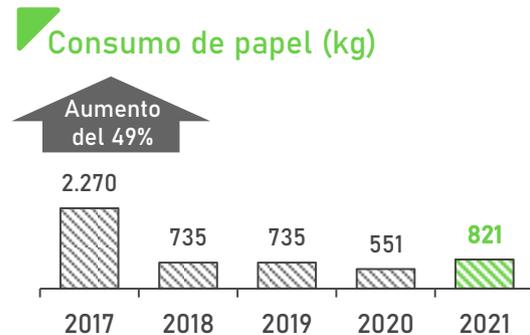
### Distribución de fuentes de consumo





## Consumo de papel

El consumo de papel, calculado en función del papel comprado durante el año, ha subido respecto a 2020, si bien este año no es comparable, a causa de los periodos de ausencia de personal en las instalaciones por la pandemia, que motivó una menor necesidad de adquirir material. Respecto al resto de años precedentes, el consumo se sigue encontrando bastante por debajo de 2017, como consecuencia de la **transformación digital** llevada a cabo en el seno de la organización.



# Informe de Sostenibilidad





## Contenido

Dimensión  
Institucional



Dimensión  
Económica



Dimensión  
Social



Dimensión  
Ambiental



## Dimensión Institucional

### Presentación y estrategia de sostenibilidad

#### Presentación

##### Declaración del Presidente

Los puertos son agentes fundamentales en la logística del transporte a nivel mundial, por lo que sobre ellos recae gran parte de la responsabilidad de dinamizar el mercado internacional tras la complicada situación que nos ha dejado la pandemia por COVID-19, buscando la innovación tecnológica para definir nuevas líneas de negocio.

En este marco, la Autoridad Portuaria de Ceuta trabaja conjuntamente con Puertos del Estado en el desafío de buscar futuros proyectos de mercado que permitan situar al Sistema Portuario Estatal a la vanguardia de la innovación, considerando dos aspectos esenciales: su estratégica situación geográfica, en el mayor corredor marítimo del mundo, y las ventajas económicas y fiscales que ofrece la Ciudad Autónoma de Ceuta.

De conformidad con el nuevo marco estratégico del Sistema Portuario Estatal, esta Autoridad Portuaria plantea un modelo de desarrollo enmarcado en tres áreas principales: la protección del medio ambiente y la sostenibilidad, la digitalización de los servicios portuarios y la dinamización de desarrollo del nuevo modelo económico de la ciudad.

En el marco de la sostenibilidad y el medio ambiente, y en línea con el concepto de "Puerto Verde", es fundamental el papel que juegan los Sistemas de Gestión Ambiental y de la Energía que la Autoridad Portuaria de Ceuta tiene certificados desde 2006 y 2016, respectivamente, conforme a reconocidos estándares internacionales y que le permiten realizar importantes actuaciones de eficiencia energética y control de la calidad ambiental, siempre de la mano de la tecnología con el dron marino USV Vendaval, que además de colaborar en la protección ambiental gracias a su capacidad de detectar vertidos e inyectar marcadores para su rápida localización, también realiza funciones de vigilancia del recinto portuario y del tráfico marítimo.

La adquisición de esta embarcación es el máximo exponente de la revolución tecnológica ejecutada en el seno de la Autoridad Portuaria, a la que se unen los dispositivos electrónicos para la gestión documental y otras iniciativas innovadoras y de transformación digital y económica, que permiten optimizar los servicios y la explotación de las instalaciones portuarias.

En cuanto a la dinamización de la economía, el contexto en el que se ha situado el ejercicio 2021, de recuperación tras la pandemia, ha frenado el asentamiento de nuevas líneas de negocio que permitan al puerto mantener su competitividad en su zona de influencia, situación que va a verse en gran parte enmendada con la aportación del Fondo de Compensación Interportuario a recibir en 2022, de 12,32 millones de euros, en la que se ha tenido en cuenta la condición de insularidad del Puerto de Ceuta, que mediatiza su desarrollo socioeconómico.

Como estrategias futuras se apuesta por la promoción del sector del bunkering y el fomento del comercio interior mediante actuaciones de integración Puerto-Ciudad que permitan la apertura del puerto a la ciudadanía.

En este sentido, la generación de empleo estable y de calidad es otra contribución relevante del puerto al crecimiento económico de la ciudad. De hecho, el estudio "Evaluación del Impacto Económico del Puerto de Ceuta y su contribución al desarrollo económico de la Ciudad de Ceuta", elaborado por la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Cádiz en el año 2019, puso de manifiesto que el 24% del empleo y el 28% del Valor Añadido Bruto de Ceuta son generados por el puerto.

Además del fomento del empleo, la Autoridad Portuaria de Ceuta vigila el mantenimiento de unas condiciones portuarias que garanticen la seguridad, la salud y el bienestar de su comunidad. En particular, durante 2021 este organismo ha mantenido las medidas de desinfección en el recinto portuario y otras actuaciones pertinentes para evitar la propagación del virus SARS-CoV-2, y ha continuado destinando un alto montante económico al refuerzo de la seguridad en las instalaciones que gestiona, con más presencia de la Policía Portuaria en algunas actividades, como en el suministro de combustible.

Todas estas iniciativas tienen cabida con detalle en esta Memoria de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Ceuta, que constituye la decimoquinta edición y cuyo contenido se presenta a continuación, exponiendo los datos más representativos de la actividad del puerto a lo largo del ejercicio 2021. Con ello se pretende dar respuesta al principio de transparencia de gestión y responsabilidad social, así como al objetivo de desarrollo sostenible en el que todos nos encontramos inmersos, abordado en esta institución desde sus dimensiones institucional, económica, social y ambiental.

*D. Juan Manuel Doncel Doncel*

Presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta

## Estrategia

### ■ Misión, visión y valores

#### **Misión:**

- › Gestionar el tráfico portuario y el dominio público adscrito a su ámbito de competencia con criterios de rentabilidad, eficacia, eficiencia y sostenibilidad;
- › Prestar o gestionar, según proceda, los servicios relacionados que demandan los sectores económicos y la ciudadanía, promoviendo la relación con el entorno e implantando medidas que repercutan en un desarrollo de la economía y del bienestar en su área de influencia.

**Visión:** la Autoridad Portuaria de Ceuta pretende constituir un referente a nivel de sostenibilidad institucional, económica, social y ambiental en el marco de los puertos del Mediterráneo, ejerciendo como modelo en estos ámbitos también para la Ciudad Autónoma de Ceuta.

#### **Valores:**

- › Fomento de la calidad y la modernización de los servicios como elemento diferenciador respecto a otros puertos de su entorno y como estrategia para la captación de tráfico;
- › Diálogo social, seguridad y protección del medio natural integrados en su modelo de gestión;
- › Vinculación del puerto con su ámbito de influencia, en beneficio de la Comunidad Portuaria y del tejido empresarial de la ciudad;
- › Consenso, transparencia y cumplimiento de la legislación como principios rectores de su actividad;
- › Desarrollo profesional, participación y comunicación con los empleados para favorecer el bienestar en su lugar de trabajo.

## Principales retos y objetivos de sostenibilidad

### Objetivos operativos:

Actuaciones	Fin	
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Jornadas con la Comunidad Portuaria para analizar las posibilidades del bunker en Ceuta y establecer líneas de actuación para su promoción</li> <li>› Contactos con la cámara y confederación de empresarios para el análisis de la valoración inicial</li> </ul>	13%	Nueva valoración de terrenos
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Disposiciones de liquidez con cargo a la póliza de crédito</li> </ul>	13%	Aprobación del pliego de servicio comercial de avituallamiento
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Disposiciones de liquidez con cargo a la póliza de crédito</li> <li>› Búsqueda de soluciones para mejorar los ingresos y la viabilidad financiera del puerto tras la crisis sanitaria</li> <li>› Inicio de modificación de la <i>Ley de Puertos</i> respecto al reparto del Fondo de Compensación Interportuario</li> <li>› Estimaciones de las necesidades adicionales de financiación de la Autoridad Portuaria de Ceuta</li> </ul>	30%	Plan de reequilibrio financiero
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Hitos previstos en el Plan de Empresa (convocatorias, jubilaciones, adecuaciones al nuevo convenio colectivo...)</li> </ul>	50%	Plan de regularización de la masa salarial de dentro de convenio
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Propuesta de ampliación de la inversión para mejorar el acceso de personas con movilidad reducida</li> </ul>	50%	Plan de accesibilidad universal
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Continuación de los trabajos de implementación de inventarios de infraestructuras, incluyendo el del DRON en el reestructurado software SIMAR</li> </ul>	50%	Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Tramitación de la adjudicación del contrato "Levante sin papeles de importación" y desarrollo de la herramienta</li> </ul>	75%	Implantación de un servicio de control de las salidas de mercancías
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Estudio de las ventajas fiscales de Ceuta para el bunker e informe de necesidad de contratar una asistencia técnica</li> <li>› Jornadas con la Comunidad Portuaria para analizar las posibilidades del bunker en Ceuta y establecer líneas de actuación para su promoción</li> </ul>	50%	Medidas para la captación de nuevos tráficos
-	0%	Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Obtención de certificación, válida hasta octubre de 2022</li> </ul>	100%	Certificación PERS
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Módulos de gestión de aplazamientos e inicio de la redacción del manual de procedimientos</li> </ul>	75%	Mejora de los procesos de gestión de ingresos

## Funciones y forma jurídica

- I\_01. Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el *Texto Refundido de la Ley de Puertos*).

La Autoridad Portuaria de Ceuta es un Organismo Público dependiente del ente público Puertos del Estado, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Constituye una entidad de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propio independiente, con plena capacidad de obrar para el desarrollo de sus fines, lo que hace con sujeción al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuye.

Ésta gestiona el Puerto de Ceuta en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad, debiendo ajustarse a los principios establecidos legalmente.

Los aspectos más relevantes de la forma jurídica de las Autoridades Portuarias y, en particular, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, están regulados por el *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, aprobado por el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre*, que establece lo siguiente:

### **Artículo 25:**

Corresponden a la Autoridad Portuaria las siguientes competencias:

- a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

## **Artículo 27:**

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

La financiación de la Autoridad Portuaria se produce, especialmente, a través de las Tasas y Tarifas. Otra forma de financiación es a través de cofinanciación de otros organismos o instituciones.

## **Artículo 66:**

Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en el puerto como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realiza con criterios de rentabilidad y eficiencia.

## Gobierno y calidad de gestión

### ■ I\_02. Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración.

Tal como se describe en los artículos del 29 al 35 del *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, los aspectos de relevancia en relación a los órganos que gobiernan, gestionan o asisten a la Autoridad Portuaria son los indicados a continuación:

#### **Consejo de Administración:**

Su función principal es la de regir y administrar el Puerto, estableciendo para ello sus propias normas de gestión y funcionamiento. Entre sus funciones se incluye también la aprobación de proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria, las cuentas anuales, las inversiones y operaciones financieras, los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos. Además, fija los objetivos de gestión anuales, otorga las concesiones y autorizaciones y aprueba las Ordenanzas del Puerto, entre otras. La designación de sus vocales se realiza a propuesta de las Administraciones Públicas y las Entidades y Organismos representados.

#### **Presidente:**

Representa a la Autoridad Portuaria y al Consejo de Administración, encargándose de establecer directrices generales para la gestión de los servicios, velar por el cumplimiento de las normas aplicables, disponer gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director, pagos o movimientos de fondos, entre otras. Es designado por el órgano Competente de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

#### **Director:**

Se encarga de la dirección y gestión ordinarias de la Autoridad Portuaria, incluyéndose entre sus tareas la incoación de los expedientes administrativos que le correspondan, la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, la elaboración y sometimiento al Presidente de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, los anteproyectos de presupuestos y la financiación, entre otras tareas similares. Es nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente.

## I\_03. Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.

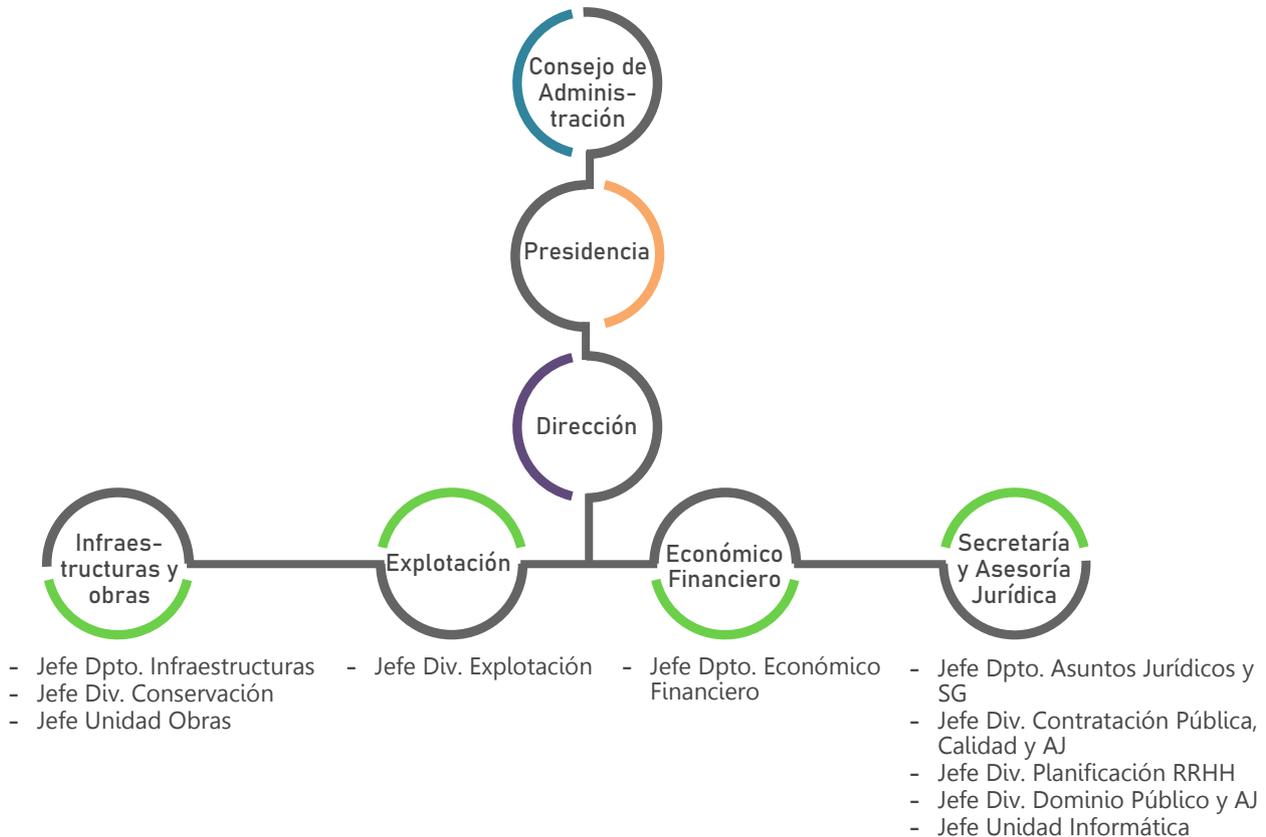
Miembros por entidad u organismo	
Presidente de la Autoridad Portuaria (Presidente)	1
Capitán Marítimo (Vicepresidente)	1
Representantes de la Administración General del Estado	3
Representantes de la Ciudad Autónoma de Ceuta	4
Representantes del municipio	2
Representantes de los sectores sociales y económicos	4
Representantes de la Autoridad Portuaria: Director y Secretario	2

**I\_04. Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.**

<input type="checkbox"/>	Modelo de gestión de excelencia EFQM
<input checked="" type="checkbox"/>	Sistema de gestión de la calidad ISO 9001 "Servicios generales, conforme son definidos en el marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal y gestión del dominio público portuario".
<input checked="" type="checkbox"/>	Sistema de gestión de la prevención de riesgo laborales ISO 45001
<input type="checkbox"/>	Sistema de gestión y auditoría medioambiental EMAS
<input checked="" type="checkbox"/>	Sistema de gestión ambiental ISO 14001
<input checked="" type="checkbox"/>	Cuadro de mando integral específico
<input checked="" type="checkbox"/>	Otros: Análisis DAFO anual Sistema de Gestión de la Energía conforme a la Norma UNE-EN ISO 50001, con el siguiente alcance: "Servicios generales, conforme son definidos en el marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal y gestión del dominio público portuario". Sistema Integrado de Gestión de calidad, medio ambiente y seguridad y salud en el trabajo, con igual alcance. En 2020, la Autoridad Portuaria ha renovado la certificación de sus sistemas de gestión.

## I\_05. Existencia de comité de dirección y su estructura.

El Comité de Dirección de la Autoridad Portuaria, conformado por el personal no adscrito al Convenio Colectivo de aplicación, se estructura del siguiente modo:



El Comité de Dirección se encuentra conformado por los responsables de las diferentes áreas en las que se organiza la Autoridad Portuaria. Su función principal es la de establecer, poner en marcha y realizar el seguimiento de los objetivos estratégicos y operativos que conducen a la mejora de la gestión portuaria. En el seno de este Comité se discuten y adoptan decisiones sobre asuntos de relevancia de carácter operativo.

### **I\_06. Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.**

#### **Consejo de Navegación y Puerto:**

Se trata de un órgano de asistencia e información de Capitanía Marítima y del Presidente de la Autoridad Portuaria, en el que se encuentran representadas personas y entidades con un interés directo en el buen funcionamiento del Puerto y del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo, y que se reúne únicamente cuando surge alguna necesidad.

Entre sus componentes se encuentran Capitanía Marítima, la Autoridad Portuaria y su presidente, la Administración de Aduanas, la Agencia Tributaria, la Delegación del Gobierno de Ceuta, la Sociedad Cooperativa de Amarradores de Ceuta, la Asociación de Empresas Estibadoras, la Asociación de Empresas Consignatarias, la Corporación de Prácticos, la Cofradía de pescadores, la Asociación de Empresas Concesionarias, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, los Servicios Periféricos de Costas, el Secretario del Consejo de Navegación y Puerto, los sindicatos más representativos, importadores y exportadores.

#### **Comité de Servicios Portuarios:**

Se encuentra integrado en el Consejo de Navegación y Puerto, y se reúne al menos una vez al año, así como cada vez que resulte preciso.

Se compone de los usuarios de servicios y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas: Presidente de la Autoridad Portuaria, Director de la Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima, Balearia-Buquebus, Sociedad Cooperativa de Amarradores de Ceuta, Asociación Española de Remolcadores, Asociación de Empresas Estibadoras, Asociación de Empresas Consignatarias, Corporación de Prácticos, Asociación Nacional de Empresas MARPOL, Secretario del Comité de Servicios Portuarios, U.G.T. y CC.OO.

#### **Comité Consultivo de Seguridad:**

Tiene por objeto prestar asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos o directrices tendentes a la mejora de la implantación de las medidas de protección del Puerto. Celebra sus reuniones cada seis meses, además de posibles reuniones adicionales que resultasen necesarias.

Sus miembros son nombrados por el Presidente de la Autoridad Portuaria, a propuesta de la autoridad responsable del órgano o institución a la que representan. Entre ellos se incluye: un representante designado por la Autoridad de Protección Portuaria, quien presidirá el Comité, un representante de la Capitanía Marítima, el Oficial de Protección del Puerto, un representante de la Administración de Aduanas, un representante por cada uno de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado con competencias en el

Puerto, un representante de la Comandancia Naval, un representante de la Administración responsable en materia de Protección Civil, un representante de la Administración responsable del control sanitario.

Otros comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración	
Órgano paritario y colegiado de participación destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la Autoridad Portuaria en materia de prevención de riesgos laborales. Se reúne una vez al año y siempre que resulte preciso	<b>Comité de Seguridad y Salud</b>
Estudia las necesidades formativas del personal conforme al perfil profesional requerido para su puesto de trabajo	<b>Comisión Local de Gestión por Competencias</b>
Se ocupa del establecimiento, puesta en marcha y seguimiento de los objetivos estratégicos y operativos para la mejora del desempeño de la Autoridad Portuaria en sus diferentes dimensiones	<b>Comité de Dirección</b>
Estudia las necesidades de contratación de personal y los requisitos exigibles a cada puesto de trabajo, evaluando a los candidatos correspondientes. Se reúne sólo en caso de necesidad	<b>Comisión de Contratación</b>
Cuerpo representativo de los trabajadores de la Autoridad Portuaria	<b>Comité de Empresa</b>
Se componen de la Dirección y los responsables de las diferentes áreas implicadas, y lideran, coordinan y analizan el desempeño de la Autoridad Portuaria en materias de calidad, medio ambiente, prevención de riesgos laborales y seguridad. Se reúnen con periodicidad anual	<b>Comité del Sistema Integrado de Gestión</b>
Este equipo está formado por los responsables de las áreas a las que aplica en mayor medida el Sistema de Gestión de la Energía. Lidera, coordina y analiza el desempeño de la Autoridad Portuaria en esta materia. Se reúnen una vez al año	<b>Equipo de Gestión de la Energía</b>

### Infraestructuras y capacidad

- ▀ **I\_07. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.**

La gestión del Puerto de Ceuta responde a un modelo de "puerto propietario", por el que la Autoridad Portuaria pone a disposición de operadores privados una serie de infraestructuras para su explotación, ejerciendo como autoridad competente en la gestión del dominio público portuario. De este modo, se establecen sinergias entre los sectores público y privado, en beneficio de la calidad de los servicios prestados y del rendimiento de los bienes de titularidad pública.



Muelles	Usos	Superficie (m <sup>2</sup> )	Longitud (m)	
Poniente	Mercancía general, granel líquido, Ro-Ro	<b>105.153</b>	<b>1.343</b>	1
Levante	Granel sólido y líquido	<b>24.808</b>	<b>501</b>	2
Pantalán de Poniente	Diverso	-	<b>180</b>	3
Pantalán de Levante	-	-	<b>53</b>	4
Alfau	Granel sólido y líquido	<b>3.300</b>	<b>66</b>	5
Cañonero Dato	Pasaje, Ro-Ro	<b>48.608</b>	<b>813</b>	6
España	Cruceros	<b>236.132</b>	<b>700</b>	7
		<b>418.001</b>	<b>3.656</b>	<b>Total</b>

# Informe de Sostenibilidad

Superficie (ha) *	
Zona de servicio terrestre	83,04
Zona I de aguas	104
Zona II de aguas	690

\* Conforme han sido definidas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, aprobado por Orden FOM/819/2015, de 21 de abril, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Ceuta.

Accesos terrestres	Superficie (m <sup>2</sup> )	Longitud (m)
<b>Muelles de Levante, Alfau y dársena pesquera</b>	15	1,50
<b>Dársena deportiva</b>	12	1,50
<b>Dique-Muelle de Poniente *</b>	12,5	-
<b>Muelles de España y Cañonero Dato *</b>	20	1,50

\* El acceso a los muelles de Poniente y del Cañonero Dato puede realizarse también por el camino de servicio a la cantera de Benzú, que confluye, en la zona de arranque de los citados muelles, con la vía de acceso propiamente dicha.

### I\_08. Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.

Las obras proyectadas, ejecutadas o finalizadas por la Autoridad Portuaria en 2021 de mayor relevancia se relacionan a continuación.

Actuaciones	Fecha	Inversión de la Autoridad Portuaria	
Dragado y nivelación del fondo marino para el asentamiento de un muelle de gravedad, ejecutado por un tacón de hormigón en masa, reparación de los bloques dañados por la erosión ocasionada por la exposición continua a los jets de los buques en su atraque y desatraque, e inyección de lechada de cemento desde la superficie del muelle para rellenar las oquedades producidas por el escape de material de relleno al mar	11/2021	<b>910.264,54 €</b>	<b>Acondicionamiento del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato para implementar un atraque Ro-Ro fijo para los buques de pasajeros</b>
Recalce de la cimentación de las viviendas, reparación de fisuras y grietas en las fachadas, colocación de puertas en los pisos y en el acceso de la caja de escaleras con los pasillos a las entradas de las viviendas	11/2021	<b>39.869,49 €</b>	<b>Adecuación de zonas comunes y accesos en las viviendas de la antigua Junta de Obras del Puerto (JOP)</b>
Realización del estudio de clima, agitación interna y ondas largas en la nueva dársena de embarcaciones auxiliares y evaluación de las nuevas secciones anti-reflexión para su validación	12/2021	<b>25.022,50 €</b>	<b>Remodelación de la dársena de embarcaciones auxiliares</b>

Adicionalmente, durante el ejercicio 2021 han revestido especial relevancia las actuaciones llevadas a cabo con el objeto de potenciar el transporte de productos petrolíferos y la competitividad en el **suministro de combustible** a buques de mayor calado y eslora.

Las actuaciones han incluido mejoras en las infraestructuras portuarias y la operativa para lograr ampliar la capacidad de suministro, manteniendo la seguridad y la protección al medio ambiente, que han supuesto una inversión de más de 5 millones de euros. En concreto, este montante se ha destinado a:

- › Disposición de carretes en el nuevo muelle adosado del Dique de Poniente;

- › Renovación de las tuberías de suministro;
- › Interconexión submarina Levante-Poniente con las factorías de DUCAR I y DUCAR II.

Las actuaciones mencionadas se enmarcan dentro de la apuesta que se viene haciendo desde la Autoridad Portuaria de Ceuta y los prestadores del servicio para posicionar al puerto y a la ciudad como un referente del bunkering en la zona del estrecho de Gibraltar.

## ► I\_09. Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.

La Autoridad Portuaria de Ceuta es miembro de distintas asociaciones que le permiten generar nuevas oportunidades de negocio y promocionarse en eventos, publicaciones y portales web. En concreto, pertenece a la Asociación Internacional de la Industria del Bunkering (IBIA), órgano internacional de promoción y representación de la industria del combustible a buques.

## Mercados servidos

- ▶ I\_10. Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total.

La siguiente tabla muestra las estadísticas de tráfico portuario registradas en los últimos cinco años:

Pasajeros de línea regular	Avituallamiento combustible (t)	Graneles sólidos (t)	Graneles líquidos (t)	Mercancía general (t)	Total mercancías (t)	
1.866.256	639.611	17.469	994.798	868.829	<b>1.881.096</b>	2017
1.996.606	715.174	31.893	834.100	845.411	<b>1.711.404</b>	2018
2.099.701	772.552	24.625	872.261	832.491	<b>1.729.377</b>	2019
786.289	578.894	20.697	714.558	560.929	<b>1.296.184</b>	2020
<b>943.012</b>	<b>457.392</b>	<b>15.911</b>	<b>499.366</b>	<b>598.753</b>	<b>1.114.030</b>	<b>2021</b>

Graneles sólidos (%)	Graneles líquidos (%)	Mercancía general (%)	
0,9	52,9	46,2	2017
1,9	48,7	49,4	2018
1,4	50,4	48,1	2019
1,6	55,1	43,3	2020
<b>1,4</b>	<b>44,8</b>	<b>53,8</b>	<b>2021</b>

Resulta de interés también hacer mención a los datos de tráfico aéreo. En 2020, el helipuerto de Ceuta dio servicio a 64.759, lo que supone un incremento del 57% respecto al año anterior.

En lo que respecta a la pesca fresca, solamente se han pescado 2 toneladas en 2021.

Por su parte, el tráfico de buques y cruceros ha aumentado respecto al año anterior.

## **I\_11. Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.**

El hinterland y el foreland (en relación al movimiento de mercancías, área de influencia terrestre y área de influencia marítima, respectivamente) del Puerto de Ceuta se encuentran condicionadas por la localización de la Ciudad.

Así, las mercancías desembarcadas han tenido como principales orígenes otros puertos de España, además de Portugal, Francia, Italia, Suecia, Holanda y Reino Unido, entre otros.

Por su parte, todas las mercancías embarcadas se han destinado a puertos españoles.

## **I\_12. Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.**

En 2021, la Autoridad Portuaria ha facturado a sus cinco clientes principales el 47,2% de su cifra de negocio, manteniéndose este dato en la línea de ejercicios anteriores.

### I\_13. Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.

El Puerto repercute de forma significativa en el desarrollo de la actividad económica de la Ciudad Autónoma de Ceuta, debido a que la mayor parte del abastecimiento se efectúa por vía marítima y a las limitadas posibilidades de expansión a nivel de creación de suelo industrial y comercial, lo cual compensa a partir de la oferta de espacios concesionables de los que dispone el Puerto.

Los sectores de actividad local que se apoyan en la actividad portuaria del Puerto de Ceuta para su desarrollo en mayor medida son los que se indican en la siguiente tabla.

Sectores con mayor dependencia de la actividad portuaria	
<p>La distribución de hidrocarburos, en los ámbitos terrestre y marítimo, se sirve de las infraestructuras que proporciona el Puerto para la recepción y distribución de sus productos.</p> <p>Además, las principales compañías suministradoras se encuentran asentadas en terrenos concesionados del Puerto.</p>	<b>Distribución de hidrocarburos</b>
<p>Toda la energía consumida en la ciudad de Ceuta es suministrada por la central térmica de Endesa Generación, ubicada en el Puerto. Esta central se abastece asimismo del combustible que en él se descarga.</p>	<b>Sector energético</b>
<p>Forman parte de ellas las compañías navieras, los agentes consignatarios y de aduanas, los prestadores de servicios portuarios, las agencias de viajes, etc., y constituyen un foco de generación de empleo en la ciudad.</p>	<b>Actividades de apoyo al tráfico marítimo</b>
<p>La industria pesquera, pese a encontrarse en declive, sigue haciendo uso de las infraestructuras portuarias y los servicios auxiliares que le aporta el Puerto.</p>	<b>Sector pesquero</b>
<p>La construcción, que ha experimentado un crecimiento en la ciudad en este año 2018, se sirve del tráfico marítimo para la obtención de cemento y arena, principalmente.</p>	<b>Construcción</b>
<p>Los pasajeros de los cruceros que hacen escala en el Puerto repercuten en los sectores de la hostelería y el comercio ceutí. Además de estos beneficios económicos directos, deben tenerse en cuenta los indirectos, derivados de la proyección internacional del Puerto y la ciudad.</p>	<b>Sector turístico</b>

## Servicios

■ I\_14. Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.

En la Autoridad Portuaria de Ceuta se prestan servicios fundamentales para la explotación de la actividad portuaria. Estos servicios se dividen en servicios generales, servicios de señalización marítima, servicios técnico – náuticos y servicios comerciales, realizándose la prestación de estos dos últimos de forma indirecta.

Los servicios técnico-náuticos son los siguientes:

- › **Servicio de amarre:** actualmente prestado por dos empresas que cuentan con licencia por un periodo de 6 años;
- › **Servicio de practicaje del Puerto de Ceuta:** prestado por una empresa y con licencia por validez de 10 años;
- › **Servicio de remolque:** prestado por una empresa y un periodo de licencia de 10 años;
- › **Servicio de recepción de desechos generados por buques:** los servicios son realizados por una empresa, cuya licencia, dependiendo del anexo, tiene una validez de entre 6 y 12 años.

Todos estos servicios técnico-náuticos se rigen por diferentes pliegos de prescripciones particulares, donde se describen los requisitos de las empresas para poder acceder a la prestación del servicio, así como sus medios humanos, exigencias de calidad y medioambientales, o los procedimientos operativos y de control por parte de la Autoridad Portuaria de Ceuta.

También se prestan servicios comerciales, con una autorización por 5 años, que en sus diferentes pliegos cuentan, al igual que los de los servicios técnico-náuticos, con los mecanismos de control por parte de la Autoridad portuaria de Ceuta. Los servicios comerciales son los siguientes:

- › Servicio comercial de aprovisionamiento y transporte de suministros a buques fondeados;
- › Servicio comercial de avituallamiento de combustible por cisterna;
- › Servicio comercial de consignación de buques;
- › Servicio comercial de provisión de servicios de internet a buques;

- › Servicio comercial de recepción de la carga de hidrocarburos (autorización 10 años);
- › Servicio comercial de recogida de residuos reciclables;
- › Servicio comercial de suministro de combustible;
- › Servicio comercial de carga y descarga y depósito de mercancías (autorización por 10 años);
- › Servicio comercial de suministro de agua a buques.

La anterior información está disponible en [www.puertodeceuta.com/servicios/servicios-portuarios/](http://www.puertodeceuta.com/servicios/servicios-portuarios/).

► I\_15. Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

Empresas prestadoras de servicios portuarios que operan en el puerto durante 2021

Estiba	2
MARPOL	1
Practicaje	1
Remolque	1
Amarre	1
<b>Total</b>	<b>6</b>

Empresas concesionarias o con autorización de ocupación privativa del dominio público ligadas al movimiento de mercancías, pasaje, pesca, náutico deportivo o construcción y reparación naval

Concesiones	227
Autorizaciones	68
<b>Total</b>	<b>295</b>

■ I\_16. Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.

Superficie terrestre concesionable (ha)	37,68
Superficie terrestre en concesión (ha)	27,38
<b>Ratio (%)</b>	<b>73</b>

■ I\_17. Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas , sobre total de tráfico de mercancías.

Se cuenta con una zona de tráfico de contenedores, pero no constituye una terminal.

## Calidad del servicio

■ I\_18. Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.

X	Están disponibles en internet los pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios
X	Están disponibles en internet las condiciones generales de otorgamiento de concesiones
	Existe en internet información sobre los procesos de tramitación, que es necesario realizar para solicitar una licencia o concesión
	Se realizan periódicamente jornadas informativas dirigidas a posibles sectores objetivo informando de las condiciones de acceso para operar en el puerto
X	Existe en internet información disponible sobre las superficies disponibles y los usos a los que se dedican.
X	La Autoridad Portuaria pone a disposición de posibles operadores documentación en la que se detallan claramente los trámites y pasos a seguir para operar en el Puerto, bien como prestadores de servicio, o bien como titulares de una concesión.
X	Se han regulado las condiciones de prestación de servicios generales como Puntos de Inspección Fronterizo, aguada, etc.
X	Otras medidas adoptadas. Especificar cuáles.

La página web del puerto y el portal de transparencia informan además de:

- › Perfil del contratante, con acceso a procesos de licitación;
- › Tasas, tarifas, bonificaciones y coeficientes correctores;
- › Directorio de empresas y acceso al Portal de Transparencia del Gobierno de España.

También se publican los procesos de licitación pública en la plataforma de contratación del Estado.

## **I\_19. Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.**

Como novedad de 2021, y con objeto de mejorar la prestación del servicio en la Estación Marítima (embarque, preembarque y embarque de vehículos) y evitar contagios por razón de COVID-19, la Autoridad Portuaria de Ceuta redactó y aprobó un "Protocolo para la gestión de riesgos frente a la exposición al coronavirus (SARS-CoV-2) en la Estación Marítima del Puerto de Ceuta". Dicho protocolo se auditó por AENOR, certificándose posteriormente por el organismo.

Asimismo, se ha continuado haciendo uso de medidas implantadas en años anteriores, consistentes en la digitalización de distintos trámites administrativos y la bonificación sobre las tasas portuarias a las empresas que cumplan con ciertos estándares de calidad.

## **I\_20. Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.**

- › Trasmediterránea, S.A.: 250.000 pasajeros embarcados;
- › Balearia Eurolíneas Marítimas, S.A.: 400.000 pasajeros embarcados;
- › FRS Iberia, S.L.: 250.000 pasajeros embarcados.

■ I\_21. Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.

### **Quejas y sugerencias:**

Los clientes y usuarios del Puerto de Ceuta pueden exponer sus quejas o sugerencias a través de los distintos mecanismos que la Autoridad Portuaria de Ceuta tiene implantados a tal efecto: por registro físico, por la sede electrónica o por medio de la Oficina de Turismo de la Estación Marítima, con la que la Autoridad Portuaria tiene suscrito un acuerdo.

El procedimiento a aplicar una vez recibida la queja o sugerencia está recogido en el Sistema Integrado de Gestión, a fin de que éstas se subsanen, si procede, o, en todo caso, se respondan en el plazo establecido.

Para valorar de la forma más objetiva posible el grado de satisfacción de los usuarios del puerto (pasajeros, capitanes de buques, empresas concesionarias y consignatarias), la Autoridad Portuaria pone a disposición de los mismos en su página web unos cuestionarios de satisfacción que éstos pueden cumplimentar voluntariamente y cuando estimen oportuno.

Con este objeto, este organismo también ha elaborado un "Cuestionario de Calidad, Medio Ambiente y de Seguridad y Salud en el trabajo", que entrega anualmente en la reunión del Consejo de Navegación y Puerto.

En 2021 se han recibido un total de 4 quejas y 8 reclamaciones patrimoniales, que se han resuelto conforme al procedimiento establecido a tal efecto en el Sistema Integrado de Gestión de la Autoridad Portuaria de Ceuta.

## Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible

■ **I\_22. Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial.**

Todos los puntos de entrada al Puerto de Ceuta desde la Ciudad están perfectamente comunicados por vías urbanas con capacidad suficiente para acoger el tráfico terrestre con destino y origen al Puerto. Éstos permiten acceder a:

- › Muelles de Levante, Alfau y dársena pesquera;
- › Dársena deportiva;
- › Muelles de España y Cañonero Dato;
- › Dique-muelle de Poniente.

En cuanto a la conexión del Puerto por ferrocarril, ésta no existe.

■ **I\_23. Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).**

La Autoridad Portuaria basa su estrategia para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro) en la continua mejora de las instalaciones puestas al servicio de este tráfico.

En 2021 destaca el acondicionamiento del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato para implementar un atraque Ro-Ro fijo para los buques de pasajeros.

I\_24. Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.

Mercancía rodada (%)	
99,97	2017
100,00	2018
100,00	2019
99,53	2020
<b>99,37</b>	<b>2021</b>

## Comunicación institucional

### ■ I\_25. Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria analiza año tras año las necesidades e inquietudes de sus grupos de interés, con objeto de darles respuesta, antes de la realización de la Memoria de Sostenibilidad del Puerto de Ceuta.

Asimismo, esta sistemática se ha recogido en su Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo, ya que da cumplimiento a los requisitos de las nuevas versiones de las normas de referencia, las cuales se alinean con los principios y la metodología de la Memoria de Sostenibilidad.

Grupos de interés de la Autoridad Portuaria	
Personal de la Autoridad Portuaria	<b>Nivel muy alto</b>
Comunidad Portuaria	
Dirección de la Autoridad Portuaria	
Clientes (concesiones, armadores, navieras, embarcaciones menores)	
Otras empresas (licenciatarias, subcontratadas o autorizadas)	
Administración General del Estado	<b>Nivel alto</b>
Ciudadanos de la Ciudad Autónoma de Ceuta	
Administración General del Estado	
Pasajeros, visitantes y otros usuarios	<b>Nivel medio</b>
Sector empresarial de la Ciudad Autónoma de Ceuta	
Otras administraciones públicas	
Otros puertos del estrecho de Gibraltar	

### ► I\_26. Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.

El principal foro de comunicación y participación de los grupos de interés de la Autoridad Portuaria es su propio Consejo de Administración. De éste forman parte con voz y voto representantes de las instituciones y operadores privados vinculados a la actividad portuaria, la Ciudad Autónoma de Ceuta y los sectores sociales y empresariales de la Ciudad, como se muestra en el indicador I\_03.

Así mismo, la Autoridad Portuaria pone a disposición de todas las partes de interés eficaces canales de comunicación, como su página web, publicaciones en medios de comunicación local o en el Boletín oficial de la Ciudad Autónoma, la atención directa, la celebración de reuniones, etc.

Durante 2021 se ha continuado trabajando con los medios de comunicación especializados en el sector, tal y como ocurriese en años anteriores.

### ► I\_27. Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.

Desde la declaración de la pandemia por COVID-19, ésta se ha convertido en una de las principales inquietudes de los grupos de interés de la Autoridad Portuaria de Ceuta, que ha continuado implantando medidas para prevenir su contagio, como la adaptación de la Estación Marítima y la certificación del "Protocolo para la gestión de riesgos frente a la exposición al coronavirus (SARS-CoV-2) en la Estación Marítima del Puerto de Ceuta" por parte de AENOR.

Continúa asimismo en la primera línea de las preocupaciones la seguridad en el recinto portuario. Entre las actuaciones de 2021 a este respecto destaca el refuerzo de la seguridad en distintas operaciones, como la presencia de un policía portuario durante el suministro de combustible y la escolta por la Policía Local de transportistas desde la planta de transferencia del Monte Hacho hasta el puerto. También se ha vuelto a someter a licitación el servicio de vigilancia de seguridad privada para el control de pasajeros en la Estación Marítima, la zona de acceso de vehículos previa a las explanadas de embarque del Muelle Cañonero Dato, el carril de salida de vehículos y la dársena pesquera.

## I\_28. Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.

Además de los acuerdos de colaboración ya suscritos en anteriores ejercicios, durante el ejercicio 2021 destacan los siguientes:

- › Distintivo de Calidad Turística en Destinos SICTED, promovido por Turespaña y la Consejería de Turismo de la Ciudad Autónoma.
- › Firma del protocolo de colaboración con la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y de Ceuta para la ejecución de actuaciones conjuntas de interés mutuo.
- › Participación en el II Congreso Internacional de Turismo de Cruceros en Andalucía en colaboración con Suncruise Andalucía para el desarrollo de proyectos comunes y fomento de la cooperación de tráficos turísticos.
- › Participación en la primera jornada de "Ceuta Open Future" sobre la innovación portuaria.
- › Firma del convenio de colaboración para la interacción Puerto-Ciudad.
- › Reunión con el Puerto de Málaga para fomentar la colaboración entre los dos entes portuarios.
- › Firma del protocolo de colaboración con Suncruise Andalucía.
- › Reunión departamental de puesta en común de estrategias y acciones con la Autoridad Portuaria de Almería, en la que se expuso la situación del Puerto de Ceuta, las líneas estratégicas de trabajo y las posibles similitudes y acciones comunes en ambos puertos.
- › Convenio con la Sociedad Estatal Navantia, S.A., S.M.E. para el desarrollo del USV Vendaval.

▀ I\_29. Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.

**Asociación Internacional de la Industria del Bunkering (IBIA):**

Órgano internacional de promoción y representación de la industria del combustible a buques. Cuenta entre sus objetivos proporcionar un foro internacional en relación a la industria de distribución de productos petrolíferos, crear y difundir conocimiento profesional y fomentar la competencia entre los diferentes agentes de este mercado.

**Asociación de Puertos de Cruceros del Mediterráneo (MEDCRUISE):**

Asociación de puertos del Mediterráneo que se encarga de la promoción del tráfico de cruceros y de su industria en el Mediterráneo y mares adyacentes.

El hecho de que la Autoridad Portuaria sea miembro de esta asociación permite situarla en el centro de la industria del crucero para generar nuevas oportunidades de negocio con los armadores y líneas de cruceros, así como su promoción en eventos, publicaciones y portales web.

MEDCRUISE cuenta con un calendario de eventos de networking en todo el mundo, que constituyen unos foros ideales para tratar asuntos de la industria crucerística con los principales dirigentes en temas tan importantes como la seguridad, el medio ambiente y la regulación por parte de los dirigentes de MEDCRUISE, y en los cuales participa la Autoridad Portuaria de Ceuta.

**Suncruise Andalucía:**

Asociación formada por los Puertos Andaluces de Interés General y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, que tiene como finalidad la promoción de Andalucía como destino turístico de cruceros. Colaborar con Suncruise Andalucía permite a la Autoridad Portuaria trabajar codo con codo con los puertos andaluces de interés general y promocionar el Puerto de Ceuta y el destino Ceuta como destino ideal para cruceros turísticos.

El ingreso de la Autoridad Portuaria de Ceuta en Suncruise se hizo efectivo en mayo de 2021. Adicionalmente, se han establecido relaciones con la Asociación RETE, estando prevista la formalización de su inscripción en ésta para 2022.

## Promoción comercial

### ■ I\_30. Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.

La Autoridad Portuaria de Ceuta ha participado en los siguientes eventos en 2021:

- › Firma del convenio de colaboración para la interacción Puerto-Ciudad (febrero de 2021).
- › Seatrade Cruise Virtual: expedition cruising (marzo de 2021).
- › Second Global Bunkering Summit (abril 2021). Congreso online de gran calado internacional enfocado al suministro de combustible en el Mediterráneo.
- › Jornada para presentar las ventajas fiscales del Puerto de Ceuta a los operadores de búnker (mayo de 2021).
- › Firma del protocolo de colaboración entre Suncruise Andalucía y la Autoridad Portuaria de Ceuta (mayo 2021).
- › Candidatura del Puerto de Ceuta a los premios ESPO Organización Europea de Puertos Marítimos - sobre el papel que desempeñan los puertos en la integración Puerto – Ciudad (julio 2021).
- › II Congreso Internacional de Turismo de Cruceros en Andalucía (CITCA) (octubre 2021).
- › II Jornadas de Protección Portuaria organizadas por Puertos del Estado y Navantia, con la colaboración del Puerto de Ceuta (octubre 2021).
- › International Cruise Summit 2021 (noviembre 2021).
- › III Encuentro Andaluz de Logística (diciembre 2021).
- › Asambleas generales de MEDCRUISE.
- › Jornadas técnicas con ICEX y Puertos del Estado.

- I\_31. Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación.

Gastos en promoción comercial (€)	59.363,30
Total de gastos de explotación (€)	21.783.740,49
<b>Ratio (%)</b>	<b>0,27</b>

## Compromiso institucional

■ **I\_32. Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.**

La Autoridad Portuaria ha iniciado una transformación digital que le permitirá automatizar sus procesos y sistemas de comunicación, con el fin de armonizar su gestión, organización y sistema de comunicación.

En este proceso ha puesto en marcha una serie de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet y otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés y permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.

Entre las actuaciones realizadas en 2021 se encuentran las siguientes:

- › Mejora de las comunicaciones con la Policía Portuaria y los servicios portuarios;
- › Mejoras en el control de acceso (además del hardware, se ha dotado de herramientas electrónicas, como correos electrónicos y comunicaciones de accesos e incidencias).

En relación al esquema nacional de seguridad, la Autoridad Portuaria de Ceuta está trabajando en el plan de adecuación al mismo; en concreto, en la declaración de aplicabilidad.

■ **I\_33. Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.**

La Autoridad Portuaria de Ceuta continúa trabajando en el proyecto SAMOA 2 (Sistema de Apoyo Meteorológico y Oceanográfico de la Autoridad Portuaria) por el desarrollo de sistemas de oceanografía y meteorología personalizados para las Autoridades Portuarias.

En cuanto al proyecto de sistema de vigilancia y control de las aguas que bordean al Puerto (dron marino), éste ha estado en funcionamiento durante 2021, habiendo participado satisfactoriamente en distintas actuaciones.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria forma parte de la iniciativa Puertos 4.0, promovida por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias del Sistema Portuario de titularidad estatal, y durante 2021 presentó una candidatura a los premios ESPO sobre el papel de los puertos en la integración Puerto-Ciudad, que finalmente no resultó ganadora.

■ **I\_34. Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.**

Debido a las restricciones aún vigentes por la pandemia por COVID-19, durante 2021 no se han realizado actividades de esta índole.

## **I\_35. Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.**

De las obras descritas en el indicador I\_08, la denominada "Adecuación de zonas comunes y accesos en las viviendas de la antigua Junta de Obras del Puerto (JOP)" se enmarca dentro de las actuaciones Puerto-Ciudad.

La Autoridad Portuaria de Ceuta ha llevado una serie de actuaciones en las viviendas que tenía en propiedad, concretamente con las situadas en los pabellones de la JOP y en la carretera de San Amaro, a fin de cumplir con lo establecido por Puertos del Estado para proceder a su venta.

Los pabellones de la JOP son un grupo de 3 bloques de 18 viviendas cada uno. El 4 de junio de 2021 se entregaron las obras comprendidas en el proyecto de "Recalce de la cimentación de las viviendas de los pabellones JOP", que consistían, además del propio recalce, en la reparación de las fisuras y grietas existentes en las fachadas de las edificaciones.

Una vez finalizadas dichas obras, se procedió a realizar trabajos en las zonas comunes y en los accesos a las viviendas, consistentes en la colocación de puertas en cada uno de los pisos de los bloques, así como en el acceso de la caja de escaleras con los pasillos a las entradas de las viviendas.

Las obras finalizaron el 30 de noviembre de 2021 y su importe ascendió a 39.869,49 €.

I\_36. Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

### Gastos destinados a protección y seguridad (€)

Curso autodefensa Policía Portuaria	8.320
Facturación Servihipro	241.591,56
Facturación Silex	173.624,28
Facturación Everis	346.481,46
Seguridad y Salud guardamuelles	3.889.639,29
<b>Total</b>	<b>4.659.656,59</b>

Gastos en protección y seguridad (€)	4.659.656,59
Gastos totales (€)	21.787.629,91
<b>Ratio (%)</b>	<b>21,39</b>

Inversiones en protección y seguridad (€)	0
Inversiones totales (€)	3.936.000
<b>Ratio (%)</b>	<b>0</b>

I\_37. Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

Gastos en materia medioambiental (€)	517.458,54
Gastos totales (€)	21.787.629,91
<b>Ratio (%)</b>	<b>2,38</b>

Inversiones en materia medioambiental (€)	15.080
Inversiones totales (€)	3.936.000
<b>Ratio (%)</b>	<b>0,38</b>

## Dimensión Económica

### Descripción de la política económica

El año 2021 ha estado marcado por una leve recuperación tras la crisis por la pandemia por COVID-19 (que vino a empeorar una economía ya afectada por el cierre de la frontera comercial con Marruecos), si bien aún no se alcanzan las cifras registradas en 2019, a las cuales se espera volver entre los años 2022 y 2023.

Durante este ejercicio 2021, la reducción del endeudamiento ha seguido siendo una prioridad, incurriéndose en deudas únicamente para actuaciones justificadas desde el punto de vista de la rentabilidad económica y financiera.

Así, el "Plan de inversiones" de la Autoridad Portuaria de Ceuta se encuentra actualmente muy ajustado, centrado principalmente en la reforma de la Estación Marítima y la construcción de un colector en el Muelle Cañonero Dato.

Los ingresos de explotación, aunque superiores a los de 2020, continúan viéndose afectados por la pandemia, en particular debido a las reducciones aplicadas a las tasas de ocupación y actividad para ayudar económicamente a las empresas del sector portuario a hacer frente a la misma.

En cuanto a los gastos de explotación, éstos también se han incrementado respecto a 2020, destacando el notorio montante adicional de gastos e inversiones que conlleva el problema de la inmigración ilegal, que obliga a destinar recursos continuos para mantener y reforzar los sistemas de seguridad del puerto.

Esta situación de pérdida progresiva de ingresos y de crecimiento de los gastos ha generado un escenario de deterioro de las condiciones económico-financieras de la Autoridad Portuaria respecto a los años anteriores a la pandemia, lo que ha motivado la aprobación de una aportación del Fondo de Compensación Interportuario al Puerto de Ceuta de  $12,32 \cdot 10^6$  € en 2022, que facilitará la búsqueda de nuevas líneas de negocio que le permitan continuar siendo competitivo en su zona de influencia y liderar el cambio en el modelo económico que la ciudad necesita.

En este sentido, la Autoridad Portuaria de Ceuta pretende potenciar tanto el comercio interior como el exterior, con actuaciones en el marco de la integración Puerto-Ciudad y la promoción del bunkering, respectivamente, además de otras.

En definitiva, esta Autoridad Portuaria seguirá trabajando por mantener la economía del puerto, que constituye un pilar esencial del tejido económico de la localidad ceutí.

## Situación económica financiera

■ E\_01. Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición dada en la disposición final vigésima segunda de la *Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado*.

Resultado del ejercicio (€·10 <sup>3</sup> )	-5.290
Activo no corriente neto medio (€·10 <sup>3</sup> )	97.209,13
<b>Ratio (%)</b>	<b>-5,44</b>

De acuerdo con la disposición final vigésima segunda de la *Ley 2/2012*, la rentabilidad anual se calcula como resultado de dividir:

- El resultado del ejercicio después de impuestos, excluyendo del mismo el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, así como los ingresos financieros correspondientes a la incorporación al activo de gastos financieros y el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido
- El activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, el inmovilizado correspondiente a terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado ningún tipo de actividad durante el ejercicio, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes. La incorporación de una nueva infraestructura portuaria básica (dique de abrigo, esclusa y acceso marítimo) se prorrateará durante siete años desde la fecha del acta de recepción.

■ E\_02. Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBITDA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBITDA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBITDA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).

EBITDA (€·10 <sup>3</sup> )	Variación del EBITDA (%)	Mercancías movidas (t·10 <sup>3</sup> )	Ratio (€·10 <sup>3</sup> /t)	
2.400	-51,26	2.545	<b>0,94</b>	2017
3.527	46,94	2.447	<b>1,44</b>	2018
6.516	84,74	2.502	<b>2,60</b>	2019
-530	-108,30	1.852	<b>-0,29</b>	2020
<b>-153</b>	<b>71,18</b>	<b>1.586</b>	<b>-0,10</b>	<b>2021</b>

El EBITDA para el Sistema Portuario se calcularía partiendo del Resultado de Explotación que se corrige con las siguientes partidas: Amortizaciones (A), Saldo del deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado y otras (SD) y Resultados excepcionales (RE).

EBITDA = Resultado de Explotación - A ± SD ± RE

Donde las cantidades entran con el signo de la cuenta de pérdidas y ganancias. Donde por ± se entiende que cuando las cantidades figuren en la cuenta de pérdidas y ganancias con signo + se restarán, y cuando figuren con signo - se sumarán.

En el concepto "toneladas movidas" se incluyen pesca y avituallamiento.

■ E\_03. Servicio de la deuda, expresado como  $100 \times (\text{Amortización de la deuda} + \text{Intereses}) / \text{Cash Flow}$ .

Amortizaciones <sup>1</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	0
Intereses <sup>2</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	4
Cash flow <sup>3</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	-2.747
<b>Ratio (%)</b>	<b>-0,14</b>

<sup>1</sup> Incluye la anualidad correspondiente a los préstamos a largo plazo con entidades de crédito que se devuelven a la entidad financiera en el ejercicio económico (NO confundir con el traspaso a corto plazo de deudas con entidades de crédito a largo plazo) + 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 (es decir, préstamos concedidos a corto plazo con entidades de crédito que venzan en el ejercicio y, por tanto, no se renueven o reduzcan su límite).

<sup>2</sup> Gastos financieros por intereses de deudas con entidades de crédito.

<sup>3</sup> Cash Flow antes de intereses.

**E\_04. Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.**

En la Explanada de Poniente del Puerto de Ceuta se dispone de unas 13 hectáreas que pueden ser puestas en explotación (Fase I ampliación), tras lo cual podrían proporcionar, de acuerdo al régimen de tasas establecido, unos ingresos anuales de aproximadamente 1.050.000 €.

Se entiende por terrenos y bienes naturales sin actividad:

- › Terrenos ganados al mar que se encuentren inactivos por no estar todavía concesionados o por no haberse trasladado ninguna actividad existente en el puerto a los mismos.
- › Terrenos ampliados por el lado terrestre que han sido adquiridos para ampliación de zona logística dentro de la zona de servicio y sobre los que todavía no se han actuado, incluyendo terrenos sobre los que se están realizando obras de urbanización y que todavía no se encuentran disponibles para la explotación.
- › Terrenos de concesiones revertidas cuyo fin último es la enajenación y que no se estén utilizando, por ejemplo, como zona de almacenamiento provisional.
- › Terrenos adquiridos para ampliar la zona de servicio y sobre los que no está previsto actuar temporalmente (ej. zonas de reserva).
- › Terrenos que no son explotables por problemas en la tramitación de algún instrumento de planificación, ya sea portuario o extraportuario.

**E\_05. Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.**

Gastos de explotación <sup>1</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	Ingresos de explotación <sup>2</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	Ratio (%)	
19.918	15.091	<b>1,32</b>	<b>2017</b>
19.760	15.506	<b>1,27</b>	<b>2018</b>
19.810	16.031	<b>1,24</b>	<b>2019</b>
19.903	10.192	<b>1,95</b>	<b>2020</b>
<b>19.536</b>	<b>11.012</b>	<b>1,77</b>	<b>2021</b>

<sup>1</sup> Gastos de personal + Otros gastos de explotación (excluyendo las partidas Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales y el Fondo de Compensación Interportuario aportado) + amortizaciones.

<sup>2</sup> Entendido como ingreso de explotación el importe neto de la cifra de negocio.

## Nivel y estructura de las inversiones

■ E\_06. Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.

Inversión pública <sup>1</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	Cash flow (€·10 <sup>3</sup> )	Ratio (%)	
4.338	-773	<b>-5,61</b>	2017
2.759	345	<b>7,99</b>	2018
7.763	3.001	<b>2,58</b>	2019
2.575	-3.781	<b>-0,68</b>	2020
<b>2.925</b>	<b>-2.747</b>	<b>-1,06</b>	<b>2021</b>

<sup>1</sup> Se excluye la inversión en inmovilizado financiero.

■ E\_07. Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.

Inversión ajena (€·10 <sup>3</sup> )	Inversión pública <sup>1</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	Ratio (%)	
2.881	4.338	<b>66,41</b>	2017
1.671	2.759	<b>60,57</b>	2018
1.083	7.763	<b>13,95</b>	2019
798	2.575	<b>30,99</b>	2020
<b>1.011</b>	<b>2.925</b>	<b>34,56</b>	<b>2021</b>

<sup>1</sup> Se excluye la inversión en inmovilizado financiero.

■ E\_08. Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la *Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado*).

Inversión pública <sup>1</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	Activo no corriente neto medio <sup>2</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	Ratio (%)	
4.338,00	96.169,14	<b>4,51</b>	<b>2017</b>
2.759,00	98.280,24	<b>2,81</b>	<b>2018</b>
7.763,00	96.940,58	<b>8,01</b>	<b>2019</b>
2.575,00	98.280,14	<b>2,61</b>	<b>2020</b>
<b>2.925</b>	<b>97.209,13</b>	<b>3,01</b>	<b>2021</b>

<sup>1</sup> Se excluye la inversión en inmovilizado financiero.

<sup>2</sup> El activo no corriente neto medio del ejercicio según la *Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado*.

## Negocio y servicios

► E\_09. Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto del importe neto de la cifra de negocio (INCN).

INCN (€·10 <sup>3</sup> )	Tasa ocupación (€·10 <sup>3</sup> )	Ratio ocupación (%)	Tasa actividad (€·10 <sup>3</sup> )	Ratio actividad (%)	
15.091	3.009	<b>19,94</b>	1.081	<b>7,16</b>	2017
15.506	2.979	<b>19,21</b>	949	<b>6,12</b>	2018
16.301	3.168	<b>19,76</b>	1.185	<b>7,39</b>	2019
10.192	3.168	<b>31,08</b>	1.265	<b>12,41</b>	2020
<b>11.012</b>	<b>3.424</b>	<b>31,09</b>	<b>1.283</b>	<b>11,65</b>	<b>2021</b>

► E\_10. Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial (superficie para concesiones).

Mercancía movida (t·10 <sup>3</sup> )	Superficie para concesiones (m <sup>2</sup> )	Ratio (t/m <sup>2</sup> )	
2.475	287.653	<b>8,60</b>	2017
2.447	287.653	<b>8,51</b>	2018
2.502	287.653	<b>8,70</b>	2019
1.852	287.653	<b>6,44</b>	2020
<b>1.586</b>	<b>287.653</b>	<b>5,51</b>	<b>2021</b>

■ E\_11. Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.

Mercancía movida (t·10 <sup>3</sup> )	Longitud de muelles activos (m)	Ratio (t/m)	
2.475	3.794	<b>652,35</b>	2017
2.447	3.794	<b>644,97</b>	2018
2.502	3.794	<b>659,46</b>	2019
1.852	3.794	<b>488,14</b>	2020
<b>1.586</b>	<b>3.764</b>	<b>421,39</b>	<b>2021</b>

## Valor generado y productividad

- E\_12. Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).

INCN (€·10 <sup>3</sup> )	Plantilla media anual	Ratio (€·10 <sup>3</sup> /empleados)	
15.092	137	<b>110,16</b>	2017
15.506	145	<b>106,94</b>	2018
16.031	144	<b>111,33</b>	2019
10.192	143	<b>71,27</b>	2020
<b>11.012</b>	<b>144</b>	<b>76,47</b>	<b>2021</b>

- E\_13. Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBITDA por empleado (plantilla media anual).

EBITDA <sup>1</sup> (€·10 <sup>3</sup> )	Plantilla media anual	Ratio (€·10 <sup>3</sup> /empleados)	
2.400	137	<b>17,52</b>	2017
3.527	145	<b>24,33</b>	2018
6.516	144	<b>45,25</b>	2019
-530	143	<b>-3,71</b>	2020
<b>-153</b>	<b>144</b>	<b>-1,06</b>	<b>2021</b>

<sup>1</sup> EBITDA para el Sistema Portuario calculado según se refleja para el indicador E\_02.

## Impacto económico-social

### ■ E\_14. Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

El estudio "Evaluación del Impacto Económico del Puerto de Ceuta y su contribución al desarrollo económico de la Ciudad de Ceuta" desarrollado por la Universidad de Cádiz (Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales) para la Autoridad Portuaria de Ceuta puso de manifiesto, entre otras conclusiones, que el Puerto de Ceuta genera aproximadamente el 24% del empleo en la Ciudad, sumando un total de 7.112 puestos de trabajo.

Esta cifra se distribuye entre puestos de trabajo directos (25%), indirectos (52%) e inducidos (23%).

### ■ E\_15. Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

En esta línea, el citado estudio resaltó la significativa aportación del Puerto al Valor Añadido Bruto (VAB) de la Ciudad Autónoma de Ceuta. Esta aportación se ha cifrado en unos 417.984.000 euros (aproximadamente el 28% de del VAB de la Ciudad), distribuido del siguiente modo:

- > VAB directo: 29%
- > VAB indirecto: 50%
- > VAB inducido: 21%.

## Dimensión Social

### Capital humano de la Autoridad Portuaria

#### Política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria

Las políticas de mantenimiento del número total de empleados adoptadas en la Autoridad Portuaria de Ceuta para contener el gasto público no han impedido un leve repunte del número de trabajadores de la Autoridad Portuaria, alcanzando la cifra de 2019, antes del estallido de la pandemia por el coronavirus SARS-CoV-2.

Asimismo, la Autoridad Portuaria ha establecido, como estrategia de recursos humanos, la reorganización de su plantilla en función de sus necesidades operativas, así como las opciones de promoción interna, alineada con los ejes prioritarios de igualdad de oportunidades y diversidad generacional y de género.

El equipo humano representa un pilar estratégico en la gestión de la Autoridad Portuaria, la cual se encarga de garantizar su salud, seguridad y bienestar. Entre las actuaciones desarrolladas a tal efecto se encuentra la formación, especialmente en prevención de riesgos laborales, adaptada al contexto de crisis sanitaria por COVID-19 para incluir medidas que prevengan su transmisión.

Otras medidas implantadas en el seno de la Autoridad Portuaria de Ceuta para frenar el avance del virus incluyen el establecimiento de protocolos de actuación en la Estación Marítima, certificados por AENOR, y en los cruceros, además de labores de desinfección y la adquisición de equipos como mascarillas, monos de protección, guantes y gel hidroalcohólico.

## Empleo en la Autoridad Portuaria

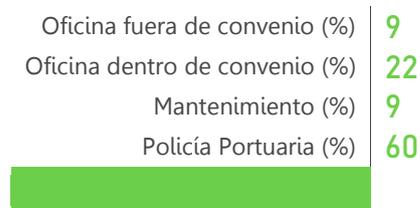
■ S\_01. Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.

Plantilla media anual	
137	2017
145	2018
144	2019
142	2020
144	2021

■ S\_02. Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción.

Trabajadores eventuales (%)	
8,75	2017
14,00	2018
13,20	2019
14,08	2020
10,42	2021

- ▀ **S\_03. Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.**



- ▀ **S\_04. Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.**

El 91% del personal está cubierto por Convenio Colectivo. Este dato incluye a todo el personal de los servicios de vigilancia y conservación y parte del personal de oficina.

## Comunicación interna y participación

### ■ S\_05. Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.

Los trabajadores participan en la adopción de las decisiones de mayor relevancia para la actividad portuaria, formando parte en los siguientes órganos y comisiones:

- › Comité de Empresa;
- › Comité de Salud Laboral;
- › Comité de Préstamos y Anticipos;
- › Comisión de Gestión de Bolsa de Policía Portuaria;
- › Comisión de Seguimiento e Interpretación del Acuerdo de Empresa;
- › Comisión Local de Gestión de Competencias;
- › Comisión del Plan de Pensiones;
- › Comisión de Fines Sociales.

### ■ S\_06. Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.).

Por otra parte, la Autoridad Portuaria ha implantado los mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.), como son:

- › Grupos de coordinación en cada área de trabajo;
- › Reuniones de mandos con la Policía Portuaria;
- › Reuniones de las comisiones con representación del personal;
- › Reuniones del Comité de Empresa o de las secciones sindicales con la Presidencia y la Dirección.

### Formación

- **S\_07. Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.**

No se ha realizado formación, a causa de la situación vivida en el marco de la pandemia por COVID-19, a excepción de la formación en materia de prevención de riesgos laborales, cuya información se incluye en el indicador S\_17.

Sí se prevé realizar el concurso para la licitación de actividades formativas en el próximo ejercicio 2022.

- **S\_08. Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.**

-

- **S\_09. Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de acuerdo con el convenio colectivo actualmente en vigor).**

-

## Estructura de la plantilla y equidad

### ▀ S\_10. Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

Las mujeres suponen el 12% del total de la plantilla.

### ▀ S\_11. Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.

Solamente una mujer de la plantilla de la Autoridad Portuaria de Ceuta no se encuentra adscrita a convenio, lo que supone el 8% respecto a todos los trabajadores no adscritos, y el 0,7% respecto al total de la plantilla.

### ▀ S\_12. Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

El personal de más de 50 años que cuenta con contrato fijo en la Autoridad Portuaria de Ceuta supone el 58% del total de trabajadores fijos.

### ▀ S\_13. Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

El personal de menos de 30 años que cuenta con contrato fijo en la Autoridad Portuaria de Ceuta supone el 2% del total de trabajadores fijos.

### Seguridad y salud en el trabajo

- 
**S\_14.** Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como  $10^6$  por el número de accidentes con baja entre el número de horas trabajadas.

Índice de frecuencia	
7,81	2017
23,76	2018
15,44	2019
15,94	2020
<b>16,44</b>	<b>2021</b>

No se computan los accidentes *in itinere* ni las recaídas.

- 
**S\_15.** Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como  $10^3$  por el número de jornadas perdidas por accidente entre el número de horas trabajadas.

Índice de gravedad	
0,09	2017
0,88	2018
0,55	2019
0,92	2020
<b>0,20</b>	<b>2021</b>

■ S\_16. Evolución del índice de absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores, calculado como 100 por el número de días naturales perdidos por baja entre el número de trabajadores y entre 365.

Índice de absentismo	
5,05	2017
28,68	2018
7,43	2019
7,72	2020
<b>9,89</b>	<b>2021</b>

► **S\_17. Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores.**

Durante 2021, la Autoridad Portuaria, por medio de su servicio de prevención, ha impartido formación específica en prevención de riesgos laborales con el siguiente contenido:

- › Conceptos básicos y legislación;
- › Riesgos generales de las instalaciones;
- › Riesgos específicos del puesto de trabajo;
- › Pautas de actuación ante incidentes en el trabajo;
- › Medidas de emergencia y evacuación. Normas de actuación;
- › Accidentes *in itinere* y accidentes *in misión*;
- › Normas y actuaciones básicas frente a COVID-19;
- › Pautas sobre perspectiva de género.

La duración del curso ha sido de dos horas, y ha contado con diez asistentes.

También han recibido formación específica en PRL doce efectivos de la Policía Portuaria, de dos horas de duración, con el siguiente contenido:

- › Conceptos básicos y legislación;
- › Riesgos generales de las instalaciones;
- › Riesgos específicos del puesto de trabajo;
- › Pautas de actuación ante incidentes en el trabajo;
- › Medidas de emergencia y evacuación. Normas de actuación;
- › Accidentes de tráfico;
- › Accidentes como peatón;
- › Accidentes en transporte público.

# Informe de Sostenibilidad

Adicionalmente, todos los miembros de la Policía Portuaria han recibido un curso de formación en materia de autodefensa, motivado por la adquisición por parte de la Autoridad Portuaria de bastones telescópicos para autodefensa de la Policía Portuaria, para evitar actuaciones indebidas y lesivas para la integridad corporal.

Por su parte, al personal de oficina se le han entregado fichas de información sobre los riesgos presentes en su puesto de trabajo.

Los cursos que han estado disponibles en modalidad online han sido:

- › Prevención de riesgos en puestos de teletrabajo;
- › Prevención de incendios. Actuación en emergencias;
- › Movilidad y seguridad vial;
- › Primeros auxilios.

Formación (h)	210
Plantilla media anual	144
<b>Promedio (h/trabajador)</b>	<b>1,5</b>

### ► S\_18. Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.

Como cada año, la Autoridad Portuaria de Ceuta ha realizado en 2021 ejercicios en materia de seguridad y protección, que se trabajan de forma conjunta para evitar alarmar a la población.

#### **Ejercicios de seguridad:**

- › Evacuación de la Torre de Control por incendio en la Sala de Control y Coordinación de operaciones;
- › Evacuación de las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria por incendio en el cuadro eléctrico general.

#### **Ejercicios de protección:**

- › Evacuación de la Torre de Control por amenaza de artefacto explosivo en la Sala de Control y Coordinación de operaciones;
- › Evacuación de las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria por amenaza de artefacto explosivo.

Además, la Autoridad Portuaria ha participado en el simulacro de accidente de un helicóptero en la zona de operaciones del Helipuerto de Ceuta, con el fin de evaluar la eficacia de los procedimientos de actuación y analizar la coordinación y los tiempos de respuesta de los diferentes colectivos involucrados.

## Empleo y seguridad en el trabajo en la Comunidad Portuaria

- **S\_19. Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.**

Conforme con el estudio "Evaluación del Impacto Económico del Puerto de Ceuta y su contribución al desarrollo económico de la Ciudad de Ceuta" realizado por la Universidad de Cádiz, el Puerto de Ceuta genera aproximadamente el 24% del empleo en la Ciudad, sumando un total de 7.112 puestos de trabajo.

Esta cifra se distribuye entre puestos de trabajo directos (25%), indirectos (52%) e inducidos (23%).

► **S\_20. Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.**

Para garantizar que las operaciones llevadas a cabo en el puerto se desarrollan en unas adecuadas condiciones de seguridad y prevención de riesgos laborales, la Autoridad Portuaria de Ceuta, entre otras medidas, incluye en los pliegos de prescripciones particulares de prestación de servicios cláusulas específicas relacionadas con esta materia (condiciones seguras de operación, actuación ante emergencias, medios necesarios, formación, etc.), de cuyo cumplimiento efectúa una vigilancia continua.

**Cláusula 7. Medios humanos y materiales:**

- › El prestador del servicio deberá disponer de los medios humanos y materiales necesarios para la prestación del servicio en las condiciones requeridas de seguridad, calidad, continuidad y regularidad, conforme a las características de la demanda.
- › En relación con la seguridad y salud de los trabajadores, la empresa prestadora del servicio cumplirá con lo dispuesto en la *Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995, de 8 de noviembre)* y en la normativa complementaria, debiendo estar aprobado el Plan de Prevención de Riesgos Laborales antes del inicio de la prestación del servicio. Posteriormente comunicará las variaciones, alteraciones, ampliaciones o modificaciones de dicho plan. Asimismo, la empresa prestadora deberá cumplir los convenios nacionales o provinciales del sector y comprometerse, expresamente, a adoptar los procedimientos y medidas establecidos y a cumplir los pactos y normas que, en esta materia, se implanten dentro de la zona portuaria.
- › El personal deberá conocer los medios de que dispone la empresa, su localización y el uso de los medios destinados a las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación y a la prevención y control de emergencias y estará entrenado en su utilización.
- › El prestador del servicio cumplirá la legislación laboral vigente en cada momento, y en especial, lo previsto en la Disposición adicional trigésima segunda del TRLPEMM, debiendo asimismo mantener la formación continua de su personal, de acuerdo con las previsiones formativas que se establezcan y con los planes que en su caso, determine la Autoridad Portuaria en este ámbito o con carácter general.

**Cláusula 13. Condiciones ambientales y de seguridad:**

- › La empresa prestadora deberá integrarse en los planes de actuación ante situaciones de emergencia que apruebe la Autoridad Portuaria, con todos los medios tanto humanos como materiales adscritos al servicio, al efecto de ponerlos a disposición del Director del Plan que corresponda en caso de

emergencia y de acuerdo con sus órdenes y prioridades. Con el fin de facilitar la elaboración de dichos planes a la Autoridad Portuaria, la empresa prestadora le comunicara el inventario de medios, su localización, su permanencia, horarios, contactos y cualquier otra información que la Autoridad Portuaria determine.

- › Por otra parte, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 20 de la *Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales*, antes del inicio de la actividad de la empresa prestadora deberá presentar ante la Autoridad Portuaria su correspondiente Plan de Autoprotección, conforme a lo establecido en el *Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de autoprotección de centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia*.

### S\_21. Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.

En cumplimiento con el *Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales*, y con el "Informe de la Abogacía del Estado que regula la Coordinación de Actividades Empresariales en los Puertos de Interés General", la Autoridad Portuaria asume, a través de su servicio de prevención ajeno, la Coordinación de Actividades Empresariales entre todas las personas que prestan su actividad en el Puerto de Ceuta.

- › Entre los mecanismos con los que cuenta para ello se encuentran:
- › La plataforma CORDINAWARE;
- › El intercambio documental a través de la página web del puerto;
- › La vigilancia e inspecciones de seguridad efectuadas por el servicio de prevención ajeno y los efectivos de la Policía Portuaria;
- › La implantación de procedimientos específicos de coordinación en obras.

### S\_22. Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo (SGSST).

Nº con SGSST	Porcentaje con SGSST (%)	
-	-	Terminal de mercancías
-	-	Terminal de pasajeros
0	0%	Servicio estiba
1	100%	Servicio MARPOL
1	33%	Servicio técnico náutico

## ■ S\_23. Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.

En 2021 se han celebrado en Ceuta las II Jornadas de Protección Portuaria, organizadas por Puertos del Estado y Navantia, que han contado con la participación de la Autoridad Portuaria y han reunido a distintas autoridades del sector portuario para discutir sobre temas relativos a la seguridad marítima.

En el mensaje de bienvenida, el Director de la Autoridad Portuaria destacó la importancia que la seguridad desempeña en la gestión del puerto, lo que motiva la adaptación y modernización continua de sus planes de protección y la adquisición por parte de la Autoridad Portuaria de Ceuta del dron marino USV Vendaval.

A este respecto, esta embarcación no tripulada ha participado en el ejercicio de experimentación robótica y sistemas marítimos no tripulados [REP(MUS) por sus siglas en inglés] de la OTAN, llevado a cabo en el Área de Ejercicios y Centro de Experimentación de Operaciones de la Marina de Guerra Portuguesa en septiembre de 2021.

La embarcación actuó en diferentes ejercicios que pusieron a prueba sus sensores, la capacidad de sus sistemas de comunicaciones, control y mando, su capacidad de conciencia situacional y su capacidad en entornos de comunicación saturados, habiendo demostrado ampliamente su operatividad.

## Relaciones con el entorno

### Política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social

La generación de empleo estable y de calidad constituye una de las principales contribuciones del puerto al crecimiento económico de la ciudad, como pone de manifiesto el Convenio para el funcionamiento del Plan de Empleo 2020-2021, suscrito entre la Autoridad Portuaria de Ceuta y el Ministerio de Política Territorial y Función Pública.

El compromiso con la seguridad de este organismo se extiende a la Comunidad Portuaria, a la que se destinan esfuerzos por ofrecer un entorno seguro en el que desarrollar su actividad, como el establecimiento de protocolos de actuación para frenar el avance del virus en la Estación Marítima, certificado por AENOR, y en los cruceros. Además, la Policía Portuaria supone, aproximadamente, la mitad de la plantilla, y su presencia en ciertas actividades se ha incrementado en 2021, así como el apoyo por parte de la Policía Local.

También en relación con la seguridad, la Autoridad Portuaria ha participado en las II Jornadas de Protección Portuaria, sobre seguridad marítima, y en el ejercicio REP(MUS) de la OTAN, sobre experimentación robótica y sistemas marítimos no tripulados, en el que la embarcación USV Vendaval de la Autoridad Portuaria demostró su operatividad.

Para concluir, esta Autoridad Portuaria continúa impulsando el desarrollo profesional de su personal, la Comunidad Portuaria y la ciudadanía, fomentando un entorno seguro y garantizando el bienestar de sus grupos de interés.

- S\_24. Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).

No se han realizado acciones de este tipo durante 2021, pues están muy recientes las actuaciones de acondicionamiento de la accesibilidad llevadas a cabo en la Estación Marítima en el ejercicio precedente.

## Dimensión Ambiental

### Descripción de la estrategia ambiental

La Autoridad Portuaria de Ceuta denota su elevada exigencia en gestión ambiental en su ejemplar actuación en esta materia, a la vanguardia de las nuevas tecnologías, de la que el dron marino USV Vendaval es el máximo exponente.

Durante 2021, éste ha participado en ejercicios anticontaminación y de seguridad marítima y en sucesos reales de vertidos, y ha fotografiado a un pez luna en aguas del puerto, poniendo así de manifiesto la buena calidad de las aguas portuarias.

Éstas son sometidas a un riguroso seguimiento físico-químico conforme a las "Recomendaciones para Obras Marítimas", y a un control biológico mediante "Estaciones Centinela", incluida una en zona II para la monitorización de gorgonia roja. Adicionalmente, en 2021 se ha realizado un estudio bionómico en zona I.

La calidad del aire en el entorno portuario es también objeto de un estrecho seguimiento y control, con una red de medidores en continuo de gases y partículas, que se ha ampliado en 2021 con la medición de metales y benzo(a) pireno. Todos los resultados han demostrado el cumplimiento absoluto de los límites establecidos en la legislación, a excepción del promedio anual de NOX, ante lo cual cabe mencionar los picos observados de este parámetro ante vientos procedentes de la central eléctrica.

También resultan relevantes las medidas implantadas en materia de eficiencia energética, que redundan en una reducción de emisiones y entre las que se incluyen la adquisición de vehículos ecológicos y la renovación de luminarias y equipos bajo criterios de eficiencia.

A este respecto, es de destacar el Sistema de Gestión de la Energía conforme a la norma UNE-EN ISO 50001:2018 con el que cuenta la Autoridad Portuaria, cuyos requisitos complementan a los del Sistema de Gestión Ambiental de dicho organismo, certificado por los estándares internacionales más exigentes: la norma UNE-EN ISO 14001:2015, el Reglamento EMAS y el modelo PERS específico del sector portuario.

Además, esta Autoridad Portuaria se encuentra adherida a la Agenda 2030 de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP), con lo que muestra su compromiso con el desarrollo sostenible, del que hace partícipe a su Comunidad Portuaria y al resto de la población mediante, entre otras, actividades de divulgación, como la jornada online "Puertos sostenibles", celebrada en este ejercicio 2021.

Así, esta Autoridad Portuaria continúa avanzando como "Puerto Verde", preservando el entorno portuario en una responsabilidad compartida entre ésta y la Comunidad Portuaria.

## Gestión ambiental

- A\_01. Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2015 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

Informar si la A.P. con un Sistema de Gestión Ambiental (EMAS, ISO 14001:2004 o PERS).

<input checked="" type="checkbox"/>	Sí, completamente certificado	<input type="checkbox"/>	No, pero está en fase de proyecto
<input type="checkbox"/>	No, pero está en fase de implantación	<input type="checkbox"/>	No y no está proyectado

En caso de disponer de un SGA certificado o en fase de implantación Informar sobre la norma de referencia seguida.

<input checked="" type="checkbox"/>	EMAS	<input checked="" type="checkbox"/>	ISO 14001:2015	<input checked="" type="checkbox"/>	PERS
-------------------------------------	------	-------------------------------------	----------------	-------------------------------------	------

En caso de disponer de un SGA certificado o en fase de implantación describir el alcance.

El alcance del SGA conforme a la norma UNE-EN ISO 14001:2015 es el de "Servicios generales conforme se define en la *Ley de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y gestión del dominio público portuario.*" La Autoridad Portuaria también cuenta con un SGA conforme al Reglamento EMAS y conforme al PERS (Port Environmental Review System"), desarrollado por ECOPORTS.

Información económica durante el ejercicio 2021 sobre gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGA.

Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA (€)	0
Ratio respecto a total inversiones (%)	0
Gastos ligados a implantación o mantenimiento del SGA (€)	20.463,68
Ratio respecto a total gastos (%)	0,10

Conceptos cubiertos:

- › En gastos: Los gastos requeridos para implantar y mantener la certificación o consignadas como objetivos de mejora del sistema de gestión ambiental. Son ejemplos de estos conceptos los gastos ligados a tareas de auditoría o estudios de caracterización ambiental. No se incluirán gastos de personal propio, ligados a tareas de gestión medioambiental.
- › En inversiones: Las inversiones requeridas para implantar y mantener la certificación o consignadas como objetivos de mejora del sistema de gestión ambiental. Son ejemplos de este concepto mejoras en saneamientos, sistemas de monitorización, pantallas acústicas, sistemas de riego, etc.
- › Quedan excluidos de estos apartados los gastos e inversiones ligadas a planes directores, proyectos de obras y las actuaciones resultantes de las Declaraciones de Impacto Ambiental de estos últimos.

**A\_02. Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Este concepto comprende gastos e inversiones asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales ligados al tráfico y a la actividad del puerto.**

Informar si se ha llevado a cabo algún trabajo o programa de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio 2021. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.).

Sí

No

Informar sobre los aspectos se han medido o caracterizado durante el periodo 2021.

Calidad del agua o sedimentos  
 Calidad del aire  
 Espacios o especies protegidos

Calidad de suelos  
 Ruidos  
 Otros hábitats o especies.

Recursos económicos destinados en 2021 a caracterización y monitorización ambiental:

Inversiones en caracterización ambiental (€)	0
Ratio respecto a total inversiones (%)	0
Gastos destinados a caracterización ambiental (€)	363.690,93
Ratio respecto a total gastos (%)	1,86

En la cuantía de gastos asociados a la monitorización se encuentran los servicios y asistencias de vigilancia ambiental mediante indicadores biológicos y a vigilancia de la calidad del agua conforme a la ROM 5.1. Adicionalmente, se han incluido los gastos del servicio de vigilancia mediante la embarcación no tripulada de la Autoridad Portuaria, si bien ésta no realiza exclusivamente tareas ambientales.

Conceptos cubiertos: Parte del total de gastos e inversiones destinadas a medioambiente dirigidas específicamente a la caracterización medioambiental.

### **Inversiones:**

- › Adquisición de sistemas de monitorización de parámetros ambientales, como captadores de partículas, boyas destinadas a la observación de parámetros ambientales, sonómetros, etc.
- › Software de proceso de datos medioambientales

### **Gastos:**

- › Gastos en mantenimiento de sistemas de monitorización ambiental o a la explotación de los datos procedentes de sistemas de monitorización de parámetros ambientales.
- › Campañas de medida de parámetros ambientales
- › Estudios de caracterización del entorno natural
- › Estudios de caracterización del efecto de la actividad portuaria sobre el entorno.

## A\_03. Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.

Informar sobre las atribuciones de la Autoridad Portuaria en materia de limpieza de superficie terrestre y de la lámina de agua, y responsabilidades de otras administraciones y de operadores.

La Autoridad Portuaria presta, conforme al *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, el servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y de agua. Éste constituye un servicio general, que es subcontratado a entidades privadas tras el pertinente trámite de concurso público.

Recursos económicos destinados en 2021 a la limpieza de zonas comunes:

Gastos en limpieza terrestre (€)	1.597.777,80
Área superficie terrestre de servicio (m <sup>2</sup> )	837.400,00
<b>Ratio (€/m<sup>2</sup>)</b>	<b>1,91</b>
Gastos en limpieza de lámina de agua (€)	49.920,72
Área superficie zona I (m <sup>2</sup> )	1.006.500,00
<b>Ratio (€/m<sup>2</sup>)</b>	<b>0,050</b>

Conceptos cubiertos:

- › Limpieza terrestre: Gastos de limpieza de viales y de muelles de uso común. Se calculará a partir de las facturas de la empresa de limpieza contratada por la Autoridad Portuaria. No se incluirán gastos asociados a limpieza de oficinas, talleres, o espacios de uso de personal de la Autoridad Portuaria.
- › Limpieza lámina de agua: Se incluirá en el conjunto de gastos ligados a la lámina de agua, tanto los ligados a la recogida de flotantes como los ligados a posibles vertidos accidentales atendidos por la Autoridad Portuaria. Cuando estas actividades sean realizadas por terceros se recurrirá a las facturas de los mismos, cuando sean realizadas por la Autoridad Portuaria se calcularán a partir de la amortización de los medios utilizados y una estimación de los gastos de mantenimiento y avituallamiento de dichos medios durante el año en curso.

- A\_04. Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.**

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	0
Número de trabajadores que tienen acreditado haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario	27.708
Trabajadores con formación ambiental respecto a la plantilla media anual (%)	0,36

## Calidad del aire

- A\_05. Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas Como puedan ser: construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de gráneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.

Informar sobre cuál se considera que es la principal causa de deterioro de la calidad del aire del puerto.

Emisiones de polvo y partículas  
Otros. Indicar:

Gases de combustión CO, NOx, SOx, etc..

Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventario y valoración los focos de emisión a la atmósfera existentes en el puerto.

Sí

En implantación

En proyecto

No está previsto

En caso afirmativo describir en qué consiste.

Informar sobre cuáles de los siguientes focos de emisiones están presente en el puerto o puertos y son relevantes, consignando el número de focos para las actividades señaladas según los criterios propuestos.

Orden de relevancia	Número de focos	
	0	Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie)
	0	Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional)
	0	Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos (calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos)
2	1	Actividades industriales en concesiones (calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmósfera)
5	1	Limpieza y pintura de cascos de barcos (calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie)
4	Diversos	Obras
	0	Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar
1	Diversos	Emisiones procedentes de motores de vehículos
3	Diversos	Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados
	0	Otras actividades (especificar cuáles)

Orden de relevancia: Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos. Se ha considerado 1: mayor relevancia, 5: menor relevancia.

**A\_06. Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general.  
Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.**

Informar si la Autoridad Portuaria dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales.

Sí

No

En caso afirmativo, describir el modo de acceso y la mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

La Autoridad Portuaria dispone de un sistema de gestión de quejas y sugerencias a disposición de sus clientes y usuarios conforme se detalla en el indicador I\_21.

Número de quejas recibidas durante el año 2021 ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad del puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante	Procedencia de la queja

Actuaciones realizadas durante el año 2021 por quejas sobre contaminación de la atmósfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante	Actuación

Informar de la evolución del número de quejas:

Número de quejas	
0	2017
0	2018
0	2019
0	2020
0	2021


**A\_07. Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.**

Informar sobre cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones contaminantes del aire.

<input checked="" type="checkbox"/>	Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
<input checked="" type="checkbox"/>	Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
<input type="checkbox"/>	Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
<input checked="" type="checkbox"/>	Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
<input type="checkbox"/>	Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos
<input checked="" type="checkbox"/>	Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques
<input type="checkbox"/>	Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
<input checked="" type="checkbox"/>	Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
<input checked="" type="checkbox"/>	Requisitos sobre emisiones a la atmósfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
<input type="checkbox"/>	Firmas de convenios de buenas prácticas
<input type="checkbox"/>	Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pantallas cortavientos</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sistemas de riego de acopios de gráneles y viales</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sistemas lava ruedas</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parada operativa por velocidad del viento adversa</li> </ul>
<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado</li> </ul>

- Otras medidas adoptadas:
- › Mantenimiento del acuerdo de colaboración con el Servicio de Sanidad Ambiental de la Consejería de Sanidad de la Ciudad Autónoma, por el que se ha medido la calidad del aire mediante estaciones y campañas de medición en el recinto portuario y la Ciudad.
  - › Instalación de sistemas de generación de energía solar térmica e instalaciones eficientes.
  - › Compras en las que se tienen en cuenta criterios de eficiencia energética, y otros requerimientos de carácter ambiental.
  - › Inclusión de cláusulas ambientales cada vez más restrictivas.
  - › Verificación de que los operadores portuarios disponen de las autorizaciones correspondientes que les sean de aplicación en materia de calidad del aire y control operativo de los mismos.
  - › Fomento de las buenas prácticas ambientales entre el personal mediante la instrucción técnica "Directrices Ambientales para la reducción del Consumo de recursos".
  - › Control del contenido de azufre en los combustibles de uso marino.

Informar si la Autoridad Portuaria verifica si concesiones y operadores de servicios portuarios satisfacen los requisitos administrativos y de control establecidos por *la Ley 33/2007* y el *Real Decreto 100/2011* de calidad del aire.

Sí       En implantación       En proyecto       No está previsto

En caso afirmativo describir en qué consiste y con qué periodicidad se realiza.

Se realiza un control administrativo fundamentalmente del cumplimiento de los requisitos legales que a éstos le son aplicables. Este control se hace de aquellas concesiones y operadores que se entiende que desarrollan una actividad que puede ser potencialmente contaminadora de la atmósfera.

▲ A\_08. Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y la zona donde se ubican.

Informar si la Autoridad Portuaria cuenta con estaciones fijas de medida de la calidad del aire, operativas durante 2021.

Sí  No

Informar si durante el periodo 2021, la Autoridad Portuaria, ha realizado campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad el Puerto.

Sí  No

En caso afirmativo describirlo sucintamente, indicando en qué ha consistido y la motivación (planes de vigilancia ligados a DIA, quejas, exigencias planteadas por administraciones, vigilancia rutinaria del SGA):

Informar si se dispone de algún acuerdo con el ayuntamiento o con la comunidad autónoma en materia de vigilancia de la calidad del aire.

Sí  No

En caso afirmativo indicar con quién y en qué consiste.

La Autoridad Portuaria ha suscrito un convenio con la Ciudad Autónoma de Ceuta en materia de control de la calidad del aire, por medio del cual se ha ubicado una estación de medición dentro del recinto portuario. En enero de 2021 han entrado en funcionamiento tres nuevos captadores para ampliar el número de contaminantes medidos, y durante el año se han realizado campañas de medición de metales y benzo(a)pireno.

En total, los contaminantes medidos durante 2021 han sido:

- › Partículas (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>);
- › Óxidos de nitrógeno (NO<sub>2</sub>, NO y NO<sub>x</sub>);
- › Dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>);
- › Monóxido de carbono (CO);
- › Ozono (O<sub>3</sub>);
- › Benceno (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>);
- › Benzo(a)pireno;
- › Metales (arsénico, cadmio, níquel y plomo).

Los informes de resultados se publican cada año por la Universidad Carlos III.

▲ A\_09. Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de veces en que se supera el valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre.

En caso de disponer de redes estables de medida proporcionar valores medios anuales y número de días en que se superan valores límites diarios.

Superaciones permitidas en la legislación	Superaciones obtenidas	Media anual establecida en la legislación	Media anual obtenida	
-	-	-	<b>12,9 µg/m<sup>3</sup></b>	NO
Límite horario de 200 µg/m <sup>3</sup> : 18/año	0	40 µg/m <sup>3</sup>	<b>19,6 µg/m<sup>3</sup></b>	NO <sub>2</sub>
-	-	30 µg/m <sup>3</sup>	<b>39,3 µg/m<sup>3</sup></b>	NO <sub>x</sub>
Límite horario de 350 µg/m <sup>3</sup> : 24/año	0	20 µg/m <sup>3</sup>	<b>4,9 µg/m<sup>3</sup></b>	SO <sub>2</sub>
Límite diario de 125 µg/m <sup>3</sup> : 3/año	0	40 µg/m <sup>3</sup>	<b>15,2 µg/m<sup>3</sup></b>	PM <sub>10</sub>
Límite diario de 50 µg/m <sup>3</sup> : 35/año	-	20 µg/m <sup>3</sup>	<b>7,7 µg/m<sup>3</sup></b>	PM <sub>2,5</sub>
Límite diario de las medias móviles octohorarias de 120 µg/m <sup>3</sup> : 25/año promedio en un periodo de 3 años	8 en 2021, 20 en el periodo 2019-2021	-	<b>73,3 µg/m<sup>3</sup></b>	O <sub>3</sub>
Límite diario de las medias móviles octohorarias de 10 mg/m <sup>3</sup> : 0	0	-	<b>0,22 µg/m<sup>3</sup></b>	CO
-	-	5 µg/m <sup>3</sup>	<b>0,11 µg/m<sup>3</sup></b>	C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>

En caso de disponer de campañas de duración limitada para el año cubierto por la memoria, proporcionar valores medios observados y número de días en que se superaron los límites diarios.

Límite legal anual	Promedio obtenido	
6 ng/m <sup>3</sup>	<b>0,4942 ng/m<sup>3</sup></b>	As
5 ng/m <sup>3</sup>	<b>0,0986 ng/m<sup>3</sup></b>	Cd
20 ng/m <sup>3</sup>	<b>6,1075 ng/m<sup>3</sup></b>	Ni
0,5 µg/m <sup>3</sup>	<b>0,0027 µg/m<sup>3</sup></b>	Pb
1 ng/m <sup>3</sup>	<b>0,1186 ng/m<sup>3</sup></b>	B(a)p

Informar si dichos datos han servido para realizar un estudio específico, describiendo sucintamente su motivación y objeto.

Comentarios:

Los resultados muestran la inexistencia de superaciones de los valores límites horarios, diarios o anuales aplicables a NO, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, CO, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, As, Cd, Pb y benzo(a)pireno.  
 El ozono ha registrado 8 superaciones del límite diario de las medias móviles octohorarias, que no alcanzan las 25 que permite la legislación en promedio con los dos años anteriores.  
 También se han registrado valores del níquel por encima del máximo anual en 3 de las 56 campañas realizadas, si bien el promedio con el resto de campañas ha estado muy alejado de éste.  
 Por último, el valor anual del NO<sub>x</sub> ha sido superior al establecido en la legislación. A este respecto, cabe mencionar la influencia que tienen sobre este parámetro las salidas y entradas de embarcaciones y la central eléctrica.

## Calidad del agua

- A\_10. Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con graneles sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.

Orden de relevancia	
5	Aguas residuales urbanas no depuradas Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR) Ríos, arroyos, ramblas o acequias
7	Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar Vertidos industriales de concesiones portuarias Obras Dragados Limpieza y chorreos de cascos de barcos
6	Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos
2	Vertidos no reglamentarios procedentes de buques (sentinas, etc.) Derrames en carga/descarga de graneles sólidos
3	Repostado y avituallamiento de buque en muelle
4	Bunkering de buques fondeados
1	Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos Otros vertidos (especificar cuáles)

Orden de relevancia: Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos.

Informar sobre cuál se considera que es la principal causa de deterioro de la calidad de las aguas del puerto.

- Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc.  
 Vertidos urbanos al puerto  
 Otros. Indicar:

- Vertidos de concesiones  
 Vertidos accidentales

Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del puerto.

- Sí   
  En implantación   
  En proyecto   
  No está previsto

En caso afirmativo describir en qué consiste y la metodología utilizada (ROM, etc.):

Estudio de indicadores biológicos de las aguas portuarias y de los fondos marinos. Programa de vigilancia ambiental según la recomendación ROM 5.1-13.

**A\_11. Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimientos controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se tratarán aquellas medidas que de modo expreso estén reflejadas en el plan hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto.**

Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar o controlar la calidad de las aguas del Puerto:

X	Implantación del programa ROM 5.1.
X	Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas.
	Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
X	Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos.
X	Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
X	Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
	Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
X	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
X	Mejoras en red de saneamiento.
	Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
	Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.).
X	Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
	Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.
	Convenios de buenas prácticas.
X	Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.
	Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.
X	Otras medidas. Especificar cuáles: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación y control de los vertidos procedentes de las aguas pluviales.</li> <li>- Contrato suscrito con empresa externa para disposición de Medios antipolución marina.</li> <li>- Vigilancia por parte de la Policía Portuaria, a la que se imparte formación ambiental específica.</li> </ul>

- Contrato de limpieza de la lámina de agua.
- Ordenanza portuaria de limpieza publicada en el BOCCE de 28 de junio de 2013 nº 5.273.
- Promoción de actividades de divulgación ambiental en el museo del Puerto.

Informar si la Autoridad Portuaria verifica si las concesiones disponen de los permisos que le sean de aplicación en materia de vertidos.

Sí     En implantación     En proyecto     No está previsto

En caso afirmativo indicar cómo se realiza dicha comprobación y con qué frecuencia.

Anualmente se le solicita a concesiones y autorizaciones información sobre cumplimiento de la normativa medioambiental que les aplica.

## A\_12. Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.

Informar si durante el año 2021 la Autoridad Portuaria realizó alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Sí  No

En caso afirmativo, indicar si las campañas de medida obedecen a programas continuos de control (ROM 5.1, DMA, etc.), o por el contrario son consecuencia de problemas puntuales y las razones de los mismos:

La Autoridad Portuaria ha dispuesto entre las zonas I y II de aguas del Puerto, seis estaciones de medida de la calidad fisicoquímica de las aguas y cinco estaciones de medida de la calidad biológica del medio bentónico. La recogida y análisis de datos se efectúa regularmente, de acuerdo a las directrices proporcionadas por la "ROM 5.1. Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias".

Indique el tipo de parámetros que se han medido:

Indicadores medidos	
X	Fisicoquímicos
X	Turbidez/sólidos en suspensión
X	Nutrientes
X	Clorofilas
X	Metales pesados
	Pesticidas
	Otros micro contaminantes orgánicos
X	Indicadores biológicos

Informar sobre la existencia de convenios con la administración ambiental competente en materia de caracterización de la calidad del agua portuaria, como puedan ser colaboración en el desarrollo de campañas de medidas periódicas o colaboración en la toma de muestras en caso:

---

**Comentarios:**

La Autoridad Portuaria realiza la medición en continuo de parámetros físico-químicos del agua, la velocidad y dirección de la corriente y la turbidez, mediante una sonda multi-paramétrica, un correntímetro y un turbidímetro sumergidos en 6 "Estaciones ROM".

También se han realizado mediciones puntuales de nutrientes, benceno, coliformes en suspensión, metales pesados, hidrocarburos aromáticos policíclicos y otros contaminantes.

En general, los resultados obtenidos muestran una situación similar a periodos anteriores y acorde a los valores de referencia, destacando el excelente estado de las aguas en relación a coliformes en suspensión, con rango de mejora respecto a la turbidez y la clorofila a.

▲ **A\_13. Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales. Se entenderá que las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido.**

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

Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento (%))	69
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR (%)	69
Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas (%)	24

Para estimar el % de superficie ocupado por cada uno de los tipos de tratamiento determinar el espacio total ocupado por concesiones e instalaciones de la Autoridad Portuaria que dispongan de cada uno de los tipos de instalación de saneamiento indicadas, y relacionarlo con el total de superficie dedicada a usos portuarios.

Indicar quién realiza la gestión de la red de saneamiento:

ACEMSA: Aguas de Ceuta, Empresa Municipal S.A.

Informar, en su caso, sucintamente de las principales actuaciones de mejora de la red de saneamiento realizadas por la Autoridad Portuaria, como puedan ser extensión de la cobertura de la red, conexión a red municipal, mejoras en el tratamiento, instalación de puntos de control, etc.

Comentarios:

- ▲ **A\_14. Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de escorrentías. Se entenderá que las aguas de escorrentías son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido.**

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

Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de escorrentías (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de escorrentías independientemente de que el agua sea tratada o no) (%)	<b>58</b>
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas de escorrentías. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de escorrentías que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos, de separadores ciclónicos o de pozos de tormenta) (%)	<b>0</b>

Comentarios:

- ▲ **A\_15. Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.**

Número de embarcaciones empleadas en el servicio	<b>1/servicio</b>
Frecuencia de la limpieza	<b>Diaria</b>
Residuos recogidos (kg)	<b>1.006,45</b>

Comentarios:

## A\_16. Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación.

Sucesos de contaminación marina accidental ocurridos en 2021:

Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM	2
Número de emergencias por contaminación marina que han requerido la activación del PIM de alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto ("Situación 0")	0
Número de emergencias por contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto ("Situación 0")	2
Número de emergencias por contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional ("Situación 1 o superior")	0

Durante 2021 se han producido 2 episodios de contaminación marina que han resultado en la activación del PIM del Puerto de Ceuta en fase de emergencia, situación 0. Ambas situaciones se controlaron en su totalidad y supusieron la restitución de los parámetros de calidad del agua a sus valores previos, conforme se refiere brevemente a continuación.

- › **Vertido IFO 380:** la rotura de un mangote de tierra de toma de carga durante el suministro a una gabarra produjo un vertido que afectó al muelle, la gabarra y el mar. El vertido se controló mediante una barrera anticontaminación y medios absorbentes;
- › **Vertido combustible tipo GO:** la embarcación USV Vendaval dispó unas irisaciones de combustible de origen desconocido, hasta que al día siguiente volvieron a detectarse durante un traslado de embarcaciones deportivas, por lo que se detuvieron los trabajos, se descontaminó la zona y la USV Vendaval dispó las manchas.

Además, se produjeron episodios de contaminación por carbonilla y por hidrocarburo en la dársena de Poniente, ante los que se actuó mediante el dron marino de la Autoridad Portuaria y que no requirieron la activación del PIM.

Descripción sintética del esquema de respuesta ante emergencias (medios propios, contratos de servicio de limpieza de vertidos, convenios suscritos, etc.).

La Autoridad Portuaria tiene implantado su Plan Interior Marítimo, en el que se recogen los mecanismos de preparación y respuesta ante sucesos de contaminación marina accidental por hidrocarburos u otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

El servicio de respuesta ante vertidos accidentales lo efectúa la empresa ECOCEUTA (empresa con autorización para la gestión de residuos peligrosos), contratada por la Autoridad Portuaria para el ejercicio de estas operaciones. Esta empresa cuenta con una amplia dotación de medios a disposición de la Autoridad Portuaria, entre los que se encuentran barreras de contención, material absorbente y los elementos auxiliares y de transporte necesarios, incluyendo embarcaciones habilitadas.

Adicionalmente, la embarcación USV Vendaval realiza tareas de vigilancia y asistencia en caso de vertido al medio marino, entre otras funciones.

## A\_17. Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.

Actividades de la Autoridad Portuaria que generan vertidos de aguas residuales (oficinas, talleres, tinglados, etc.) y clasificación (urbanas (ARU), industriales (ARI) o mixtas).

Actividades propias de los servicios y aseos de las oficinas de la Autoridad Portuaria, talleres y dependencias de la Policía Portuaria, así como procedentes de los servicios instalados en la zona de pre-embarque.

Estimación de los volúmenes generados durante 2021.

Volumen ARU (m <sup>3</sup> )	285
Volumen ARI (m <sup>3</sup> )	0
Volumen mixtas (m <sup>3</sup> )	0
<b>Volumen total (m<sup>3</sup>)</b>	<b>285</b>

Destino de dichas aguas residuales.

Destino de las aguas residuales	
X	Colector municipal
X	Fosa séptica
	Tratamiento propio

Comentarios:

## Ruidos

- A\_18. Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.

Indicar cuáles de los siguientes focos de ruido están presentes en el Puerto y son relevantes.

Orden de relevancia	
8	Tráfico de camiones
	Tráfico ferroviario
5	Maquinaria portuaria
7	Manipulación de chatarra
6	Manipulación de contenedores
2	Movimiento terminales Ro-Ro
3	Actividad industrial concesiones
1	Buques atracados
4	Obras
	Locales de ocio
	Otras actividades (indicar cuáles)

Orden de relevancia: Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos.

Comentarios:

La Autoridad Portuaria ha llevado a cabo mediciones de ruido en varias ocasiones. En éstas no se ha identificado ningún foco de emisiones acústicas significativas.

▲ A\_19. Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

Informar si la Autoridad Portuaria dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales.

Sí

No

En caso afirmativo, describir el modo de acceso y la mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

La Autoridad Portuaria dispone de un sistema de gestión de quejas y sugerencias a disposición de sus clientes y usuarios conforme se detalla en el indicador I\_21.

Número de quejas recibidas durante el año 2021 ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante	Procedencia de la queja

Informar sobre las actuaciones realizadas durante el año 2021 por quejas sobre contaminación acústica atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante	Actuación

Informar de la evolución del número de quejas:

Número de quejas	
0	2017
0	2018
0	2019
0	2020
0	2021

Comentarios:

## A\_20. Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica.

Indicar si la Autoridad Portuaria ha elaborado un mapa de ruido del puerto o puertos.

Sí

No, pero está en proyecto

No, pero está en desarrollo

No, y no está previsto

En caso de haber elaborado un mapa de ruido indicar la razón.

Evaluación de impacto de proyectos

Requerido por plan de acción del municipio

Otras razones:

Evaluación de planes

Gestión Ambiental Interna

En caso de haber elaborado mapas de ruido en varios puertos indicar cuáles.

Indicar si el Puerto está incluido en el mapa de ruido elaborado por algún municipio.

No

Sí

Puerto:

Ceuta

Municipio:

Ciudad Autónoma de Ceuta

En caso afirmativo, indicar si el Puerto está incluido dentro del plan de acción acústica elaborado por el ayuntamiento.

Sí

No

En caso afirmativo, enunciar las medidas que ha adoptado o tiene que adoptar como resultado de dicho plan de acción para reducir el ruido procedente del Puerto.

Informar sobre posibles campañas de medida de los niveles sonoros generados por la comunidad portuaria. Indicar su motivación y objetivo.

Comentarios:

En el "Estudio acústico del Puerto de Ceuta en situación operacional nocturna" realizado por la Autoridad Portuaria, se llevó a cabo un inventario de focos emisores en las instalaciones portuarias en el periodo nocturno. Este estudio identificó como fuente principal de emisiones el buque de transporte de pasajeros *Passió Per Formentera*.

Con el fin de mejorar la gestión y el control de la contaminación acústica, la Autoridad Portuaria se ha planteado como objetivo la elaboración de un mapa de ruido de su instalación portuaria.

**A\_21. Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria.**

Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido.

<input type="checkbox"/>	Redes de medida acústica estables.
<input checked="" type="checkbox"/>	Campañas de medición de la calidad acústica.
<input checked="" type="checkbox"/>	Vigilancia/inspección por personal de la A.P.
<input type="checkbox"/>	Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.
<input checked="" type="checkbox"/>	Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
<input type="checkbox"/>	Instalación de pantallas acústicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
<input type="checkbox"/>	Limitaciones de actividad durante la noche.
<input type="checkbox"/>	Instalación de pantallas acústicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Reordenación de la actividad del Puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Otras medidas. Especificar cuáles. Elaboración y difusión de Buenas prácticas ambientales con indicaciones específicas, dirigidas a los titulares de las actividades que se desarrollan en la zona de servicio.

Indicar, en su caso, cuáles de estas medidas se han implantado por motivos de quejas.

Indicar, en su caso, cuáles de estas medidas se ha implantado dentro del desarrollo de un plan de acción o plan zonal de gestión de la calidad acústica elaborado por el ayuntamiento.

Comentarios:

### Residuos

**A\_22. Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos (tonelada tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).**

Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos.

Sí     En implantación     En proyecto     No previsto

Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. En caso contrario informar del estado.

Sí     En implantación     En proyecto     No previsto

Informar si la Autoridad Portuaria dispone de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluido limpieza). En caso contrario informar del estado.

Sí     En implantación     En proyecto     No previsto

Informar del porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que ha seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados en 2021.

Recogida separada (%)	Valorización (%)
100	45,46
100	100
100	100

**Residuos sólidos urbanos**  
**Residuos peligrosos**  
**Aceites**

# Informe de Sostenibilidad

Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Sí     En implantación     En proyecto     No previsto

En caso afirmativo, informar sobre el carácter de los recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, durante el año 2021.

Cantidad total recogida durante el año (t)	Porcentaje respecto del total recogido (%)	
9,8	1,0	Inertes
982,67	98,7	No peligrosos
3,109	0,3	Peligrosos

▲ **A\_23. Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.**

Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios.

Sí

En implantación

En proyecto

No previsto

En caso afirmativo describir sucintamente cómo se realiza dicho inventario.

La Autoridad Portuaria dispone de contenedores para la recogida segregada de los residuos que se generan en la zona de servicio del Puerto. Su disposición y ubicación se ha determinado sobre la base de un diagnóstico previo efectuado.

En caso de que no se realice una contabilidad de concesiones, informar si se realiza alguna contabilidad de los residuos generados en la comunidad portuaria, y qué grupos de residuos se contabilizan (zona pesquera, limpieza, puntos limpios, etc.).

Se contabilizan maderas, papel y cartón, vidrios, plásticos y enseres.

# Informe de Sostenibilidad

Indicar cuáles de las siguientes fuentes de residuos están presentes en el Puerto y son relevantes. Consignar el orden de importancia de cada fuente de residuos con números de 1 en adelante, hasta cubrir todas las fuentes.

Orden de relevancia	
1	Entrega de desechos MARPOL
10	Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc.)
9	Pesca (embalajes, redes, restos de pescado, etc.)
	Resto de barreduras de movimiento de graneles sólidos
2	Limpieza de muelles, viales y zonas comunes
5	Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)
7	Limpieza de vertidos accidentales
8	Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio
4	Obras
3	Actividades de concesiones generadoras por sus titulares
6	Limpieza de fosas sépticas
	Otras actividades

Comentarios:

**A\_24. Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.**

Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el Puerto.

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Inventariado de las actividades generadoras de residuos del Puerto   |
| <input type="checkbox"/>            | Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios portuarios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la Ley de residuos. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Normas de obligado cumplimiento  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental.   |
| <input type="checkbox"/>            | Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Puntos limpios con recogida separada   |
| <input type="checkbox"/>            | Zonas de compostado y zonas de secado de residuos inertes.   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Convenios de buenas practicas  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Campañas de sensibilización  |
| <input type="checkbox"/>            | Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Otras medidas o iniciativas  |
|                                     | Se fomentan las buenas prácticas ambientales entre el personal mediante la instrucción técnica "Gestión de residuos peligrosos".   |

Informar si la Autoridad Portuaria verifica si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la *Ley de residuos* para sus actividades. En caso negativo indicar del estado de dicha iniciativa.

Sí     En implantación     En proyecto     No está previsto

En caso afirmativo indicar cómo se realiza dicha comprobación y con qué frecuencia.

La Policía Portuaria efectúa una vigilancia de las instalaciones. El Responsable de Seguridad y Medio Ambiente realiza inspecciones regulares.

En caso de existir centros de transferencia en el puerto, o puntos limpios, informar quien se hace cargo de los mismos.

La Autoridad Portuaria ha habilitado varios puntos de almacenamiento de residuos valorizables (papel y cartón, plásticos, envases metálicos, etc.) en la zona de servicio. Una empresa externa recoge y gestiona estos residuos, sin coste alguno para los concesionarios (principales productores de los mismos). Esta medida ha reducido significativamente el volumen de residuos orgánicos a gestionar y ha permitido incrementar el volumen de cartón segregado sin coste para concesionarios y operadores.

## Comentarios:

Está prevista la implantación de un nuevo punto limpio en la lonja pesquera y la realización de formación en materia de residuos a impartir al personal de talleres de la Autoridad Portuaria de Ceuta.

**A\_25. Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM.**

Informar sobre el desarrollo de posibles dragados y las motivaciones de los mismos, explicando la importancia de este proceso para garantizar la competitividad, operatividad y seguridad del puerto.

En las obras de "Acondicionamiento del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato" fue preciso realizar una nivelación del fondo marino para el asentamiento de la nueva estructura, por lo que se realizó un pequeño dragado de 113 m<sup>3</sup> de arena de medio metro de espesor. Dicho material, aunque estaba exento de caracterización por el artículo 8 de las "Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre", fue vertido en la balsa de lodos de 10.000 m<sup>3</sup> de capacidad de la explanada de la fase 1ª de ampliación del puerto, formada por una lámina impermeabilizante de polietileno de 2 mm de espesor, protegida por un geotextil antipunzonamiento (300 g/m<sup>2</sup>), y sobre la que se dispuso un geocompuesto drenante de 4,2 mm de espesor.

Informar sobre la razón del dragado.

Primer establecimiento  
 Mantenimiento

Mejora de calado  
 Ambiental

Preparación cimentación

Informar del volumen de material dragado de cada una de las clases contempladas en las directrices.

Volumen dragado (m <sup>3</sup> )	Porcentaje respecto del total (%)	
0	0	Material de categoría A
0	0	Material de categoría B
0	0	Material de categoría C
0	0	Material clasificado como residuo
<b>113</b>	<b>100</b>	<b>Total material dragado</b>

Informar sobre el destino dado al material dragado clasificado categoría C, así como el tratamiento aplicado al material dragado clasificado como residuo.

# Informe de Sostenibilidad

Informar sobre las medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado tanto en la zona de extracción como en la zona de vertido o confinamiento.

### Medio natural

- ▀ **A\_26.** Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.

Proporcionar una relación esquemática de los espacios protegidos que puedan verse afectados por la actividad portuaria o sus ampliaciones e informar si dichos espacios tienen establecido un plan de gestión en el que participe la Autoridad Portuaria, o en su defecto, si éste está previsto o en elaboración.

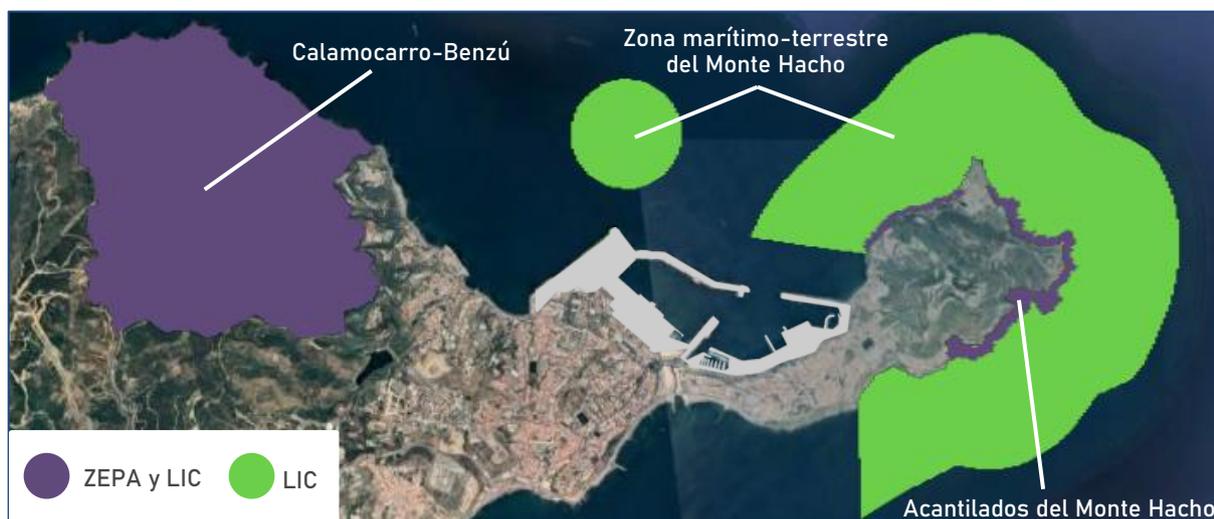


Figura de protección	Distancia al puerto	Plan de gestión
Red Natura 2000: ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves)	En parte, dentro de la zona de servicio de agua	ES0000197
Red Natura 2000: LIC (Lugar de Interés Comunitario)	En parte, dentro de la zona de servicio de agua	ES6310002
Red Natura 2000: ZEPA y LIC	Anexo a la zona de servicio de agua	ES6310001

▀ **Acantilados del Monte Hacho**  
▀ **Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho**  
▀ **Calamocarro-Benzú**

Proporcionar una relación esquemática de algunas de las especies protegidas más significativas que pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el Puerto.

Algunas especies que habitan estas aguas catalogadas como “vulnerables” en el Catálogo Español de Especies Amenazadas son la *Rupicapnos africana*, *Dendropoma petraeum*, *Pinna nobilis*, *Caretta caretta*, *Astroides calycularis* y *Charonia lampas*. La especie *Patella ferruginea* se encuentra en dicho catálogo como especie “en peligro de extinción”.

Comentarios:

### ▲ A\_27. Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.

Informar sobre los posibles estudios o trabajos realizados por la Autoridad Portuaria destinados a caracterizar o inventariar el entorno natural de puerto.

La Autoridad Portuaria de Ceuta tiene un amplio conocimiento de las especies y hábitats presentes en las aguas portuarias, debido a proyectos de investigación llevados a cabo y a diversos controles y seguimientos realizados.

En concreto, esta entidad cuenta con una red de “**Estaciones Centinela**” con la que realiza un exhaustivo control biológico de las aguas de su entorno con presencia de especies y hábitats sensibles a las operaciones portuarias.

Los controles efectuados en 2021 sobre los indicadores biológicos marinos confirman que el alga invasora *Rugulopterix okamurae* se ha afianzado definitivamente, con elevados porcentajes de cobertura de ésta.

Por otra parte, se sigue notando un impacto pesquero negativo en las gorgonias, con daño crónico en el coralígeno *Paramuricea clavata*, si bien también se observa un saludable reclutamiento de pequeños ejemplares que favorecen la regeneración del bosque de gorgonias rojas.

Adicionalmente, en la zona II de aguas del Puerto de Ceuta existe una estación internacional para la monitorización y el control de *Paramuricea clavata*.

Durante 2021 se ha llevado a cabo además un **estudio bionómico** en zona I para el documento ambiental del proyecto de dragado en la dársena de Levante, y el dron marino de la Autoridad Portuaria ha avistado un ejemplar de pez luna dentro de la dársena portuaria.

### ▲ A\_28. Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.

Informar sobre posibles proyectos de regeneración, o puesta en valor, del entorno natural afectado por el puerto, emprendidos por la Autoridad Portuaria.

En 2021, la Autoridad Portuaria ha realizado dos campañas de limpieza de fondos, con un importe aproximado de 3.140,71 €.

## Ecoeficiencia

- **A\_29. Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.**

Informar sobre el porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

Las instalaciones no activas, tal como se han definido en el indicador E\_04, ocupan una superficie de 13 hectáreas; por lo tanto, las instalaciones activas son 70,04 hectáreas, lo que proporciona una eficiencia en el uso del suelo del 84%.

**A\_30.** Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.

Informar sobre quién realiza la gestión de la red de distribución de agua de puerto.

La Autoridad Portuaria     Externalizado a   

Informar de quién realiza la venta del agua en el puerto.

La Autoridad Portuaria     Externalizado a   

Informar del grado en que la Autoridad Portuaria controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente.

Mayor al 75%     Entre 75% y 50%     Entre 50% y 25%     Inferior al 25%

Consumo anual de agua de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (El consumo de agua de la Autoridad Portuaria se refiere únicamente al consumo en instalaciones propias y servicios comunes, no se contabilizara el agua suministrada a terceros).

Consumo de agua potable (m <sup>3</sup> )	Consumo de agua no potable (m <sup>3</sup> )	Consumo total de agua (m <sup>3</sup> )	Superficie zona de servicio <sup>1</sup> (m <sup>2</sup> )	Ratio (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )	
10.335	14.531	24.866	7.333.900	<b>0,0034</b>	2017
14.687	13.597	28.284	7.333.900	<b>0,0039</b>	2018
10.637	16.539	27.176	7.333.900	<b>0,0037</b>	2019
7.626	14.526	22.152	7.326.900	<b>0,0030</b>	2020
<b>8.460</b>	<b>13.863</b>	<b>22.323</b>	<b>7.326.900</b>	<b>0,0030</b>	<b>2021</b>

<sup>1</sup> La superficie de la zona de servicio incluye la superficie terrestre, la superficie de la zona I y la superficie de la zona II de aguas portuarias, de acuerdo con el indicador I\_07.

Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2021:



Informar si los datos facilitados son:

Son datos medidos     Son datos y estimaciones     Son estimaciones

Informar sobre medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria:

La Autoridad Portuaria sigue trabajando en acciones con el objetivo de reducir el consumo de agua, fomentando la utilización de agua no potable en las actividades que lo admitan y promoviendo el consumo responsable entre sus trabajadores mediante las instrucciones técnicas "Directrices Ambientales para la reducción del Consumo de recursos".  
Otra de las vertientes de las actuaciones de ahorro en el consumo es el mantenimiento de la red de abastecimiento en adecuadas condiciones, de forma que se controlen y minimicen, en la medida de lo posible, las pérdidas.

## ► A\_31. Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.

La Autoridad Portuaria, aunque realiza labores de mejora de la gestión de la red de distribución de agua, no gestiona directamente la red de distribución, al estar ésta concesionada mediante Convenio a la empresa municipal ACEMSA.

**A\_32. Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kWh totales y como kWh totales por metro cuadrado de zona de servicio.**

Informar sobre quién realiza la distribución de la energía eléctrica en el puerto.

A. Portuaria   
  C. distribuidora   
  EAECD, S.A.\*  
 (\*Empresa de Alumbrado Eléctrico de Ceuta Distribución, S.A.)

Informar sobre quién realiza la venta de energía eléctrica a operadores del puerto.

A. Portuaria   
  C. comercializadora   
  EAECD, S.A.

Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de energía que consume o gestiona directamente.

Mayor al 75%   
  Entre 75% y 50%   
  Entre 50% y 25%   
  Inferior al 25%

Consumo anual de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (No se considerará energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros).

Consumo eléctrico (kWh)	Superficie zona de servicio (m <sup>2</sup> )	Ratio (kWh/m <sup>2</sup> )	
2.489.531	7.333.900	<b>0,75</b>	<b>2017</b>
2.353.976	7.333.900	<b>0,32</b>	<b>2018</b>
2.122.643	7.333.900	<b>0,29</b>	<b>2019</b>
2.074.045	7.326.900	<b>0,29</b>	<b>2020</b>
<b>2.193.529</b>	<b>7.326.900</b>	<b>0,30</b>	<b>2021</b>

# Informe de Sostenibilidad

Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2021.

Fuentes de consumo (%)	
24	Alumbrado público
45	Usos comunes
12	Oficinas
19	Otras

Informar si los datos facilitados son:

Son datos medidos       Son datos y estimaciones       Son estimaciones

**Informar sobre medidas de mejora en la gestión, control o uso de la energía eléctrica.**

La Autoridad Portuaria de Ceuta tiene implantado un Sistema de Gestión de la Energía, que en 2020 ha acometido la certificación conforme a la nueva versión de la norma UNE-EN ISO 50001:2018, superándose de manera favorable.

Las siguientes medidas se planifican e implantan en el marco de dicho sistema de gestión, el cual ha permitido la reducción progresiva del consumo total de energía de la Autoridad Portuaria desde el año 2013.

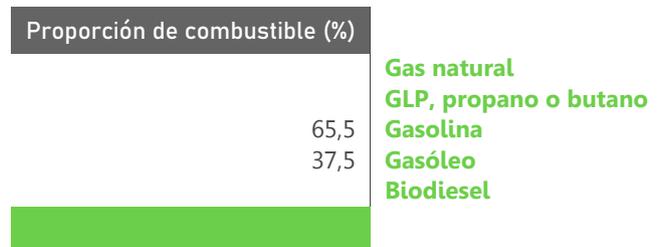
- › Instalación de alumbrado de tecnología led en diversas zonas (en concreto, en 2021 se ha adquirido una nueva torreta de alumbrado público para el parking de vehículos del Muelle Cañonero Dato).
- › Tramitación de compras conforme a criterios de eficiencia energética, como los fancoil y compresores adquiridos en 2021 para las oficinas del Muelle de España.
- › Preinstalación del Sistema de alumbrado para el Servicio Marítimo de la Guardia Civil.
- › Monitorización y seguimiento y control de los consumos de energía para su optimización (variadores de frecuencia, analizadores de redes, baterías de condensadores de energía reactiva...).
- › Segregación de consumos en la Estación Marítima en función de los usos (climatización, iluminación, etc.).
- › Reducción del consumo de energía eléctrica destinada a la climatización en el edificio de la Estación Marítima.
- › Control exhaustivo en la contratación de empresas de mantenimiento de los equipos e instalaciones, exigiendo en los pliegos de contratación los requisitos más importantes para una adecuada gestión de la energía.
- › Requerimiento de asesoramiento técnico más especializado a la empresa mantenedora de las instalaciones.
- › Requerimiento de estudios de eficiencia energética de las instalaciones a la empresa suministradora de electricidad.
- › Participación de la Policía Portuaria en el control de las instalaciones mediante el sistema telemático SMARTCITY, en el que se reportan las incidencias detectadas en el alumbrado.
- › Implantación de buenas prácticas ambientales entre el personal mediante las instrucciones técnicas "Directrices Ambientales para la reducción del Consumo de recursos y para los trabajos de conservación".

■ A\_33. Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como kWh y como kWh por metro cuadrado de zona de servicio.

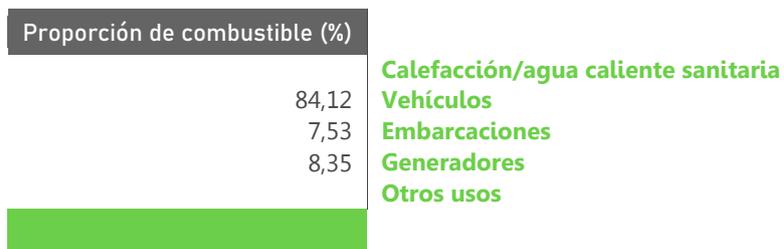
Informar del consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

Consumo combustible (kWh)	Superficie zona de servicio (m <sup>2</sup> )	Ratio (kWh/m <sup>2</sup> )	
140.458	7.333.900	<b>0,019</b>	2017
139.839	7.333.900	<b>0,019</b>	2018
135.637	7.333.900	<b>0,018</b>	2019
116.699	7.326.900	<b>0,016</b>	2020
<b>147.796</b>	<b>7.326.900</b>	<b>0,020</b>	<b>2021</b>

Informar del consumo por tipo de combustible durante 2021.



Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2021.



Informar sobre medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria.

- > Adquisición de vehículos ecológicos.
- > Mejoras en los equipos autónomos de generación de energía eléctrica.
- > Implantación de buenas prácticas ambientales entre el personal mediante las instrucciones técnicas "Directrices Ambientales para la reducción del Consumo de recursos".

## Comunidad Portuaria

▲ **A\_34. Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.**

Indicar cuáles de las siguientes condiciones son exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales.

X	Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad
X	Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de generar emisiones, vertidos, derrames o residuos.
	Condiciones específicas sobre niveles de calidad del aire o vertidos
X	Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales
	Exigencia de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames (sistemas de riego, exigencias en talleres, etc.)
X	Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones y superficies de trabajo
X	Referencia al desarrollo de mantenimientos en zonas adecuadamente habilitadas para ello
	Necesidad de contar con planes de mantenimiento de aquellos equipos o sistemas cuyo mal funcionamiento o estado puede originar emisiones, derrames o vertidos.
X	Exigencia sobre gestión de residuos
	En movimiento de mercancías referencia a gestión de residuos de carga y de estibado de mercancías
X	Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios
X	Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la <i>Ley 26/2007</i>
X	En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa
X	Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente
	Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones
X	Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones

Informar de otras condiciones exigidas.

Requisitos en materia de eficiencia energética.

Comentarios:


**A\_35. Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra “todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad”.**

Informar si la Autoridad Portuaria dispone de alguna sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías. En caso negativo indicar el estado de dicha iniciativa.

Sí   
  En implantación   
  En proyecto   
  No está previsto

La Autoridad Portuaria promueve la sistematización de la gestión ambiental entre las organizaciones que operan en el Puerto de Ceuta, incluyendo en los pliegos de prescripciones particulares la obligación de certificarse en un Sistema de Gestión Ambiental, ya sea conforme a la norma UNE-EN ISO 14001 o al Reglamento EMAS.

La Autoridad Portuaria no cuenta con terminal de pasajeros ni terminal de mercancías en concesión. De las empresas que prestan servicios portuarios en el Puerto de Ceuta, todas cuentan con Sistema de Gestión Ambiental.

Informar sobre el grado de implantación de SGMA en prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías.

Nº con SGA	Porcentaje con SGA (%)
2	
1	
1	

**Suministro de combustible**  
**Servicio MARPOL**  
**Gestión del Puerto Deportivo**

Informar de las iniciativas adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones.

En las prescripciones particulares para la prestación de servicios portuarios se incluye la obligación de que las empresas prestadoras de los servicios tengan implantado un Sistema de Gestión Ambiental.

Comentarios:

# 2021 Memoria de Sostenibilidad

