



Autoridad Portuaria de Ceuta



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado



16 de mayo 2023

Plan de Empresa 2024

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA



INDICE

INTRODUCCIÓN	4
Antecedentes y estructura	4
Contexto coyuntural.....	6
Criterios generales	11
1. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO).....	19
AMENAZAS	19
OPORTUNIDADES	19
DEBILIDADES	20
FORTALEZAS	21
2. DIMENSIÓN ECONÓMICA	22
SECCIÓN 1ª.....	22
1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.....	22
2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.....	22
SECCIÓN 2ª.....	26
1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO	26
SECCIÓN 3ª.....	30
1. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.....	30
2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE	35
SECCIÓN 4ª.....	36
1. PROGRAMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA.....	36
2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.....	42
3. BONIFICACIONES.....	42
3. DIMENSIÓN AMBIENTAL.....	44
1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	44
4. DIMENSIÓN SOCIAL	47
SECCIÓN 1ª.....	47
1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y PROTECCIÓN.....	47
2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.....	48
3. INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.....	49
4. DIGITALIZACIÓN.....	50
SECCIÓN 2ª INDICADORES SOCIALES: IGUALDAD, ACCESIBILIDAD, COMUNICACIÓN CÓDIGO ÉTICO	52



SECCIÓN 3ª TRANSPARENCIA.....	53
SECCIÓN 4º ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH	55
Oferta Pública de Empleo	55
Estructura de personal	57
SECCIÓN 5º OBJETIVOS OPERATIVOS Y RATIOS DE GESTIÓN.	58
1. OBJETIVOS OPERATIVOS.	58
2. RATIOS DE GESTIÓN 2022/2027.	58
ANEXOS	59

INTRODUCCIÓN

Antecedentes y estructura

El **Plan de Empresa 2024 de la Autoridad Portuaria de Ceuta**, con año horizonte 2027, fue acordado con Puertos del Estado el día 16 de mayo de 2023, habiéndose celebrado previamente, el 14 de marzo de 2023, 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 el presente documento 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.

Para establecer la estructura del presente Plan de Empresa, debemos hacer referencia necesariamente al **Marco Estratégico** del Sistema Portuario, el cual, tras un largo periodo de reflexión y de diálogo con todo el sector portuario, iniciado en el otoño de 2018, fue ratificado en septiembre del año 2022 por el Consejo Rector de Puertos del Estado y aprobado definitivamente en octubre de 2022 por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. (Fecha de publicación en el BOE 26 de octubre: Orden TMA/1014/2022, de 7 de octubre, por la que se aprueba el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general).

El prolongado proceso de comunicación y diálogo, planteado de modo abierto y constructivo, ha dado lugar a un documento contrastado, multifacético, que ha evolucionado, hasta fructificar en una estrategia y un conjunto de medidas, que equilibran las prioridades puestas de relieve por los organismos portuarios con las de la comunidad portuaria y sus clientes.

Recoge el Marco Estratégico un rumbo compartido hacia un escenario renovado de los puertos de interés general a ser alcanzado en el año horizonte 2030. Un escenario en el que, además de continuar detentando el mejor posicionamiento comercial posible en las redes de transporte y logística, los puertos de interés general se convierten en referencias para el despliegue de la transformación digital y energética, en aras a garantizar la eficiencia, conectividad, seguridad y sostenibilidad del propio sector y por ende del conjunto de la economía, sin olvidar la necesaria perspectiva social que debe guiar la gestión de los puertos, buscando el mejor servicio posible a la sociedad a la que en definitiva servimos.

Cabe concebir en ese escenario deseable un despliegue de puertos inteligentes, hiperconectados y sincromodales, capaces de optimizar la gestión de las corrientes de carga, de pasajeros, de elementos de transporte, de datos, de energía y de todo tipo de recursos, en sus propios contextos económicos y ambientales, por muy cambiantes que éstos sean. También se hace valer, un reconocimiento social generalizado de los puertos, como instrumentos al servicio de las personas, tanto las que habitan en las ciudades adyacentes como las ubicadas en sus áreas de influencia.

Se estima que, con los recursos humanos adecuados, las metas fijadas en el marco estratégico serán alcanzables. El Marco Estratégico tiene por objeto definir qué puertos queremos para el 2030 con independencia del tipo de organización que rijan en cada momento.

Sobre estas premisas, el Marco Estratégico se constituye en una **referencia** para las distintas figuras que componen la planificación de los puertos de interés general entre las que se encuentran además de los Planes Estratégicos y Directores de las Autoridades Portuarias, **los Planes de Empresa**. Estos por su regularidad y su carácter operativo y presupuestario, se convierten en la herramienta donde se compartirá entre Puertos del Estado y cada Autoridad Portuaria, la evaluación con frecuencia anual, de los **indicadores** del Marco Estratégico. Puertos del Estado ha contratado recientemente la asistencia técnica para realizar los servicios de análisis del seguimiento de la implantación del Marco Estratégico, así como puesta a disposición de una herramienta de gestión de la información. Según la planificación prevista, en el Plan de Empresa 2025 se prevé desarrollar un primer listado de indicadores más relevantes a implantar y en el Plan de Empresa 2026 se tratará de implementar ya el conjunto de estos bajo una nueva herramienta de gestión de la información.

No obstante, en avance y continuidad de lo realizado en años anteriores, y con el objetivo de ir implementado progresivamente la adaptación de la estructura del Plan de Empresa al esquema y contenidos del Marco Estratégico, el presente documento se estructura en los siguientes epígrafes:

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 y un análisis tanto de la integración Puerto Ciudad como de la digitalización.
 - 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.
 - En la Sección 4ª se analiza los recursos humanos y su previsión.
5. Objetivos operativos 'de nivel 1' y ratios de gestión, que ilustran el grado de avance hacia las principales metas de la Autoridad Portuaria.

En esta misma línea se resalta que el Marco Estratégico, como modelo de desarrollo que marca el rumbo a seguir por los puertos de interés general con vistas al año 2030, debe fijar las necesidades de sus **recursos humanos**, tanto en número como en estructura, para hacer posible la consecución de las metas definidas.

Obedece este precepto, por tanto, a una lógica correlación entre los objetivos que se persiguen y los recursos que se requieren para alcanzarlos.

En las reuniones de Planes de Empresa 2024, tanto Puertos del Estado como las Autoridades Portuarias han coincidido en que sin una sustancial renovación y reestructuración del capital humano de los organismos portuarios no será posible alcanzar las metas establecidas en el Marco Estratégico.

La profunda transformación de las actividades y procesos dígito-operacionales, energético-ambientales y socio-estructurales, necesaria para hacer frente a los desafíos que se presentan a medio plazo, obliga a reorientar con urgencia el talento y las capacidades de las personas que trabajan en el sector público portuario para acomodarlas a nuevos perfiles avanzados.

En este sentido, el Marco Estratégico recoge una colección de acciones en materia de capital humano que resultan ser vitales para la consecución de sus objetivos, muy particularmente, la extensión de las plantillas de los Organismos Portuarios, así como una reestructuración de su personal excluido de convenio.

En cuanto a la primera acción, se explicó durante las reuniones del Plan de Empresa 2024 que la Oferta de Empleo Público pendiente de publicación, preveía contemplar la extensión de las plantillas por encima de la mera cuota de reposición.

En cuanto a la segunda acción (reestructuración del personal excluido de convenio) se informó igualmente de la situación de avance de esta iniciativa. Finalmente, la Resolución de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR) de fecha 27 de julio de 2023, aprobó la modificación del Marco de Actuación del colectivo no acogido a convenio de las distintas Autoridades Portuarias. Dicha modificación es consecuencia de la aplicación del nuevo Marco Estratégico. Si bien en el Marco Estratégico ya se determinaba la distribución de las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado por grupos, estructuras medias y otras cuestiones relacionadas con el personal Fuera de Convenio, el mismo recogía que la CECIR debería aprobar y concretar más específicamente el mismo a través del Marco de Actuación. Como elementos más destacados se puede citar la creación de puestos nuevos en los grupos, incremento de estructuras medias, amortizaciones/supresiones de los puestos de trabajo de Jefaturas de Unidad y Secretarías de Fuera de Convenio y la separación del puesto de Dirección de este colectivo.

En consecuencia, Puertos del Estado a primeros de octubre del año 2023 ha comunicado de modo específico a las Autoridades Portuarias la estructura y retribuciones de cada una de ellas, así como otras características del nuevo Marco de Actuación.

Contexto coyuntural

Sentada la estructura del Plan de Empresa, se describe brevemente a continuación el contexto en el que se enmarca éste, describiendo las condiciones de contorno y ciertos aspectos relevantes tratados durante las reuniones de los Planes de Empresa.

En 2022 se movieron un total de 561,7 millones de toneladas de mercancías por todo el Sistema Portuario de Titularidad Estatal, con una variación del +3,2 % respecto al ejercicio 2021, en el que se alcanzaron los 544,4 millones y muy próximos al máximo histórico de tráficos alcanzados en 2019, con 564,5 millones de toneladas. (Sólo 2,8 millones de toneladas por debajo). De hecho, tres Autoridades Portuarias (Barcelona, Cartagena y Las Palmas) alcanzaron sus máximos históricos.

La evolución de los tráficos del año 2022 registró periodos de alza durante el primer semestre sufriendo un frenazo generalizado que se hizo patente en el tercer trimestre, cuando el producto interior bruto siguió

reduciendo su nivel de crecimiento fruto de los graves problemas de oferta, del impacto de la inflación (que siguió en valores muy elevados) y sobre todo merced a la generación de la incertidumbre, motivada por la coyuntura internacional: invasión rusa de Ucrania, el coste energético, elevación de los costes financieros y de materias primas y de la inflación, factores que finalmente lastraron el crecimiento mundial y el comercio marítimo. Así, a pesar de superar en 2022 las consecuencias de la pandemia e incrementarse el consumo, el aumento de la inflación ha reducido el poder adquisitivo y se ha atenuado en cierta medida esa subida.

El resultado es que, según datos del PIB publicados por el INE, la economía española creció un 5,8% en 2022, lo que ha favorecido la recuperación del comercio marítimo nacional, que se situó en valores previos a la pandemia.

Por su parte, según el FMI, el PIB mundial aumentó un 3,4 %, la zona euro creció un 3,7 % en 2022 y China creció sólo un 3,0 %. Como resultado de todo ello, el comercio marítimo mundial prácticamente se mantuvo, con un 0,5 % de crecimiento.

Estas tendencias se han reflejado en el descenso de las mercancías en tránsito (-1,9 %, principalmente mercancía contenerizada), una subida de las importaciones (7,9 %) pero con una similar caída de las exportaciones (-7,6 %).

En relación con los graneles líquidos en el ejercicio 2022, ha aumentado el tráfico de petróleo crudo, un 12,3 %, así como el gas natural (+39,5 %) y la gasolina (+12,8 %), produciéndose bajadas del gasoil (-16,7 %) y del fueloil (-2,4 %). En general, los graneles líquidos aumentaron un 6,3%.

Los graneles sólidos son las mercancías que más crecieron en términos porcentuales. Las importaciones de graneles sólidos aumentaron un 5,8 % y las exportaciones descendieron un 3,0 % (a pesar de las políticas de descarbonización, que incluye el cierre de centrales térmicas), pero la guerra de Ucrania y la crisis energética han provocado la reapertura de algunas centrales en países extranjeros, de modo que el tráfico de carbón en tránsito creció de manera considerable (71,9 %).

El tráfico de carbón y coque de petróleo volvió a ser el responsable de casi una quinta parte de las toneladas de granel sólido movidas por nuestros puertos. Por su parte, los cereales y sus harinas fueron fundamentales en este tipo de tráfico y crecieron un 38,6 %, más de lo habitual por la crisis de la invasión de Ucrania, uno de los principales abastecedores mundiales de grano.

La mercancía general fue la principal forma de presentación por volumen (es el 50 % del total).

Comparando con 2021, año aún de recuperación tras la pandemia, en 2022 aumentaron las importaciones de mercancía general (+1,9 %). Por otra parte, las exportaciones de mercancía general descendieron un 7,6 %. 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 2022 descendió un 6,8 %, principalmente por el descenso de los contenedores en tránsito (-6,2%) como se explica más adelante.

La mercancía cargada o descargada del buque por medios rodados (ro-ro) aumentó un 8,6 % gracias al avance económico del norte de África, transportando productos hortofrutícolas, textiles y ganado a través del Estrecho de Gibraltar, así como productos demandados por las islas.

La mercancía general se transporta principalmente en contenedores (más de un 69 % 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 disminuyeron ligeramente un 0,9 %, y los contenedores en tránsito, que lo hicieron en un -6,2 %, entre otros motivos, por la desaceleración del comercio marítimo mundial y la fuerte competencia de los puertos del norte de África.

Por último, en relación con el tráfico de pasajeros, este fue el que más sufrió las consecuencias de la crisis sanitaria desde 2020 y ya en 2022 se había recuperado prácticamente los niveles de 2019, gracias no solo al levantamiento de las restricciones tras la pandemia (lo que afectó de manera muy relevante a los cruceros), sino también a la reanudación de los tráficos con Marruecos, con el restablecimiento de la Operación Paso del Estrecho como el evento más relevante. Así, transitaron por nuestros puertos un 83,5 % más de pasajeros que en 2021, ya sean en régimen de transporte (de línea regular) o de crucero, representando estos últimos 8,2 millones (en 2021 fueron tan solo 2,2 millones), siendo que durante los primeros meses del ejercicio aún se mantuvieron ciertas restricciones.

En relación con los tráficos del ejercicio 2023 revisados en los Planes de Empresa, a cierre del mes de julio, el registro de entrada de mercancías presentaba una bajada del 4% y en el caso de los pasajeros presentaba crecimientos respecto al año 2022 de un 14,7% en el pasaje en régimen de transporte y de un 74.8% en el caso de los cruceros.

Así el total de mercancías manipuladas ascendió a 320,1 millones de toneladas, 13,4 millones de toneladas por debajo del mismo periodo del año 2022. Destaca respecto del mismo periodo del año anterior el descenso de los graneles líquidos (próximo a los 5 millones de toneladas a cierre de julio), la subida en graneles sólidos que marca un +2% (54,5 millones de toneladas movidas a cierre de julio), con una representativa subida en los cereales y sus harinas (46.6% de subida a cierre de julio). No obstante, se produce una retracción de la mercancía general (154,5 millones de toneladas a cierre de julio con una caída del 5,5%), mientras que la mercancía general en contenedor (104 millones de toneladas a cierre de julio) se contrae un 8,2%.

Por su parte los TEU alcanzan en julio los 9,5 millones de unidades, de los cuales casi 4,8 millones son TEUS con mercancía en tránsito, 3,4 millones lo fueron import-export y 1,2 millones entradas y salidas nacionales.

Esta contracción de los tráficos tiene un origen diverso como brevemente se expone a continuación.

Motivado por la pandemia, los precios de los fletes iniciaron una importante escalada a lo largo de los años 2020 y 2021. Esto se produjo por un desajuste muy relevante entre la oferta y la demanda en periodo de pandemia. Así, el precio de transportar un contenedor de cuarenta pies se llegó a multiplicar por más de siete pasando de unas tasas promedio de 1.420 dólares en el año 2019 a un máximo de 10.377 dólares (en septiembre de 2021), según el índice World Container Index (WCI) elaborado por Drewry. Este efecto se ha visto controlado a finales del mes de agosto de 2023, puesto que el índice compuesto World Container Index de Drewry había disminuido a 1.739,59 dólares cayendo un 69,3% en comparación con la misma semana del año anterior. No obstante, en ese momento el precio de los fletes aún no había recuperado los precios originales previos a la crisis. En definitiva, este crecimiento del precio de los fletes se debió al espectacular incremento de la demanda. La demanda creció por las medidas adoptadas por los países desarrollados frente a la crisis del COVID (principalmente Estados Unidos y en la UE con sus impulsos fiscales) de modo que chocó con la muy limitada flexibilidad de las infraestructuras para atender repentinos incrementos del tráfico (a nivel mundial, Puertos colapsados, tiempos de fondeo para espera de operaciones, falta de personal para el movimiento de la carga, transportes sin capacidad de respuesta, falta de contenedores vacíos...). Esta falta de capacidad de reacción de la cadena logística a nivel global motivó la subida de los precios de los fletes. En cualquier caso, España mantuvo unas condiciones operativas adecuadas desde un punto de vista portuario,

no produciéndose en nuestro país situaciones extraordinarias, como sí se pudieron ver en otras regiones del mundo, lo que puso de manifiesto la solidez del sistema.

La caída de la demanda, que se refleja en los tráficos tanto en el cierre del año 2022 como en el primer semestre del 2023, nos ha llevado a cotizaciones de los fletes parecidas a las previas a la crisis. Esto, está produciendo diversos efectos en las cadenas marítimas como la pérdida de líneas regulares, la reducción de la capacidad por rutas (mejor la parada de un buque antes que la entrada en pérdidas), traslado de capacidad entre rutas (aumento de la ruta norte de Europa- Norte de América), etc... Este escenario está motivando movimientos corporativos de absorción, fusión o colaboración entre navieras.

Dentro del panorama mundial se abren diversos frentes que provocan inestabilidad y repercuten directamente en el comercio internacional, destacando:

- La guerra comercial entre China y Estados Unidos que hunde el comercio bilateral y la reorientación del comercio estratégico hacia países próximos (Near Shoring) y “amigos” (Friend Shoring),
- La invasión de Ucrania que ha motivado tensiones en los mercados con el desabastecimiento de productos esenciales que pueden provocar una grave crisis alimentaria en los países en desarrollo.
- Esta crisis de Ucrania está desestabilizando el equilibrio político de determinados países en desarrollo (especialmente los africanos) que reorientan su geoposicionamiento hacia Rusia o China en detrimento de Occidente. Muchos de estos países son productores de materias primas industriales lo que puede provocar distorsión de los mercados.
- En Estados Unidos y Europa la política monetaria continúa tensionada, dado que no se consigue doblegar la inflación subyacente (aunque esta política suponga la recesión de algunas de las más importantes economías mundiales).
- La inflación subyacente perdurará en los alimentos en tanto los mercados no se estabilicen.
- Se reduce la capacidad de respuesta de la política fiscal de los países desarrollados por la deuda acumulada y los cada vez más elevados intereses.

En otro orden de cosas, es necesario resaltar el impacto de las medidas recogidas en el paquete “**fit for 55**”, no sólo por su repercusión en aras a contribuir a un sistema portuario más sostenible y respetuoso con el medioambiente, sino también por el efecto que estas medidas tienen en las necesidades de inversión de las Autoridades Portuarias y la repercusión que pueden tener en la evolución de los tráficos futuros.

Se trata de un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas con el fin de garantizar que las políticas de la UE se ajusten a los objetivos climáticos acordados por el Consejo y el Parlamento Europeo dentro del denominado “Pacto Verde”. Con este plan, la UE espera reducir, a más tardar en 2030, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55 % en comparación con los niveles de 1990.

En línea con este paquete de medidas impulsado por las instituciones europeas, el sistema Portuario busca contribuir 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 entre otros en la electrificación del transporte marítimo mediante la instalación de sistemas de suministro de energía en los atraques (OPS), la facilitación de la penetración de combustibles alternativos, como los de transición (GNL) o los emergentes (Hidrogeno, etc.) en el conjunto de la actividad portuaria (Directiva 2014/94/EU relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos), 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.

Durante las reuniones de los **planes de empresa e inversiones** de este ejercicio se analizó el uso de la tecnología **OPS** (Onshore Power Supply), también conocida como “Cold Ironing”. Esta técnica consiste en la conexión a la red general eléctrica de los buques atracados en puerto. Esto les permite apagar sus motores auxiliares, que de otra manera tendrían que utilizar para generar la energía requerida para satisfacer sus distintas necesidades a bordo. De esta manera, el OPS constituye para el transporte marítimo una alternativa a la quema de combustible durante su estancia en puerto, permitiendo reducir de forma significativa el ruido y las emisiones de los gases contaminantes. Este sistema de suministro eléctrico a buques en puerto presenta como clara ventaja la reducción de las emisiones directas de CO₂, NO_x, SO_x y PM en sus entornos, lo cual resulta particularmente importante si se encuentran próximos a núcleos de población.

En general las Autoridades Portuarias han realizado o están llevando a cabo estudios o análisis previos necesarios para garantizar el despliegue de esta tecnología OPS, en base a una estimación de demanda según los tráficos, existiendo ya las primeras experiencias prácticas en el sistema portuario en cuanto a su implantación.

El Reglamento (UE) 2023/1804 de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR), establece en su artículo 9, que los Estados miembros deben adoptar las medidas necesarias para que, a más tardar el 31 de diciembre de 2029, cuenten con estos sistemas de suministro OPS para suministrar cada año electricidad en puerto para satisfacer al menos el 90 % del número total de escalas portuarias del siguiente tipo de buques (para los puertos de las redes básica y global de la RTE-T):

- Para puertos que atienden buques portacontenedores de más de 5.000 GT, cuyo número de escalas promedio en los últimos tres años, sea superior a cien.
- Para puertos que atienden buques de pasaje de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad de navegación marítima (Ambos de más de 5.000 GT), cuyo número de escalas promedio en los últimos tres años, sea superior a cuarenta.
- Para puertos que atienden buques de pasaje de más de 5.000 GT, que no sean buques de pasaje de transbordo rodado ni naves de pasaje de gran velocidad, amarrados en el muelle en los tres últimos años, cuyo número de escalas promedio en los últimos tres años, sea superior a veinticinco.

Los planes de inversiones de las Autoridades Portuarias prevén en el periodo analizado la realización de análisis, proyectos y ejecución de actuaciones para conseguir tal objetivo.

Así mismo, y con carácter general, se solicitó a las Autoridades Portuarias la elaboración de un **plan de eficiencia energética y autoconsumo** renovable basado en una auditoria energética de los edificios e instalaciones de las que es responsable, que permita alcanzar los objetivos de reducción de consumos previsto en el Marco Estratégico.

También incluido dentro del paquete ‘fit for 55’, recientemente ha entrado en vigor la Directiva 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por la cual el transporte marítimo entra dentro del régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, con el consiguiente impacto que este hecho previsiblemente tendrá sobre los puertos europeos en general, y sobre los españoles en particular, en términos de desvíos de tráficos, significativamente en el segmento de los contenedores en tránsito, con el consiguiente efecto “arrastre” que este hecho generará. Anticipamos que los riesgos no se limitarán a una disminución de la actividad portuaria en términos de mero movimiento de mercancías, sino que sus efectos se trasladarán a otros ámbitos, tales como la pérdida de soberanía comercial por pérdida de control de la cadena logística, pérdida de competitividad del tejido productivo y económico

al que sirven nuestros puertos, o la afección, directa e indirecta, al mercado laboral en los entornos de los puertos que se vean más afectados. Todo lo anterior, existiendo un alto riesgo de que no se lleguen a obtener los beneficios de reducción de emisiones que propugna la Directiva, sino produciéndose un mero traslado (o incluso aumento) de las mismas hacia territorios Extra-EU no afectados por la normativa.

El sistema Portuario español respalda la adopción de medidas para el control de las emisiones de gases de efecto invernadero, si bien es en el modo de aplicación previsto por la Directiva donde surgen las discrepancias con la Comisión Europea en cuanto a la efectividad del sistema propuesto. Así los Puertos de la Unión Europea se enfrentan a una previsible fuga de tráficos marítimos y rutas comerciales hacia puertos fuera de la UE. La normativa para controlar y gravar las emisiones del transporte marítimo recoge específicamente el riesgo de que se produzcan fugas de carbono, para lo que el propio texto ha previsto la inclusión de la figura de “los **puertos vecinos de transbordo**” (a menos de 300 millas de un puerto perteneciente a la UE y más de un 65% del tráfico de contenedores de transbordo, siendo que a día de hoy solo Port Said y Tanger-Med cumplen estas condiciones), medida que, siendo positiva, se considera claramente insuficiente. Las alegaciones y el resto de propuestas puestas sobre la mesa por España durante la tramitación de la Directiva no fueron atendidas, en su mayor parte.

Dentro de la Directiva se prevé la generación de un observatorio de impactos de la misma sobre los tráficos marítimos y la actividad portuaria, que llevará a cabo la propia Comisión Europea. Es intención efectuar un seguimiento cercano de esta iniciativa dentro del propio Sistema Portuario para tratar de conocer sus resultados de primera mano y proponer posibles medidas correctoras desde un primer momento, ya que existe el riesgo de que su implantación tardía las haga ineficaces, o directamente inútiles.

Criterios generales

Como el año anterior y con el objetivo de hacer más productivas las reuniones, se abordaron todos los contenidos del Plan de Empresa 2024 en una única reunión. Por ello, 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 volvió a emplear el sistema de intercambio de ficheros, basado en un entorno SharePoint, que ya se empleó el año pasado.

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

- En relación con los Planes de inversiones, se ha hecho hincapié en la necesidad de que la programación de inversiones públicas debe estar orientada a demanda constatable, con un objetivo de rentabilidad financiera y socioeconómica, y bajo unos criterios que combinen el obligado realismo en relación con los procesos de proyecto y ejecución de obra. Un mayor detalle de los criterios generales para la programación de inversiones fue trasladado a las Autoridades Portuarias en un escrito remitido el 25 de enero de 2023.
- Los puertos de Interés general son beneficiarios de fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Las actuaciones que nos han sido asignadas se enmarcan dentro del Componente 6 ‘Movilidad sostenible segura y conectada’, Inversión C6.I3 ‘Intermodalidad y logística’, y dentro de ella el proyecto P04 ‘Mejora de la accesibilidad y sostenibilidad de los puertos’ y P02 ‘Acceso ferroviario al Puerto de Langosteira (A Coruña)’.

A lo largo de los últimos Planes de Empresa, las actuaciones a financiar con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) han sido identificadas dentro de un capítulo específico en los Planes de Inversiones de las 28 Autoridades Portuarias, por lo que las mismas se encuentran claramente identificadas, valoradas y programadas en el tiempo.

El avance de las iniciativas asociadas al **MRR** y la **garantía en el cumplimiento de los hitos y objetivos** que el mismo lleva asociados, es un aspecto crítico para Puertos del Estado y para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que ha sido amplia y reiteradamente trasladado por Puertos del Estado a las Autoridades Portuarias durante las reuniones llevadas a cabo para la elaboración de los Planes de Inversiones 2023-2027 y del conjunto de Plan de Empresa 2024.

Específicamente, en relación con el cumplimiento del primer hito que nos resultaba de aplicación (hito 95), consistente en alcanzar un nivel de contratación mínimo de 330 M€ a fecha 31 de diciembre de 2022 (conjuntamente entre ADIF, Dirección General de Carreteras y Sistema Portuario de Interés General), cabe señalar que el mismo ha sido cumplido de manera satisfactoria en su conjunto, y particularmente en la parte que corresponde al Sistema Portuario.

El próximo hito que cumplir es el **hito 96**, relativo a un presupuesto acumulado ejecutado a 31 de diciembre de 2024 de al menos 590 millones de euros, también de forma conjunta entre las tres entidades responsables de la inversión C6.I3 (ADIF, DG Carreteras, Sistema Portuario), de los cuales Puertos del Estado ha comunicado a cada Autoridad Portuaria la cuantía que debe asumir como organismo ejecutor de obras. Esta cifra es conocida desde hace tiempo por los interlocutores designados como responsables del MRR en cada Autoridad Portuaria. Dicho lo anterior, a fecha 31 de agosto de 2023 el presupuesto ejecutado acumulado reportado por el Sistema Portuario asciende a la cifra de 41 millones de euros, lo que representa un **15,6% del objetivo a alcanzar a 31/12/2024**.

Fruto de este bajo nivel de ejecución, durante las reuniones de Plan de Empresa desde Puertos del Estado se ha trasladado a las Autoridades Portuarias la necesidad de que se pongan en marcha por su parte todos los mecanismos que sean necesarios para poder agilizar al máximo la contratación y ejecución de las obras asociadas al MRR, de cara a garantizar el cumplimiento del citado hito 96, priorizando el desarrollo de las iniciativas asociadas a este mecanismo financiero, lo cual fue asumido por las Autoridades Portuarias. Se resaltó en las reuniones que el objetivo fundamental para MITMA, en este sentido, será garantizar el cumplimiento agregado del hito a nivel consolidado.

En las reuniones también se indicó que, en general, el tercer y último hito que nos será de aplicación (hito 98) se corresponde con la certificación del 100% de la ayuda asignada a fecha 30 de junio de 2026.

Por ello desde Puertos del Estado se solicitó la máxima diligencia en el cumplimiento de los hitos que cada Autoridad Portuaria tiene asignados, de cara a poder cumplir los compromisos que tenemos asignados, a nivel de Sistema Portuario, que, a su vez, servirán para cumplir los relativos al MITMA y a España en su conjunto, en un programa de apoyo financiero como el PRTR que tiene una importancia máxima para nuestro país.

- Como novedad respecto el año pasado, los Planes de inversiones se han incorporado en la herramienta SPIN habilitada al efecto, manteniendo los pagos y devengos al mismo nivel de desagregación. El nuevo Plan de inversiones se ha realizado sobre la base de una revisión de las actuaciones ya programadas en el Plan de Inversiones vigente, incorporándose, con carácter general, como nuevas líneas solo aquellas actuaciones que estrictamente sean necesarias para atender

nuevas demandas o atender situaciones claramente reconocibles de reciente aparición. No se han debido incluir actuaciones que estén soportadas o vinculadas a orígenes de financiación externos, a menos que se haya acreditado que estas cantidades se van a recibir con certeza.

- Por lo que respecta a la estimación de 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 a buen seguro será un indicador del éxito y la eficiencia de los proyectos a acometer.
- Los coeficientes correctores y bonificaciones que se presenten se considerará que entrarían en vigor el 1 de enero de 2024. En línea con los criterios marcados en el nuevo Marco Estratégico, se deberá evaluar la posibilidad de habilitar rebajas selectivas de tasas, sobre un esquema deseablemente asociado a condiciones de buen desempeño ambiental.
- Las circunstancias que se han venido produciendo a nivel global continúan derivando en un contexto de alta inflación. Desde el punto de vista de los ingresos han sido estimados sin aplicar incrementos monetarios. Del lado de los gastos, la situación actual nos ha empujado a solicitar una contención y racionalización de estos, que en la medida de lo posible compense el mencionado efecto de la subida de los precios.

No obstante, lo anterior, en algunas partidas presupuestarias ha sido inevitable asumir incrementos acordes con la evolución esperada de precios, siendo especialmente relevantes aquellas que están ligadas a costes energéticos o al precio de materias primas que hayan experimentado aumentos durante los últimos meses, o a servicios intensivos en mano de obra, por el impacto que sobre ellos ha tenido el alza de salarios. Por ello, de cara a la preparación del presupuesto, lo más razonable ha sido recoger estos incrementos en las partidas que han resultado afectadas, lo que ha debido ser acompañado de una breve justificación de los motivos que amparan los incrementos de coste planteados, en función de las condiciones singulares de cada Autoridad Portuaria.

Por último, en relación con los gastos de publicidad, promoción y participación, protocolo, patrocinio y subvenciones, además de solicitar una racionalización económica de estos, así como en lo relativo a partidas genéricas, su sometimiento a un procedimiento reglado sujeto a condiciones de concurrencia competitiva. En la nueva plantilla se ha solicitado, en esta ocasión, un mayor desglose y justificación de estos gastos que permita conocer su destino.

- Como se ha indicado en relación con las inversiones, respecto a la cofinanciación europea u otras ayudas, únicamente se han incluido en el presupuesto las subvenciones o asignaciones aprobadas o que se encuentran ya tramitadas y con un alto grado de probabilidad de ser concedidas. En lo que respecta al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), se ha considerado a nivel presupuestario que los devengos de la subvención van acompasados con las anualidades en devengos del plan de inversiones, tal como se consideró en los planes de empresa 2023 y 2022. Del mismo modo, para los cobros se mantiene el criterio para 2024-2026 de igualarlos a los devengos de subvención.
- Asimismo, dada la previsión de asignación de nuevos fondos FEDER correspondientes al marco comunitario 2021-2027, han sido asignados a inversiones ferroviarias y de carácter medioambiental (eficiencia energética, OPS y suministro energético). La identificación de actuaciones se llevó a cabo durante las reuniones de Planes de inversiones y de Planes de Empresa, atendiendo a las líneas programadas en relación con estas temáticas, de la distribución geográfica y por tipos de actuación que vienen marcadas desde el Ministerio de Hacienda y Función Pública. Las actuaciones

beneficiarias con cargo a FEDER no son compatibles con otro tipo de ayudas europeas, particularmente MRR.

- En el nuevo Proyecto de Presupuesto para el año 2024 se ha tratado de mantener la tendencia decreciente de los saldos de endeudamiento y no crear nuevas necesidades de endeudamiento para financiar inversiones. En las reuniones de Plan de Empresa de este año y dado que es previsible una prórroga presupuestaria se solicitó a las Autoridades Portuarias no incrementar su endeudamiento dentro del ejercicio presupuestario. En relación con ejercicios posteriores, solo se aconseja incrementar el endeudamiento cuando se trate de lanzar aquellas actuaciones relevantes que estén suficientemente justificadas tanto desde el punto de vista de la demanda como de la rentabilidad financiera y socioeconómica y se compruebe que se cuenta con suficiente soporte económico-financiero. La carga financiera soportada para atender el montante de endeudamiento se estima por cada Autoridad Portuaria bajo criterios de prudencia y en función de las condiciones de sus préstamos, teniendo en cuenta la actual tendencia de subida de los tipos de interés de mercado en el horizonte presupuestario.
- Aquellas Autoridades Portuarias cuyo indicador de cobertura de la deuda previsto para 2027, dado por el siguiente cociente: $(\text{endeudamiento total a LP} + \text{endeudamiento total a CP}) / \text{cash flow}$, es superior a 4,5; o su previsión para 2027 del servicio de la deuda en relación con el 'cash flow' supere el 40%, han tenido que incorporar a la documentación de Plan de Empresa una estimación de la evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación en el que se puede observar de forma individualizada los distintos orígenes y aplicaciones hasta al menos 2037, 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 ha tratado de responder a una programación realista acorde con el 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 18 de Julio de 2022, 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 2027, (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 necesidades económicas de fondos en Ceuta y Melilla, estas Autoridades Portuarias siguen siendo beneficiarias de aportaciones con cargo al Fondo de Compensación Interportuario. En cualquier caso, y dado que se ha producido tanto una mejora en la cifra de negocio, fundamentalmente por la recuperación de la Operación Paso del Estrecho, se han podido atender en la reunión del Comité de Distribución del Fondo de Compensación mantenida el pasado 2 de octubre de 2023 situaciones singulares en otras Autoridades Portuarias.

En este sentido es importante tener presente que, como ya se informó en su momento al CDFCI, el Tribunal de Cuentas en su informe de "fiscalización de la actividad de los fondos sin personalidad jurídica gestionados por el ente público Puertos del Estado. Ejercicios 2018 y 2019", instó a Puertos del Estado a:

“Presentar al Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario para su aprobación, un documento que establezca los mecanismos y criterios objetivos para la elaboración de la propuesta de asignaciones del Fondo de Compensación Interportuario a los organismos portuarios por “otros criterios”, que incluya los criterios para fijar los porcentajes de financiación de cada actuación, la forma de reparto entre las Autoridades Portuarias y los criterios para determinar qué Autoridades Portuarias pueden quedar sin asignaciones por este concepto”.

Así se ha aprobado en la mencionada sesión del Comité de distribución del FCI, un criterio de asignaciones de este a las Autoridades Portuarias por “otros criterios” supuestos 1 a 5 de la letra b del artículo 159.5 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En relación con el Fondo de Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, tras la aprobación del Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, el cálculo y exigibilidad de las aportaciones se han presupuestado siguiendo el criterio mantenido tradicionalmente por Puertos del Estado. Asimismo, se continúa con la hipótesis de una aportación obligatoria del 25% para las Autoridades Portuarias peninsulares (mitad para las extra-peninsulares) conforme a los acuerdos tomados en la última reunión del Comité de Distribución del Fondo. No se ha contemplado nuevo endeudamiento con cargo a este Fondo.

- En lo tocante al impuesto de sociedades, como en Planes de Empresa de ejercicios anteriores, la base imponible de cada ejercicio se ha estimado aplicando sobre el resultado presupuestario los ajustes que están 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 aplica 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’ 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 2023 se encuentra autorizado por los Presupuestos Generales del Estado un incremento total del 3,5% (con el siguiente desglose: 2,5% de incremento fijo y dos cláusulas de revisión del 0,5% cada una, la primera vinculada al Índice de Precios Armonizado (IPCA) y la segunda al Producto Interior Bruto). Adicionalmente a lo anterior, y comprometido con la representación social, se encuentra un 1,6% adicional máximo para el colectivo sujeto a Convenio Colectivo. Asimismo, deberá tenerse en cuenta a efectos presupuestarios el incremento neto de efectivos derivado de las diferentes ofertas de empleo público, procesos de estabilización y aplicación del nuevo Marco Estratégico en cuanto a dotaciones adicionales de recursos humanos en 2024 y 2025.

Por tanto, estos dos serán los porcentajes que han sido considerados para determinar estas partidas presupuestarias para el ejercicio 2023. Estos mismos porcentajes se han considerado para el ejercicio 2024 y siguientes.

- En lo que concierne a la dimensión ambiental, el Plan de Empresa de cada Autoridad Portuaria incorpora una Memoria de sostenibilidad acorde con la estructura acordada ya en su día en 4 ejes (institucional, social, económica y ambiental). Igualmente, se continúa con la evaluación del seguimiento de indicadores de sostenibilidad ambiental, para ello se han definido en este Plan de

Empresa una propuesta de acciones prioritarias en torno a los siguientes objetivos estratégicos del Marco Estratégico:

Objetivo estratégico 10.1: Debida diligencia en la gestión ambiental.

- Sostenibilidad ambiental de la comunidad portuaria. Avanzar en la implantación de Sistemas de Gestión Ambiental en las empresas portuarias a través de la regulación de concesiones y de licencias de prestación de servicio, o mediante la firma de convenios de buenas prácticas.
- Compra verde: Integración de criterios de sostenibilidad ambiental en la licitación de contratos de obra, suministro o prestación de servicios generales, considerando aspectos relativos a ciclo de vida, economía circular y eficiencia energética en la contratación.

Objetivo estratégico 10.2: Elevar la calidad ambiental

- Calidad del aire: Impulsar las acciones necesarias para que todas las actividades a las que aplique lo dispuesto en la Ley de Calidad de Aire dispongan de la correspondiente autorización regulada por dicha Ley; exigiendo dicho requisito en licencias de prestación de servicio y clausulado de concesiones.
- Vertidos. Disponer de un inventariado completo de los vertidos a la dársena o al colector de puerto, identificando procedencia de estos, así como su estado de regulación conforme a la norma que les aplique; definiendo un plan de mejora de saneamiento y escurrientías en base a dicha información.
- Suelos contaminados. Adoptar, en su caso, las acciones administrativas oportunas para que los suelos potencialmente contaminados queden registrados como tales por la administración competente. Introducir criterios sobre contaminación de suelos en el clausulado de los pliegos que regulan las concesiones.

Objetivo estratégico 10.3: Lograr puertos ecoeficientes

- Regularización y redimensionamiento de la red eléctrica: Realizar un diagnóstico de situación de la red dirigido a acometer las inversiones necesarias para su eventual explotación por la empresa distribuidora de zona.
- Eficiencia energética: Evaluar la contratación de la redacción de proyectos de eficiencia energética y autoconsumo renovable para edificios e instalaciones de iluminación a cargo de la Autoridad Portuaria, en base a un certificado preliminar de eficiencia energética de dichos edificios e instalaciones.
- Economía circular y residuos. Garantizar la adecuada entrega y recogida separada de los residuos generados en el puerto, estableciendo requisitos explícitos sobre esta materia en la regulación de concesiones y servicios, así como facilitando o promoviendo servicios comerciales de recogida de residuos en el puerto. Verificar que los operadores cumplen con los requisitos administrativos y técnicos exigidos por la Ley de residuos que les sean de aplicación.

Objetivo estratégico 11.2: Contribuir a mitigar el cambio climático.

- Reducción huella de carbono comunidad portuaria: Estimular proyectos de eficiencia energética y autoconsumo renovable a través del clausulado de las nuevas concesiones y otorgamiento de licencias para la prestación de los servicios portuarios, tendentes a lograr un balance neutro de

carbono en sus actividades. Explorar, los mecanismos contemplados en los artículos 82.c. y 245.1.b-c en concesiones ya existentes.

- Reducción de la huella de carbono de la cadena de transporte: Avanzar en el diagnóstico de las necesidades de potencia e inversión necesarias proporcionar suministro eléctrico a buques atracados. Facilitar y dinamizar la implicación del sector privado en proyectos de suministro de combustibles neutros en carbono a buques y sistemas de transporte terrestre.
- Los puertos como motores de la transición energética: Mediante los instrumentos de regulación del dominio público y de prestación de servicios, estimular la inversión privada en el desarrollo de proyectos y servicios ligados a la producción y logística de combustibles neutros en carbono, así como al desarrollo de la industria de la energía renovable marina, dando soporte a la experimentación, fabricación, montaje, instalación, mantenimiento y explotación de equipos de generación renovable marina.
- A su vez, en lo relativo a la dimensión social, y en línea con lo que propugna el nuevo Marco Estratégico, se refuerza el compromiso que las Autoridades Portuarias tienen con la sociedad. Se trata de concebir el puerto para las personas, lo que da pleno sentido a una acción de intensificación de la colaboración y cooperación interinstitucional. Por ello se avanza, 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 o mejora de un foro permanente puerto-ciudad, de carácter técnico, 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.
 - 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 planes de protección a buques e instalaciones portuarias como los del puerto en su conjunto.
 - También se han recogido nuevos aspectos de las ayudas a la navegación que resultan relevantes. Como novedad en este Plan de Empresa se hará hincapié en las necesidades de recursos para el aseguramiento del servicio de señalización marítima.
 - Cultura ética corporativa. Se trata 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.
- Nuevamente este año se mantiene el 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 relativa a aquella actividad 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.

- Por último, este año se ha incluido un capítulo referido a la digitalización de procesos. Este capítulo recoge las actuaciones destinadas a cubrir los objetivos generales de gestión de la línea estratégica relativa a la 'Administración portuaria digital. Puertos inteligentes y sincromodales'.

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 2024.

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 la siguiente nomenclatura de signos:

- "empeora ↓ "
- "mejora ↑ "
- "se mantiene ↔ "
- o si es de "nueva aparición N".

En el Anexo I de este documento de Plan de Empresa se incorpora el citado DAFO RESUMEN finalmente acordado en este plan de Empresa. Del análisis del DAFO en el Plan de Empresa se resaltan los siguientes aspectos:

AMENAZAS

En relación con el análisis del entorno, el cuadro del DAFO presenta cinco amenazas, todas ellas con una tendencia al mantenimiento (A.1 a A.5)- reflejando la (A.4) modificación parcial en su redacción:

- ↔ A.1: *"Competencia de puertos próximos"*.
- ↔ A.2: *"Estructura de gastos de explotación (gastos de personal, mantenimiento, etc.)"*.
- ↔ A.3: *"Presión urbana. Falta de espacios para desarrollo que se traducen la paulatina migración de usos portuarios y logísticos a usos comerciales"*.
- ↔ Como se ha indicado esta amenaza A.4 presenta un ajuste en su redacción eliminando el texto tachado *"Cierre de la frontera por la COVID: empeoramiento del ya inexistente comercio exterior"*.
- ↔ A.5: *"Incremento de los problemas fronterizos"*.

OPORTUNIDADES

La Autoridad Portuaria consigna 5 oportunidades, una de ellas con tendencia a la mejora (O.1), tres que mantienen la tendencia (O.2, O.3 y O.4-con cambio parcial en su redacción-), y una nueva oportunidad (O.5).

La oportunidad que mejora su tendencia:

↑ O.1: *“Crecimiento del tráfico (Bunkering) “.*

Las oportunidades que mantienen su tendencia:

↔ O.2: *“Proyecto de ampliación del puerto”.*

↔ O.3: *“Régimen Fiscal especial”.*

↔ En la oportunidad O.4 se refleja un cambio de redacción -acordado en el plan de empresa- reflejado a continuación con el texto eliminado, tachado : *“Mercado adyacente a Ceuta. Una de cada dos toneladas tiene como destino Marruecos”.*

N En la reunión de plan de empresa Puertos del Estado se interesó por la aportación económica a realizar desde Política Territorial. El pasado 18 de octubre de 2022, el Consejo de Ministros aprobó los Planes Integrales de Desarrollo Socioeconómico de las ciudades de Ceuta y Melilla. En el eje 2, Infraestructuras y vivienda, del Plan Integral de Desarrollo Socioeconómico de la ciudad de Ceuta, recoge la medida E2.M08 *“Nuevo marco institucional y financiero para el puerto de Ceuta”*, con un periodo estimado de implantación 2023-2026, y con un importe estimado de 14,75 millones de euros con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, de los que 2 millones de euros se aportaban en 2023 y el resto en ejercicios (2024-2026) por importes idénticos por valor de 4,250 millones de euros. Los créditos que se transfieren antes indicados serán destinados a atender la medida indicada en el mencionado Plan Integral.

En el Plan de Empresa se acordó incluir una anotación que asocie el cumplimiento de los hitos asociados al Plan Integral (particularmente el denominado *“Aprobación del Plan de impulso de competitividad del puerto”*, que incluye previsiones de tráficos, aumento de capacidad vía inversión y actuaciones en sostenibilidad ambiental -como el OPS-) a la aprobación del propio Plan de Empresa, ya que el contenido de este se asocia básicamente al plan de inversiones y presupuesto. Este hito se irá actualizando en sucesivos Planes de Empresa.

En la reunión de Plan de Empresa, Puertos del Estado propuso la inclusión de una nueva oportunidad O.5: *“ Posibilidad de que Ceuta sea susceptible de recibir nuevos fondos FEDER y otros fondos que supongan nuevas aportaciones externas, asociados al Plan Integral de Desarrollo Socioeconómico de la Ciudad de Ceuta”.*

La Autoridad Portuaria mostró su acuerdo e incluyó la oportunidad en el DAFO.

DEBILIDADES

El cuadro del DAFO presenta seis debilidades entre las cuales una refleja un empeoramiento (D.2) y el resto una tendencia al mantenimiento de la situación (D.1, D.3, D.4, D.5 y D.6).

La debilidad que presenta un empeoramiento fue comentada en la reunión del Plan de Empresa:

▮ La debilidad D.2: *“Envejecimiento de las infraestructuras (aumento de costes de reparación y conservación) “*, la Autoridad Portuaria plantea un empeoramiento de la tendencia que se agrava por la falta de inversiones en mantenimiento en el interior del puerto, apareciendo problemas con los cantiles de los muelles, las defensas, los railes de las pasarelas etc...

En cuanto al resto de debilidades presentan una tendencia de mantenimiento de la situación:

↔ D.1: *“Infraestructuras poco adaptadas a las necesidades actuales “.*

↔ D.3: *“Atomización de agentes portuarios “.*

⇔ D.4: "*Tasas bonificadas y con escasa compensación*".

⇔ D.5: "*Puerto abierto (presión urbana y migratoria)*".

⇔ D.6: "*Inexistencia de LOLO*".

Finalmente hay que indicar que desaparece del DAFO la anterior D.6: "*Elevados costes de suministros de agua*".

FORTALEZAS

El cuadro del DAFO presenta seis fortalezas, de las cuales se refleja dos tendencias a la mejora de la situación (F.3 y F.5) y el mantenimiento en la tendencia del resto (F.1, F.2, F.4 y F.6):

Presentan una tendencia a la mejora:

↑ F.3: "*Gran demanda de terreno*".

↑ F.5: "*Certificación de la gestión*".

Mantienen la tendencia el resto:

⇔ F.1: "*Escasa conflictividad laboral*".

⇔ F.2: "*Tráfico cautivo*".

⇔ F.4: "*Especialización de los muelles*".

⇔ F.6: "*Nuevas superficies operativas / Incremento de la superficie a concesionar*".

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

SECCIÓN 1ª

En el Anexo II de este documento de Plan de Empresa 2024 de la Autoridad Portuaria de Ceuta se incorpora la información esquemática correspondiente a esta sección, resultado del análisis efectuado en la reunión de Plan de Empresa.

1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.

PLAN DIRECTOR

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

Dada la aprobación del Marco Estratégico en octubre del año 2022 corresponde, tal como establece el Texto Refundido solicitar a las Autoridades Portuarias la paulatina adaptación de los planes estratégicos al nuevo Marco. La Autoridad Portuaria prevé iniciar la revisión de su plan estratégico para su adaptación al marco estratégico del sistema portuario en el ejercicio 2024.

Se acordó incluir la adaptación del Plan Estratégico al Marco como objetivo operativo para el año 2024.

2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.

DEUP EN VIGOR

La Autoridad Portuaria informa que a través de la Orden TMA/146/2023, de 7 de febrero, se aprobó la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Ceuta.

La «Modificación Sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Ceuta» que se ha tramitado tiene por objeto fundamental mejorar el diálogo entre el puerto y su entorno urbano, y al mismo tiempo asegurar las operaciones portuarias. Consiste básicamente en:

- La modificación de la delimitación de la Zona de Servicio Terrestre, corrigiendo el límite de del borde puerto-ciudad, adscribiendo viales necesarios para la zona de evacuación (glorieta en la rampa de acceso al muelle Cañonero Dato en la zona de la avenida España) y desafectando terrenos marginales e innecesarios (parcela contigua a las viviendas de la JOP en la que se situaba antiguamente el cuartel de transportes militares).
- La ampliación de la Zona II de Aguas, adscribiendo espacio de agua necesario para que las operaciones marítimas se realicen con seguridad.
- La modificación del uso asignado al Área Funcional Explanada del Muelle Cañonero Dato, pasando a Uso Interacción Puerto-Ciudad, para con ello mejorar la integración del puerto en relación con el entorno urbano.

El cambio de usos supone una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de

Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tratándose además de una transformación que afecta a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad por lo que la modificación tiene el carácter de modificación sustancial. Por tener la modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios carácter sustancial, según establece el artículo 70 del TRLPEMM, se ha sometido al procedimiento de aprobación indicado en el artículo 69.

En consecuencia, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Ceuta, en sesión celebrada el día 25 de junio de 2020, acordó aprobar inicialmente el «Proyecto de Modificación Sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Ceuta» y dar inicio al trámite.

Solicitados los informes preceptivos por parte de la Autoridad Portuaria de Ceuta y habiendo sido sometido el documento al trámite de información pública por plazo superior a cuarenta y cinco días, el expediente fue remitido a Puertos del Estado para continuar con su tramitación, todo ello de acuerdo con el artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El 17 de diciembre de 2020 la Delegación del Gobierno en Ceuta emitió escrito informando que, en virtud de la disposición adicional décima del Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas, y que atribuye a los delegados del Gobierno en las ciudades de Ceuta y Melilla las referencias efectuadas en el Reglamento a los servicios periféricos de Costas, no presentaba objeción al referido proyecto.

La propuesta también ha sido informada por la Consejería de Fomento y Turismo de la Ciudad Autónoma de Ceuta, quien realizó una serie de consideraciones que la Autoridad Portuaria desestimó por resultar inconvenientes a los intereses de la Autoridad Portuaria. La Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos de la Ciudad Autónoma de Ceuta emitió informe técnico en el que se proponen una serie de recomendaciones, entre otras respecto a espacios protegidos Red Natura que afectan a la Zona de Servicio Marítima del Puerto, recogidas por la Autoridad Portuaria como convenientes.

Asimismo, los informes preceptivos de los Ministerios de Defensa, de Hacienda, del Interior, de Industria, Turismo y Comercio y de la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico fueron emitidos en sentido favorable. En este último caso, tras la introducción de ciertas modificaciones en el documento, básicamente ligadas a la definición de la ampliación de la Zona II de aguas, al objeto de acomodarse a los requerimientos trasladados por dicho Departamento Ministerial en su informe.

Finalmente, Puertos del Estado informó favorablemente la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios con fecha 23 de diciembre de 2022, al responder a las necesidades actuales del puerto de Ceuta y observar que se han cumplido los requisitos establecidos en el artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tal y como se recoge en los informes emitidos por la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado de fechas 26 de noviembre de 2021 y 23 de diciembre de 2022.

En su virtud, la mencionada Orden Ministerial aprobó la «Modificación Sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Ceuta», redactada de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

DESAFECTACIONES PUNTUALES, MUTACIONES Y ENAJENACIONES EN TRAMITACIÓN

La Autoridad Portuaria refleja tres enajenaciones: Enajenación de la parcela de 6.518 m² a Red Eléctrica, enajenación de las últimas viviendas JOP y la enajenación de viviendas en “Barrio las Latas”.

PLANES ESPECIALES DE ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS EN TRAMITACIÓN.

En el Plan de Empresa del año pasado se indicó que 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, una vez aprobada la DEUP, se encuentra en fase de aprobación provisional por la autoridad competente.

VALORACIÓN DE TERRENOS

La valoración de terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del puerto de Ceuta vigente fue aprobada mediante la Orden FOM/1596/2010, de 31 de mayo, publicada en el BOE el 17 de junio de 2010.

La Autoridad Portuaria informó que se encuentra en tramitación la nueva valoración de terrenos y lámina de aguas. Se contrató una asistencia técnica que realizó un primer informe de valoración pero que el proceso se ha visto afectado por los efectos de la pandemia que ha alterado de forma muy importante a la economía local. Así, 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. La Autoridad Portuaria señaló que una vez que ha recibido la aprobación de la DEUP, con la nueva definición de usos, pueden comenzar a tramitar la nueva valoración.

SERVICIOS PORTUARIOS.

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria analizaron el cuadro de servicios portuarios.

Uno de los temas centrales de la reunión de Plan de Empresa fue la prestación del servicio portuario al pasaje de línea regular y la concesión de la terminal de pasajeros. Puertos del Estado indicó que, de las tres soluciones posibles para la prestación del servicio, se inclinaba inicialmente por la opción de otorgar licencia para la prestación del servicio al pasajero otorgando además en concesión al prestador o prestadores los espacios que sean necesarios para la prestación del servicio.

Las distintas alternativas y su valoración económica (tanto de repercusión a los pasajeros (a ser posible incluyendo su repercusión por pasajero) como de gastos /ingresos -de la Autoridad Portuaria-) se acordaron de que serían analizadas pormenorizadamente por la Autoridad Portuaria. Se acordó incluir como Objetivo Operativo de nivel 1 en el año 2024 la elaboración de este informe sobre el análisis de las distintas opciones tanto para la prestación del servicio como para el otorgamiento de la concesión. La Autoridad Portuaria quiere disponer de modelo y Pliego de prescripciones particulares cuando termine la construcción de la terminal.

En relación con los pliegos de practicaje y remolque, en la reunión de plan de empresa se debatieron diversos problemas que cada servicio presentaba. La Autoridad Portuaria informó que ambos se encontraban en revisión con previsión de remisión a Puertos del Estado en febrero de 2024.

En concreto el servicio de remolque, presenta problemas sindicales y problemas de presencia de remolcadores en el puerto. La viabilidad económica del servicio estaba siendo analizada.

Respecto al servicio de practicaje, la Autoridad Portuaria señaló las dificultades para conciliar las demandas de los consignatarios con la del prestador que considera que no es viable económicamente ese número de prácticos. La Autoridad Portuaria informó que tienen 4 prácticos en la corporación y han llegado a tener 3. Se hace necesario determinar el número de prácticos que resultan necesarios que permitan cumplir con las condiciones de seguridad.

SECCIÓN 2ª

1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

La Autoridad Portuaria de Ceuta elaboró una propuesta de evolución de sus tráficos para el periodo comprendido en el horizonte de este plan de empresa que fue analizada, conjuntamente, con Puertos del Estado. En este epígrafe se muestra un resumen de tales previsiones, así como una justificación de las variaciones más significativas. 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, con mayor grado de detalle.

La tabla adjunta muestra un resumen de tales previsiones:

PREVISIÓN DE TRÁFICOS 2022 - 2027

CONCEPTO	Cierre Año 2022	Presupuesto 2023	Prev. Cierre 2023	Presupuesto 2024	Previsión 2025	Previsión 2026	Previsión 2027
Mercancías (Miles de Toneladas)							
Graneles líquidos	682	673	702	724	745	768	791
Graneles sólidos	6	20	20	20	20	20	20
Mercancía General	569	612	612	624	637	649	662
Mercancías según presentación	1.257	1.305	1.334	1.368	1.402	1.437	1.473
Pesca Fresca	0	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento	683	578	702	724	745	768	791
Tráfico interior	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL MERCANCÍAS	1.940	1.883	2.036	2.092	2.147	2.205	2.264
PASAJEROS (número)							
Pasajeros en régimen de transporte y crucero	1.818.459	1.668.201	1.930.686	1.969.300	2.008.686	2.048.769	2.089.837
En régimen de transporte	1.814.939	1.653.201	1.905.686	1.943.800	1.982.676	2.022.239	2.062.776
De crucero	3.520	15.000	25.000	25.500	26.010	26.530	27.061
Pasajeros de interior	0	0	0	0	0	0	0
BUQUES							
Buques (número)	10.199	9.527	10.321	10.528	10.738	10.953	11.172
Uds. Arqueo Bruto (G.T)	71.971.000	59.702.000	73.410.000	74.879.000	76.376.000	77.904.000	79.462.000

El total del tráfico de mercancías para el ejercicio 2022 (1.940 miles de T) ha cerrado por encima tanto del ejercicio 2021(1.574 miles T) como de la previsión de cierre 2022 contenida en el plan de empresa 2023 (1.856 miles de T), y también por encima de la previsión inicial del plan de empresa 2022 (1.818 miles T).

En cuanto a la previsión de cierre 2023 se espera una contracción respecto del 2022 y un ligero mayor cumplimiento respecto de su presupuesto inicial

Como principales comentarios destacan los siguientes:

Graneles líquidos:

Se corresponden con productos petrolíferos refinados (Fuel -Oil y Gas-Oil), que si bien experimentan un crecimiento constante, no llegan en 2027 a los niveles pre-pandemia (872 miles de T en 2019).

Graneles Sólidos:

Se trata de un tráfico poco relevante y que depende en gran medida del estado de las obras en la ciudad. No obstante, la Autoridad Portuaria preveía un aumento ligado a la construcción.

Mercancía General:

Escenario continuista con crecimientos moderados del 2% para el horizonte presupuestario. La práctica totalidad es tráfico RO-RO, relevante con Málaga. La mercancía contenerizada es poco representativa.

Otras mercancías:

Es representativo el bunkering (avitallamiento a buques). Al final del horizonte se alcanzan niveles prepandemia

Pasajeros:

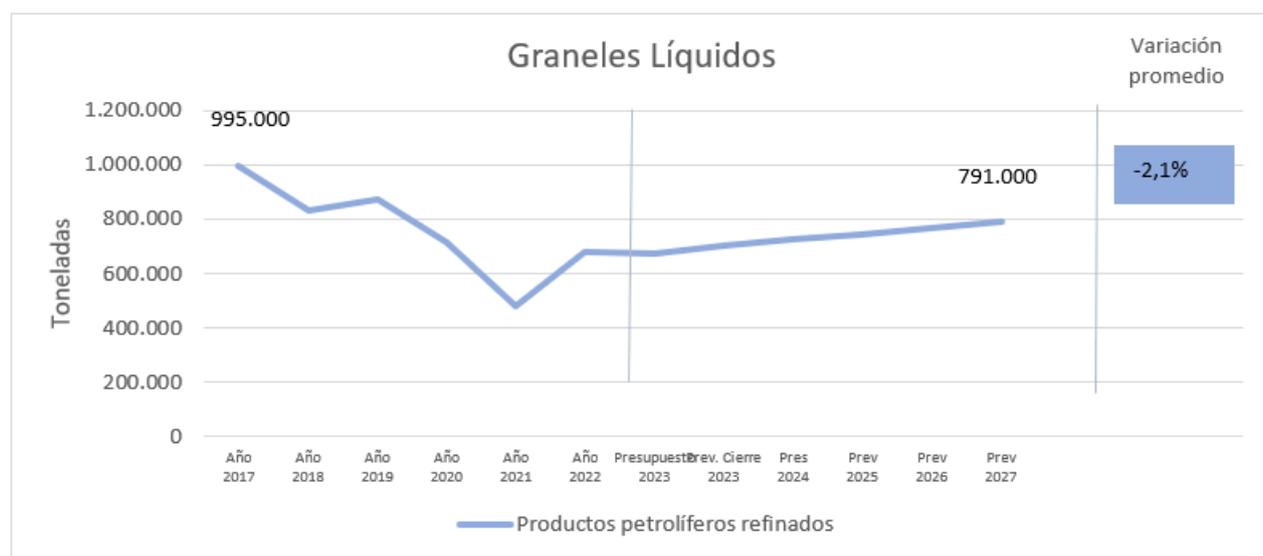
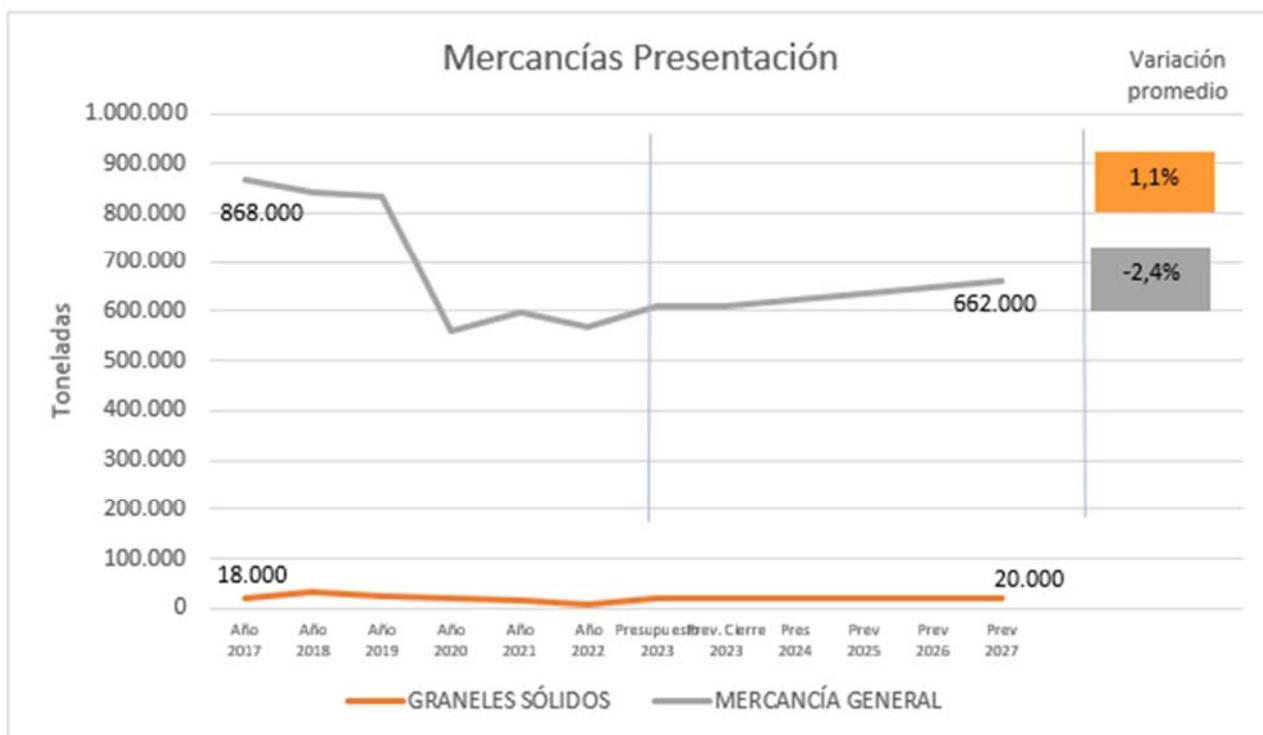
Principalmente se trata de tráfico regular, en la previsión de cierre 2023 se estaría cerca de los niveles de tráfico de la prepandemia. Un millón de pasajeros aproximadamente proceden de la ciudad de Ceuta. Si la estimación de la Operación Paso del Estrecho se confirma, la Autoridad portuaria preveía que se podrían alcanzar cerca de los 2 millones de pasajeros en 2023.

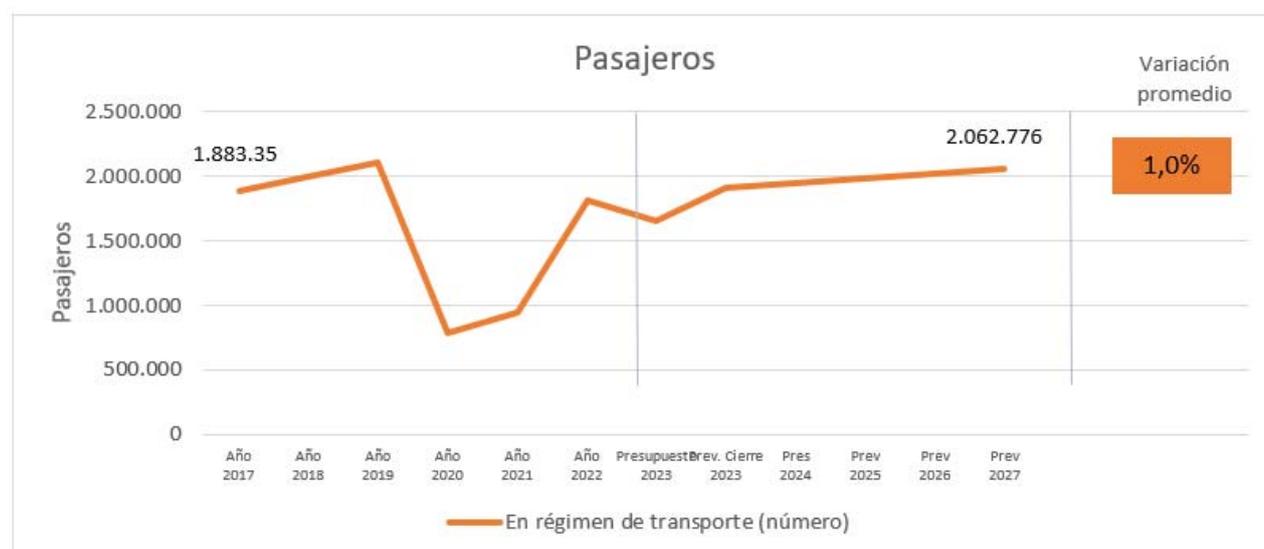
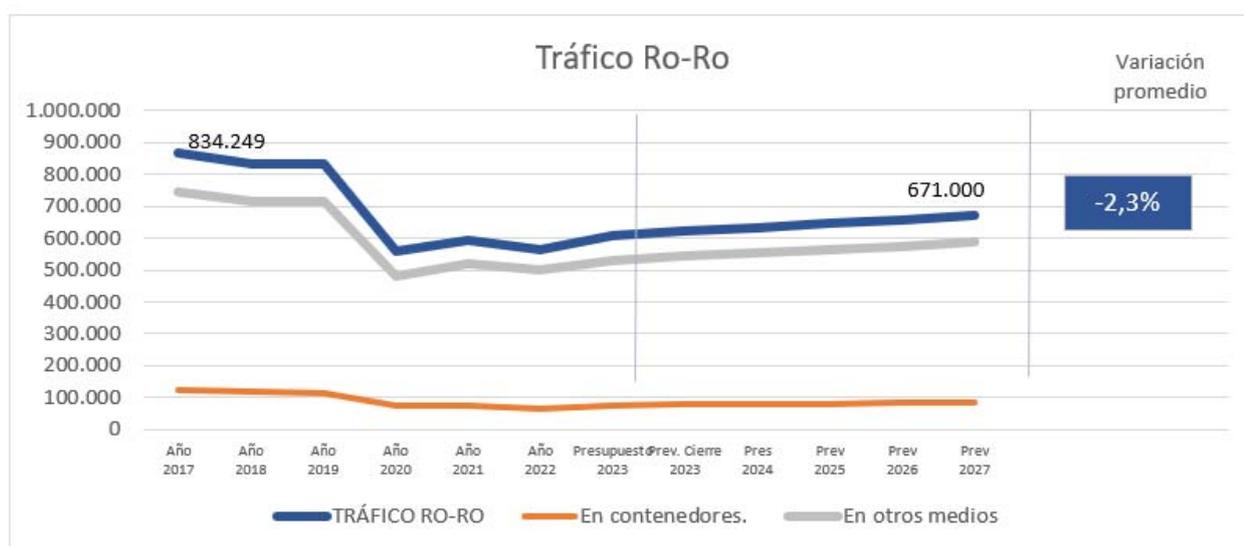
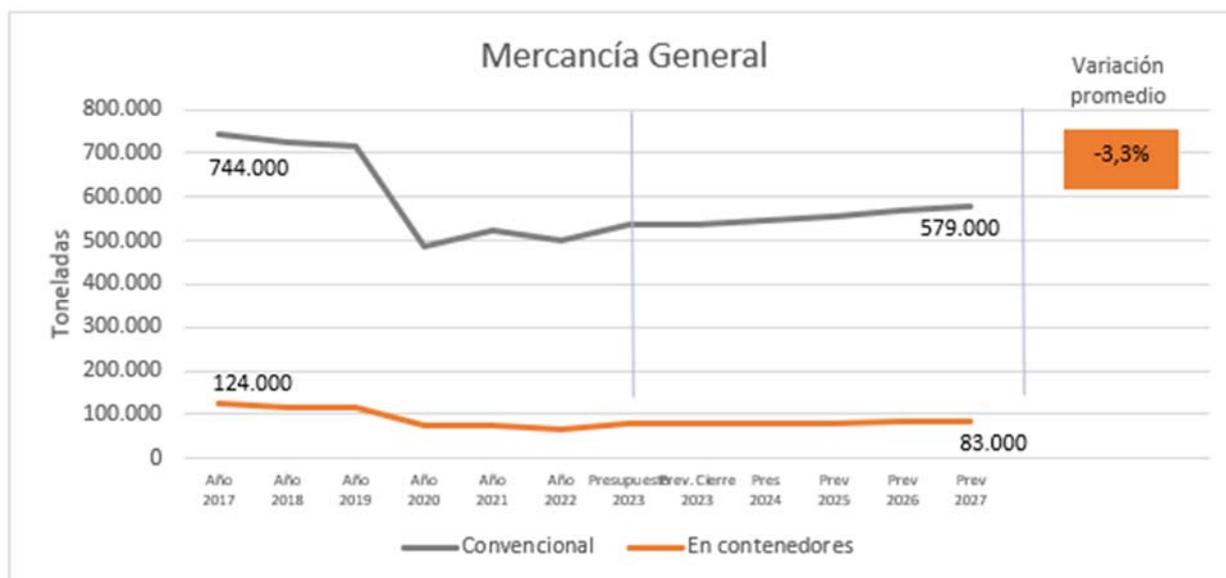
El automóvil en régimen de pasaje crece en la previsión de 2023 respecto del presupuesto, al igual que el número de pasajeros.

Respecto del tráfico de crucero es todavía muy poco representativo. Para 2023 se han previsto 25.000 pasajeros de 18 escalas confirmadas. Para el 2024 ya se dispone de unas 21 escalas confirmadas.

Por último, se adjunta en los siguientes gráficos una representación de la evolución en el tiempo desde el año 2017 de los tráficos más representativos de la Autoridad Portuaria de Ceuta.







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 2023-2027, que fue revisada en la correspondiente reunión.

En el Anexo IV de este documento se incorpora el plan de inversiones 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 acordados en las reuniones de Plan de Empresa.

La ejecución de Plan de Inversiones en el año 2022 ha sido del 96,7% respecto del presupuesto aprobado inicialmente y del 88,0% respecto de la previsión de cierre recogida en el último Plan de Empresa, tal como se refleja en el cuadro siguiente.

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2022

En devengos

INVERSIONES DEVENGOS	Miles €	% Ejecución
Presupuesto 2022	13.785	96,7%
Previsión de cierre 2022	15.155	88,0%
Cierre 2022	13.333	

En lo que respecta a la programación para el periodo 2023-2027, se recoge en el siguiente cuadro el esfuerzo inversor previsto y su comparación con el periodo común del plan de empresa anterior, destacando una redistribución del esfuerzo inversor con mayor peso en 2024

INVERSIÓN EN INMOVILIZADO INTANGIBLE, MATERIAL E INVERSIONES INMOBILIARIAS(*)

En devengos (miles de euros)

INVERSIONES DEVENGOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Acumulado 2026- 2023
Plan de Empresa 2023	15.155	14.539	8.216	8.046	10.158		40.959
Plan de Empresa 2024	13.333	14.097	10.934	7.558	7.693	4.375	40.282
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023		-442	2.718	-488	-2.465		-677

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

INVERSIÓN EN INMOVILIZADO INTANGIBLE, MATERIAL E INVERSIONES INMOBILIARIAS(*)

En pagos (miles de euros)

INVERSIONES PAGOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Acumulado 2026- 2023
Plan de Empresa 2023	14.956	13.736	8.413	7.993	10.176		40.318
Plan de Empresa 2024	7.613	19.817	11.130	6.505	8.711	3.375	46.163
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023		6.081	2.717	-1.488	-1.465		5.845

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

Puertos del Estado expuso que el avance de las iniciativas asociadas al MRR y la garantía en el cumplimiento de los hitos y objetivos que el mismo lleva asociados, es un aspecto crítico para Puertos del Estado y para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La Autoridad Portuaria de Ceuta es beneficiaria de los Fondos del Plan de Recuperación y Resiliencia en la componente C06 I03 con un presupuesto total de 1.231 miles de euros para actuaciones ligadas a la sostenibilidad y energía.

Específicamente, en relación con el próximo hito que cumplir (hito 96), Puertos del Estado exhortó en la reunión de Plan de Empresa a la Autoridad Portuaria a cumplir los plazos de ejecución de las obras objeto de subvención MRR para garantizar el cumplimiento de este hito que para la Autoridad Portuaria es de 1.315 miles de euros, (según la propuesta del Plan de inversiones la ejecución prevista asciende a 1.231 miles de € a 31 de diciembre de 2024). A fecha 30 de junio la Autoridad Portuaria de Ceuta lleva ejecutado 1.123,218 €.

Esta cifra es conocida desde hace tiempo por los interlocutores designados como responsables del MRR en la Autoridad Portuaria.

Dado que a fecha 31 de agosto de 2023 el presupuesto ejecutado acumulado reportado por el Sistema Portuario asciende a la cifra de 41 millones de euros, lo que representa un 15,6% del objetivo a alcanzar a 31/12/2024, durante la reunión de Plan de Empresa desde Puertos del Estado se trasladó a la Autoridad Portuaria la necesidad de que se ponga en marcha por su parte todos los mecanismos que sean necesarios para poder agilizar al máximo la contratación y ejecución de las obras asociadas al MRR, de cara a garantizar el cumplimiento del citado hito 96, priorizando el desarrollo de las iniciativas asociadas a este mecanismo financiero.

En las reuniones también se indicó que, en general, el tercer y último hito que nos será de aplicación (hito 98) se corresponde con la finalización de las inversiones y certificación del 100% de la ayuda asignada a fecha 30 de junio de 2026.

Por ello desde Puertos del Estado se solicitó la máxima diligencia en el cumplimiento de los hitos a la Autoridad Portuaria, de cara a poder cumplir los compromisos que tenemos asignados, a nivel de Sistema Portuario, que, a su vez, servirán para cumplir los relativos al MITMA y a España en su conjunto, en un programa de apoyo financiero como el PRTR que tiene una importancia máxima para nuestro país.

La Autoridad Portuaria se comprometió al cumplimiento de los hitos que le corresponden.

En relación con la asignación de fondos FEDER POPE MARCO COMUNITARIO 2021-2027 a la Ciudad Autónoma de Ceuta le corresponde una tasa de cofinanciación del 85% para los Objetivos Políticos 2: OPS, generación renovable y eficiencia energética, y Objetivo Político 3: Terminales.

En el plan de empresa se indicaron los importes de Ayuda FEDER POPE Marco 21-27 asignados a la Autoridad Portuaria de Ceuta con una tasa de cofinanciación del 85%:

- o OPS: 4.680.036 € de ayuda (inversión máxima subvencionable 5,5 M€)
- o Eficiencia energética: 1.444.155 € de ayuda (inversión máxima subvencionable 1,7 M€)
- o Generación renovable: 1.444.155 € de ayuda (inversión máxima subvencionable 1,7 M€)
- o Terminales: 7.115,755 € de ayuda (inversión máxima subvencionable 8,4 M€)

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Ceuta acordaron durante el Plan de Empresa, la asignación de dichos fondos a las siguientes líneas de inversión:

Asignación de FEDER 4 del bloque Terminales:

- *Mejora de las alineaciones de los diques de Poniente y Levante.* (Total inversión 2.000 miles de euros con año de inicio 2024 y finalización 2026). La subvención correspondiente sería de 1.700 m€
- *Mejora de las terminales de combustibles.* (Total inversión 4.200 miles de euros con año de inicio 2024 y finalización 2027). La subvención correspondiente sería de 3.156 m€
- *Habilitación de los atraques para Ferry en el Cañonero Dato.* (Total inversión 1.400 miles de euros con año de inicio 2025 y finalización 2026). La subvención correspondiente sería de 1.190 m€
- *Habilitación explanada “Ampliación del Puerto”. Fase primera.* (Total inversión 800 miles de euros con ejecución en el 2023). La subvención correspondiente sería de 680 m€
- *Dragado en la dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al dique de Poniente.* (Total inversión 459 miles de euros con año de inicio 2022 y finalización 2024). La subvención correspondiente sería de 390 m€

Asignación de FEDER 4 del bloque OPS:

- *Instalación para suministro eléctrico a ferrys.* (Total inversión 5.266 miles de euros con año de inicio 2023 y finalización 2026). La subvención correspondiente sería de 4.476 m€

Asignación de FEDER 4 del bloque Eficiencia energética:

- *Renovación lumínica para mejora de la eficiencia energética.* (Total inversión 1.300 miles de euros con año de inicio 2024 y finalización 2025). La subvención correspondiente sería de 1.105 m€

Quedando asignaciones con cargo a estos fondos pendientes de decidir para futuros planes de empresa.

En relación con el OPS Puertos del Estado solicita a la Autoridad Portuaria analizar todas las cuestiones técnicas y regulatorias para seguir avanzando en todos los segmentos a que está obligado el Puerto de Ceuta (cruceiros, ferries y contenedores). En este sentido es conveniente que, para el dimensionamiento de potencias necesarias y coste, se apoyen en la metodología de ISDEFE. Se recuerda que el AFIR establece la obligación para 2024 de tener identificadas las necesidades de ampliación de capacidad en la red eléctrica, tanto dentro como fuera del puerto.

En relación a la eficiencia energética Puertos del Estado propone a la Autoridad Portuaria desarrollar un Plan de Eficiencia Energética y Autoconsumo, que permita alcanzar los objetivos de reducción previstos en el Marco Estratégico que establece para 2030 una meta de reducción de consumo del 30% respecto a los valores de 2019; En relación con este plan de eficiencia energética en edificios y alumbrado de la Autoridad Portuaria se debería dar concreción con proyectos específicos, a partir de una auditoría energética ampliada de las instalaciones.

Se destacan a continuación las inversiones más relevantes en relación con su programa de inversiones.

REFUERZO Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS

- *Mejora exterior de los diques de Poniente y Levante.* Se trata de una actuación de mejora de los taludes de los diques rompeolas de Levante y de Poniente que sirven de protección al puerto de Ceuta.

Las obras consisten en la reposición de las escolleras desprendidas del talud de los diques de abrigo del puerto debido a la acción prolongada y continua de los temporales de levante que anualmente azotan las costas del litoral ceutí. Estos diques, en los que no se ha actuado en los últimos treinta (30) años, deben mantenerse en un estado de conservación óptimo con el fin de preservar la misión para la que fueron concebidos de protección de los bienes e infraestructuras de la Autoridad Portuaria. Esta actuación se prevé al objeto de disponer la funcionalidad de los diques asegurando su talud óptimo, todo ello siguiendo las recomendaciones establecidas en el programa ROM de Puertos del Estado.

URBANIZACIONES Y HABILITACIONES

- *Habilitación explanada "Ampliación del Puerto"*: Las obras de la habilitación de la "Ampliación del Puerto. Fase Inicial" fueron finalizadas en julio de 2011 y en ellas fue realizada, en su zona más al SO, una parcelación con el respectivo acondicionamiento de viales y redes, efectuándose un firme provisional a base de un doble tratamiento superficial en la zona NE de esta explanada. Habida cuenta, que el citado firme provisional fue diseñado siguiendo lo dispuesto en la ROM 4.1-94 sobre "Proyecto y construcción de pavimentos portuarios" y que según el párrafo tercero del apartado 6.2.5 posee una vida útil de 8 años, se ha previsto la presente inversión con el fin de dotar a dicha zona de un pavimento definitivo. Está previsto que la inversión, con un presupuesto de 5.600 m€ se realice en dos fases.

DESARROLLO DEL MUELLE PONIENTE/LEVANTE

- *Dragado en la dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al dique de Poniente*: La puesta en funcionamiento del atraque adosado a la 3ª alineación del dique de Poniente ha supuesto que buques de mayor GT puedan operar dentro de la dársena portuaria. El proyecto de dragado en la dársena exterior para el acceso para buques GT tiene por objeto el dragado de primera instancia de una superficie de 25.000 m² aproximadamente, con la intención de permitir el acceso de esos buques a la nueva terminal de repostaje de combustible situada en la tercera alineación del dique de Poniente. La cota de dragado es la -14.20 m y dada la batimetría existente, será necesario dragar un espesor de material en torno a 1,00 m. Los estudios previos al proyecto (prospección geofísica y caracterización del material de dragado) y el reconocimiento arqueológico submarino se encuentran finalizados desde el 2019. Esta actuación está programada por un total de 459 miles de euros para su comienzo en el año 2023 y su finalización en el año 2024. Sin embargo, al igual que en el año 2022 aún no puede procederse a su licitación debido a la demora producida en la aprobación del documento ambiental a emitir por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, aún pendiente, por lo que se acuerda retrasar la inversión al 2024.

DESARROLLO DEL MUELLE CAÑONERO DATO

- *Actuaciones de mejora para la Estación Marítima*: Estas actuaciones tienen como principal objetivo 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 futuro de la reordenación de espacios portuarios y de la futura interacción Puerto- Ciudad. Es este sentido, la Autoridad Portuaria de Ceuta ha manifestado su interés para el desarrollo de un proyecto de ejecución, cuyo objeto es mejorar la accesibilidad de los viajeros dotando al edificio principal o estación marítima de una nueva ordenación funcional de sus espacios. Esta ordenación ha de permitir mejorar la seguridad de un complejo que está obsoleto en este aspecto. La ordenación racional de los espacios y la creación de otros nuevos permitirá

la separación de flujos de embarque y desembarque de los pasajeros a pie y mejorará los accesos peatonales y de vehículos.

La necesidad de reformar la Estación Marítima existente, cuya última reforma se realizó en 1999, vino inducida por la falta de espacio en sus 5.000 m² construidos y, principalmente, por la insuficiencia de superficie en la sala de preembarque (anterior a controles) dado que en ella se producen grandes colas de pasajeros, así como la necesidad de realizar importantes mejoras en materia de seguridad, no sólo en el valor cuantitativo de la superficie destinada a las estancias y control de los cuerpos de seguridad, sino a aspectos funcionales como la separación de los itinerarios de embarque y desembarque de pasajeros.

Se prevén dos construcciones, la primera destinada a los pasajeros a pie en la que se amplía el volumen de la edificación en una superficie estimada de 5.700 m² de planta, lo que permitirá un mejor aprovechamiento de la estación marítima actual y la mejora de sus servicios mediante una distribución de los espacios destinados a las compañías navieras, controles de seguridad, oficinas de los distintos servicios y oferta de espacios comerciales, agencias de viajes y cafeterías. La segunda construcción se destinará a mejorar el acceso de vehículos, para lo cual se pretende construir un aparcamiento de dos forjados y tres plantas en la explanada actualmente destinada a este fin. Este aparcamiento se comunicaría a través de una pasarela con el edificio de la terminal.

Las obras, que comenzaron en abril de 2022, teniendo previsto su finalización en abril de 2024, cuentan con subvención del Programa Operativo FEDER CEUTA 2014/20 (11,86 M€) El presupuesto de la actuación, es de 19.120 m€

- *Proyecto reformado de obra adicional a las "Actuaciones de mejora para la Estación Marítima"*: Por una causa sobrevenida del proyecto de "Actuaciones de mejora para la estación marítima" se tramitó conforme a una obra adicional del proyecto principal constando la línea con una inversión de 4.000 miles de euros iniciándose en el año 2023.

RECONSTRUCCIÓN DEL TEMPORAL ABRIL 2022

- *Actuaciones para la reconstrucción de los daños ocasionados por el temporal abril-2022*: contra esta línea se han reforzado los diques de la ampliación del puerto. Tiene Fondos FCI 2023.

ACTUACIONES INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

- *Adecuación del tinglado nº4 del muelle España*: El ámbito de actuación para el desarrollo de esta inversión se encuentra en el muelle España, en el actual archivo histórico ubicado en el interior del único tinglado que ha permanecido después de la ejecución de las obras de la "Habilitación del muelle España". Conocido como el tinglado nº 4, es uno de los almacenes que se construyeron en dicho muelle en el año 1953. El tinglado nº 4 es de forma rectangular, cuenta con una superficie construida total de 975,28 m², siendo el ancho del edificio de 14,60 metros con una longitud de 66,80 metros. El edificio se divide en 13 módulos mediante unos pórticos armados separados cada 5 metros; cuenta con una altura de 8,30 m y está dedicado en la actualidad a Museo del mar y como archivo. En el edificio reformado, la cubierta se ha diseñado con el fin de mejorar las condiciones de temperatura y humedad, así como el aprovechamiento energético y lumínico, creándose una serie de lucernarios para captar la luz norte. Conservará su carácter de no transitable a excepción de la zona central, que se convierte en transitable.

Adquirirá parte del protagonismo del edificio con la ejecución de unos salientes retranqueados con diferentes usos dependiendo de la zona del edificio en el que nos encontremos: en la zona del museo, son lucernarios que captan la luz norte para iluminar el espacio expositivo y el núcleo de comunicaciones; en la zona central, será la salida a la parte de cubierta transitable; y la más norte, albergará las máquinas de las instalaciones del edificio.

En el interior se dispondrán los archivos, aseos y sala de informática de forma independiente al resto de recintos destinados a uso público como el salón de actos y las zonas de estancia y del museo, las cuales contarán con espacios diáfanos e iluminados gracias a los ventanales proyectados.

INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES

- *Adquisición de una grúa-automóvil de 100 tns:* Actuación con un presupuesto de 3M condicionada al otorgamiento de una concesión para una terminal de contenedores.

Dentro de las actuaciones de inversión a realizar por otros agentes distintos de la Autoridad Portuaria (iniciativa privada/otras administraciones) destaca por su importe la ampliación de depósitos para el suministro de combustibles a buques prevista a partir del ejercicio 2023 con un importe estimado inicial de 15 millones de euros a ejecutar por la petrolífera Ducar.

2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE

En el Anexo IV de este documento de Plan de Empresa 2024 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 2023-2027.

En el anexo V se incorporan los cuadros correspondientes a la programación económico -financiera 2023-2027 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 por la Autoridad Portuaria viene caracterizado por una generación de ingresos insuficiente para cubrir la totalidad de sus gastos de explotación. Esta situación se pone de manifiesto en el resultado de explotación, que arrojó pérdidas en los dos ejercicios anteriores a 2022 y prevé el mismo resultado para 2023, 2025 y 2027. Cabe recordar que el importe del año 2022 viene condicionado por una aportación de 7.774 m€ del Fondo de Compensación Interportuario para hacer frente a situaciones económicas excepcionales con base en lo recogido en el artículo 159.5.b).5 del TRLPEMM.

Esta escasa generación de recursos es consecuencia no solo de la singularidad del puerto de Ceuta dentro del sistema portuario, al ser un puerto cuyos tráficos están muy ligados al consumo y actividad económica de la ciudad de Ceuta, sino también, en los últimos años, del cierre de la frontera terrestre por parte del reino de Marruecos, del incremento de los problemas fronterizos y del impacto de la COVID-19.

Para hacer frente a esta situación y paliar sus efectos económicos negativos se ha habilitado, por primera vez desde la creación del sistema portuario de titularidad, una transferencia de crédito a favor de la Autoridad Portuaria de Ceuta con cargo a los Presupuestos Generales del Estado por importe total de 14.750 m€ distribuidos en las siguientes anualidades:

IMPORTE TOTAL	DISTRIBUCIÓN POR ANUALIDADES			
	2023	2024	2025	2026
14.750.000,00	2.000.000,00	4.250.000,00	4.250.000,00	4.250.000,00

Esta transferencia de crédito se refleja en el presupuesto de explotación como subvención de explotación dentro del epígrafe Otros ingresos de explotación, en los mismos años indicados en el cuadro anterior, y permitirá de esta forma cubrir los gastos de explotación de los ejercicios 2023-2026.

La mencionada transferencia de crédito queda recogida en el acuerdo interdepartamental entre el Ministerio de Política Territorial y el MITMS (antiguo MITMA) destinada a financiar determinadas actuaciones contenidas en el acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de octubre de 2022, que aprueba los planes integrales de desarrollo socioeconómico de las ciudades de Ceuta y Melilla. Los importes se recogen en la medida E2.M08 "Nuevo marco institucional y financiero para el Puerto de Ceuta".

El hito en esta medida es la aprobación de un "Plan de impulso de competitividad del puerto". La relación de actuaciones en las que se desarrollan estas medidas se recoge en este documento Plan de Empresa.

El Plan de Empresa, que se acuerda anualmente entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Ceuta con un horizonte quinquenal, es un documento de planificación completo que diagnostica la situación de la

Autoridad Portuaria, proponiendo estrategias y medidas tendentes a la mejora de la competitividad del Puerto.

El siguiente cuadro muestra un resumen de la cuenta de pérdidas y ganancias acordada para el horizonte temporal de este plan de empresa.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN 2022- 2027
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2022	Presupuesto 2023	Prev. Cierre 2023	Presupuesto 2024	Previsión 2025	Previsión 2026	Previsión 2027
Importe neto de la cifra de negocios	15.078	13.763	15.690	15.990	16.295	16.655	17.020
Otros ingresos de explotación	9.641	4.280	5.179	10.117	5.995	5.995	1.760
Gastos de personal	-7.891	-8.777	-8.777	-9.144	-9.278	-9.278	-9.278
Otros gastos de explotación	-9.755	-8.224	-8.565	-8.991	-8.866	-8.939	-8.999
Amortizaciones	-4.282	-4.808	-4.808	-5.217	-5.785	-5.785	-5.230
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	816	837	841	864	1.371	1.408	2.069
Exceso de provisiones	62	0	0	0	0	0	0
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	-100	0	663	0	0	0	0
Otros resultados	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	3.569	-2.930	223	3.619	-268	55	-2.658

En lo que respecta al resto de ingresos, el cierre 2022 del importe neto de la cifra de negocios se sitúa por encima tanto de su presupuesto inicial como de su previsión de cierre, principalmente por la buena evolución de la tasa del pasaje y de la tasa de actividad tras la superación de la COVID-19 y la apertura de la frontera con Marruecos para el tráfico de pasajeros.

La previsión de cierre 2023 se sitúa igualmente por encima de su presupuesto aprobado, de nuevo por una mayor generación de ingresos de tasa del pasaje y tasa de actividad, en consonancia con la evolución del tráfico de pasajeros de línea regular ligado a la Operación Paso del Estrecho. Del mismo modo, los otros ingresos de explotación cerrarán por encima del presupuesto aprobado gracias a las subvenciones de explotación (tanto la subvención con cargo a los Presupuestos Generales del Estado ya comentada como una subvención con cargo al Fondo de Solidaridad de la UE para sufragar los gastos generados por la COVID-19 por importe de 118 m€) que compensan la bajada de los ingresos por FCI recibido.

En lo que respecta al resto del periodo temporal de este plan de empresa, además de lo ya indicado con relación a la transferencia de crédito recogida como subvención de explotación, el importe neto de la cifra de negocios prevé un crecimiento del 2% anual que se apoya principalmente en las tasas de utilización (tasa del buque, del pasaje y de la mercancía en consonancia con la evolución prevista de los tráficos) y en los ingresos vinculados a concesiones y autorizaciones.

En cuanto a los ingresos vinculados a concesiones y autorizaciones, se plantea un escenario continuista con un crecimiento estimado promedio anual en el periodo 2023-2027 del +2,5% para la tasa de ocupación y actividad consideradas en su conjunto, con un incremento promedio anual de los metros cuadrados en concesión para el mismo periodo del +0,8%. Como consecuencia, el ingreso medio por m² sube de 11,5 €/m² previstos en 2023 a 12 €/m² previstos en 2027.

Estos ingresos tienen especial importancia dentro del importe neto de la cifra de negocios por su carácter de ingresos fijos, representado para el periodo 2023-2027 algo menos del 35%.

En la reunión de plan de empresa se discutió sobre la forma de explotación de la estación marítima una vez finalicen las obras en el año 2024, centrándose en tres posibilidades:

- Gestión directa del servicio al pasaje por parte de la Autoridad Portuaria sin concesión de la estación marítima (modelo actual). Incompatible con la normativa europea de prestación de servicios portuarios.

- Gestión del servicio al pasaje por un prestador con licencia, con la terminal sin concesionar (modelo Puerto de Algeciras)
- Gestión del servicio al pasaje por un prestador con licencia con al menos una parte de la terminal concesionada (modelo Melilla).

La Autoridad Portuaria indicó que la segunda opción, con limitación en el número de prestadores, es la que parecía más viable, de acuerdo con el estudio realizado sobre las distintas alternativas, el cual sería facilitado a Puertos del Estado. Por tanto, la proyección de ingresos y metros en concesión realizada para este plan de empresa no contempla la concesión de la estación marítima, aunque este aspecto será nuevamente analizado en el Plan de Empresa 2025.

El siguiente cuadro muestra un resumen de los datos comentados en los párrafos anteriores.

INGRESOS DERIVADOS DE CONCESIONES 2022- 2027
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2022	Presupuesto 2023	Prev. Cierre 2023	Presupuesto 2024	Previsión 2025	Previsión 2026	Previsión 2027
Tasa de ocupación	2.407	2.114	2.477	2.524	2.579	2.583	2.583
Tasa de actividad	1.679	937	1.724	1.835	1.882	1.847	1.847
TOTAL ANUAL	4.086	3.051	4.201	4.359	4.461	4.430	4.430
Variación promedio 2023- 2027							1,4%
% Tasa ocupación y actividad sobre INCN	46%	40%	43%	44%	43%	42%	41%
m2 concesionados	79.125	79.125	79.125	81.125	85.725	93.025	93.025
Variación promedio 2023- 2027							4,4%
Tasa ocupación/m2 concesión (€/m2)	30,42	26,72	31,30	31,11	30,08	27,77	27,77
Variación promedio 2023- 2027							-2,8%

Por su parte, en lo que respecta al Fondo de Compensación Interportuario recibido, la propuesta definitiva para 2023 (2.531 m€) recoge un importe de 1.052 m€ por otros criterios del artículo 159.5.b)5 del TRLPEMM para la financiación de las actuaciones “Actuaciones para la reconstrucción de los daños ocasionados por el temporal de Abril 2022” (884 m€) aprobada para el año 2022 cuya ejecución ha sufrido retrasos y “Rehabilitación de la Galería de Acceso al atraque nº 2” (168 m€). La cantidad aprobada para 2023 por el CDFCI en su sesión de 18 de julio de 2022 para atender la situación excepcional de la Autoridad Portuaria de Ceuta (1.819 m€) fue regularizada al tener carácter finalista y estar condicionada a su ejecución efectiva, correspondiendo 0 m€ tras la actualización.

La propuesta inicial para 2024 (5.372 m€) recoge un importe de 4.123 m€ por “otros criterios” con base en el artículo 159.5.b).5 del TRLPEMM dentro de la categoría “Grupo B: déficit estructural”, de acuerdo con el procedimiento denominado “Mecanismos y criterios para la elaboración de la propuesta de asignaciones del Fondo de Compensación Interportuario a los organismos portuarios por “otros criterios” aprobado por el CDFCI en su sesión de 2 de octubre de 2023.

Relacionado con lo anterior, conviene recordar que, de acuerdo con dicho procedimiento, la Autoridad Portuaria al estar incluida en el Grupo B: Déficit estructural deberá elaborar un plan de saneamiento que será acordado con Puertos del Estado en el próximo plan de empresa y que será auditado por Puertos del Estado en el año 2025.

Para los ejercicios 2025 y siguientes, las cantidades consignadas por FCI recibido recogen únicamente las cantidades previstas recibir por ayudas a la navegación y cantidades dejadas de percibir por bonificaciones por especial aislamiento y ultraperifericidad.

Del lado de los gastos, el cierre 2022 se ajusta a su presupuesto inicial en los gastos de personal y amortizaciones del inmovilizado, no así en los otros gastos de explotación, que exceden tanto de su presupuesto inicial como de su previsión de cierre. Las principales desviaciones se encuentran en las partidas de reparaciones y conservación, dentro de los servicios exteriores.

En lo que respecta a la previsión de cierre 2023, los gastos de personal y amortizaciones del inmovilizado empatarían con su presupuesto inicial, mientras que los otros gastos de explotación se desvían al alza por la subida de los servicios de profesionales independientes y otros servicios exteriores (incrementos en gastos de seguridad privada y limpieza por el incremento del coste de mano de obra y en los gastos de publicidad asociados a los fondos FEDER 14-20). Asimismo, se incrementa la aportación a Puertos del Estado en virtud del artículo 19.1.b) del TRLPEMM y el FCI aportado como consecuencia de la subida de los ingresos.

El presupuesto de gastos del año 2024 prevé una subida en los gastos de personal del 1,5%, sin contar indemnizaciones, respecto de la previsión de cierre y presupuesto 2023 y del 5% en los otros gastos de explotación, principalmente en gastos de reparaciones y conservación y otros servicios exteriores.

Puertos del Estado solicitó contención en los gastos, especialmente en la previsión de cierre 2023, y presupuesto 2024, con el fin de no exceder la cifra de presupuesto aprobado para 2023, en el primer caso para asegurar el cumplimiento presupuestario de gastos del Consolidado del Sistema Portuario y, en el segundo caso, ante una posible prórroga de los Presupuestos Generales del Estado para 2023 en el ejercicio 2024, en vista del actual escenario político.

En lo que se refiere al periodo 2023-2027, los gastos de explotación crecen a un ritmo muy moderado, de forma que para los gastos de personal se proyecta un crecimiento promedio anual del 1,4%, del 1,3% para los otros gastos de explotación y del 2,2% para las amortizaciones del inmovilizado.

Por otro lado, el resultado financiero arroja pérdidas en todo el periodo 2023-2027 derivado de los gastos financieros asociados a los préstamos vivos que mantiene la Autoridad Portuaria.

Con todo lo anterior, el resultado del ejercicio prevé saldo positivo en la previsión de cierre 2023 y presupuesto 2024 y pérdidas en la previsión para 2025 y siguientes.

PRESUPUESTO DE CAPITAL

En lo que respecta al presupuesto de capital, se destaca de nuevo la delicada situación económico-financiera de la Autoridad Portuaria derivada de la falta de generación de recursos para hacer frente a sus necesidades de financiación, situación que se verá paliada con la transferencia de crédito en los años 2023 a 2026 con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Del lado de los orígenes de fondos, la Autoridad Portuaria cuenta, además, con nuevas subvenciones cuyo importe total a devengar en el periodo 2023-2027 es de 15,4 M€ desglosados del siguiente modo:

- Fondos MRR => 0,1 M€
- Fondos FEDER Marco 14-20 => 2,6 M€
- Fondos FEDER Marco 21-27 => 12,7 M€

Por otro lado, para financiar el plan de inversiones propuesto en el seno de este plan de empresa y hacer frente a posibles tensiones de tesorería la Autoridad Portuaria tiene previsto realizar nuevas disposiciones de préstamos en el año 2023 por importe de 9 M€. Estas disposiciones de préstamos no fueron presupuestadas en el Plan de Empresa 2023, si bien pueden asumirse a nivel consolidado del sistema

portuario contra nuevo endeudamiento no realizado por otras Autoridades Portuarias, de forma que el límite aprobado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2023 para Puertos del Estado y Autoridades Portuarias no se ha superado. La Autoridad Portuaria ha adquirido el compromiso de amortizar anticipadamente el nuevo préstamo suscrito tan pronto como su situación financiera lo permita, con el fin de no abonar gastos financieros innecesarios, lo que será analizado en detalle en el próximo plan de empresa.

En los cuadros siguientes se recoge un resumen de la evolución del nuevo endeudamiento y del saldo vivo de las deudas a largo y a corto de la Autoridad Portuaria en el horizonte presupuestario de este Plan de Empresa, así como su comparativa con el periodo común del plan de empresa anterior.

ENDEUDAMIENTO 2022- 2027
(en miles de euros)

NUEVO ENDEUDAMIENTO A L/P(*)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2023/2026
PLAN EMPRESA 2023	6.000	0	7.000	12.000	12.000	0	31.000
PLAN EMPRESA 2024	0	9.000	0	0	0	0	9.000
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023		9.000	-7.000	-12.000	-12.000		-22.000

(*) 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)	2022	2023	2024	2025	2026	2027
PLAN EMPRESA 2023	5.400	4.800	10.400	20.000	28.480	
PLAN EMPRESA 2024	0	8.100	7.200	6.300	5.400	4.500
DIFERENCIAS						
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023	-5.400	3.300	-3.200	-13.700	-23.080	

(*) 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)	2022	2023	2024	2025	2026	2027
PLAN EMPRESA 2023	600	3.600	7.400	8.100	9.920	
PLAN EMPRESA 2024	2.471	900	1.900	900	3.900	5.300
DIFERENCIAS						
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023	1.871	-2.700	-5.500	-7.200	-6.020	

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

Del mismo modo, se prevé en 2023 la enajenación de una parcela en Muelle Cañonero Dato, así como la de las viviendas y naves desafectadas de la zona de servicio del puerto por importe total de 834 m€ (800 m€ precio de venta de la parcela y 34 m€ el de las viviendas).

Con todo, la variación del capital circulante es positiva en el periodo 2023 y 2026, y negativa en el resto de los años, con un fondo de maniobra positivo en 2023-2026 y negativo en 2027 por importe de -3,3 M€.

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 2024.

EVOLUCIÓN EBITDA Y CASH FLOW 2022- 2027
(en miles de euros)

INDICADOR	2022	2023	2024	2025	2026	2027
EBITDA	7.135	3.527	7.972	4.146	4.432	503
CASH FLOW	-1.676	727	2.094	2.555	2.868	-582

PREVISIONES A LARGO PLAZO

La caída de tráfico de los últimos años por las circunstancias descritas en esta memoria y su repercusión en la situación económico – financiera de la Autoridad Portuaria obliga a realizar previsiones a largo plazo que pongan de manifiesto las perspectivas de evolución de la situación económico-financiera.

Las estimaciones realizadas por la Autoridad Portuaria prevén un escenario pesimista con una previsión de crecimiento de los ingresos vinculados a la actividad portuaria muy reducida en el periodo objeto de las

estimaciones, de forma que, aunque los gastos se proyectan de forma contenida, los ingresos esperados no cubrirían la totalidad de los gastos, poniendo de manifiesto la generación de pérdidas en el entorno de los 3 M€ / año.

Conviene señalar que, en las estimaciones, a nivel de ingresos se ha considerado un Fondo de Compensación recibido de 1,250 M€/año correspondiente a la tasa de ayudas a la navegación e ingresos dejados de percibir por condiciones de especial aislamiento y ultraperifericidad de acuerdo con lo indicado en el artículo 159 del TRLPEMM. Asimismo, no se han considerado nuevas disposiciones de créditos con cargo a los Presupuestos Generales de Estado.

En lo que respecta al presupuesto de capital, el cuadro de financiación a largo plazo pone de manifiesto la falta de generación de recursos procedentes de las operaciones en todo el periodo, con un fondo de maniobra negativo que alcanzaría casi los 62 M€ al final del periodo.

En el plan de empresa de 2025 se analizará en profundidad la situación y perspectivas de evolución de los tráficos de la Autoridad Portuaria, así como las medidas adoptadas para lograr la estabilidad económico financiera con ocasión del plan de saneamiento que debe elaborar la Autoridad Portuaria de acuerdo con lo indicado en el documento *Mecanismos y criterios para las asignaciones del FCI a los organismos portuarios por "otros criterios"*, al recoger la propuesta de distribución de FCI para 2024 cantidades a recibir por englobarse la Autoridad Portuaria de Ceuta en el grupo B de Autoridades Portuarias con déficit estructural.

2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.

Los coeficientes correctores a las tasas del buque, pasaje y mercancía propuestos para 2024 son los mismos que los aprobados para el año anterior en la Ley de PGE-2023. Así y en cumplimiento del artículo 166 del TRLPEDM, los coeficientes correctores a aplicar por la Autoridad Portuaria de Ceuta en 2024 a las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía son los siguientes:

COEFICIENTES CORRECTORES - PLAN DE EMPRESA 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
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 ajustada 3 últimos ejercicios					-6,80%

En el cuadro “Rentabilidad a efectos de coeficientes correctores según art. 157 y art 166 del TRLPEDM” que se incorpora junto con el cuadro de bonificaciones en el Anexo V de este documento de Plan de Empresa 2024, 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 2024, con los datos disponibles en el momento de su estimación, es del **-1,86 %**.

Por otro lado, tal como se establece en el artículo 132 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las Autoridades Portuarias podrán proponer en el marco del Plan de Empresa un coeficiente corrector común a las cuantías básicas R1 y R2 con las que se calcula la tarifa fija a aplicar a los buques en cada escala que realicen. Este coeficiente, no podrá ser inferior a 1,00 ni superior a 1,30. El coeficiente corrector propuesto tiene como objeto alcanzar el equilibrio entre los ingresos y gastos de la Autoridad Portuaria asociados a la prestación del servicio, tomando en consideración la evolución de los tráficos prevista para el año presupuestario 2024. La Autoridad Portuaria de Ceuta mantiene en 1,30 su coeficiente corrector por este concepto. No obstante, 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 2022 una estimación de impacto económico de las bonificaciones a las tasas portuarias propuestas para este mismo ejercicio. Una vez cerrado el ejercicio 2022, corresponde recoger el impacto económico real de las bonificaciones a las tasas portuarias, significando que las bonificaciones aplicadas en 2022 correspondieron a las bonificaciones aprobadas en el Ley de Presupuestos Generales de 2022. En el Anexo VI, se incorpora un cuadro que para cada una de las tasas portuarias afectadas para 2022 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 2022 no ha superado los límites conjuntos establecidos en el Plan de Empresa.

Propuesta de bonificaciones a las tasas portuarias a aplicar en 2024.

Se procede también a acordar la propuesta de **Bonificaciones a las tasas portuarias** a aplicar en 2024 por la Autoridad Portuaria de Ceuta, sus condiciones de aplicación e impacto económico estimado.

Las modificaciones propuestas respecto de las vigentes bonificaciones fueron las siguientes:

Bonificaciones del artículo 182 del TRLPEMM.

Como novedad a nivel de sistema se propuso incluir la siguiente redacción en las bonificaciones previstas en el artículo 182:

“La presente bonificación sólo se aplicará a las concesiones/autorizaciones en las que el titular de esta esté al corriente de las obligaciones recogidas en el título de ocupación.

Dicha bonificación solo es aplicable a la tasa exigible a partir de la entrada en vigor de la presente Ley”.

Bonificaciones del artículo 245.5 del TRLPEMM.

La Autoridad Portuaria de Ceuta propuso la modificación de la bonificación en la tasa al pasaje para los pasajeros en régimen de transporte pasando de un 20% a un 23%.

Fue ampliamente debatida la medida, proponiendo Puertos del Estado su retirada. Finalmente, la Autoridad Portuaria decidió mantener la bonificación vigente del 20% a la tasa al pasaje para los pasajeros en régimen de transporte.

En el Anexo VI de este documento de Plan de Empresa 2024 de la Autoridad Portuaria de Ceuta se incorporan los cuadros de Bonificaciones para 2024 (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.

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.

En este apartado se resaltan los objetivos y principales indicadores de la mencionada dimensión proyectados a 2023 y 2024. Además, en las fichas se ha incorporado la columna “ESTADO 2022”, al objeto de que con su comparación con la de “META 2022”, 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.

La Autoridad Portuaria de Ceuta ha logrado un total cumplimiento de varias de las metas establecidas en el Marco Estratégico. Todas las concesiones disponen de SGA certificados, se ha logrado el control del 100% de los consumos de agua y electricidad, un 100% de separación de residuos, y cero quejas o no conformidades medioambientales.

No obstante, se hacen las siguientes observaciones específicas de la Autoridad Portuaria:

OB_4: alcanzar una gestión más eficiente de los recursos naturales empleados por la autoridad portuaria (AP). El consumo de energía en 2022 fue de 2.446.690Kwh, estableciéndose una meta de 2.397.000Kwh para 2024. El Marco Estratégico establece, para 2030, una meta de reducción de consumos del 30% respecto del valor registrado en 2019, el cual fue de 2.122.643Kwh

Por tanto, se recomienda que la Autoridad Portuaria elabore un plan de eficiencia energética y autoconsumo renovable en base a una auditoría energética de todos los edificios e instalaciones de las que es responsable, que permita alcanzar los objetivos de reducción de consumos previsto en el Marco Estratégico.

A este respecto, la Autoridad Portuaria de Ceuta indicó que ha contado con un Sistema de Gestión de Energía certificado según la norma UNE EN ISO 50001 desde el año 2016. Este sistema establece una serie de indicadores de desempeño energético en los cuales el consumo se ajusta en relación con varios parámetros, tales como el volumen de negocios, el número de pasajeros en la estación marítima, las horas de operatividad, la superficie de actuación y la introducción de nuevos equipos. A pesar de que el consumo haya experimentado un aumento en el año 2022, este valor por sí solo no refleja adecuadamente el desempeño energético, ya que durante este periodo se observaron variaciones en distintos parámetros en comparación con años anteriores.

Respecto al Objetivo OB_8: *“Reducir la presión de la actividad de los operadores portuarios sobre la calidad del agua”*, Puertos del Estado solicitó a la Autoridad Portuaria que valore la posibilidad de lograr un porcentaje mayor para la superficie que cuenta con red de saneamiento conectada a colector municipal o a una EDAR, actualmente dicho porcentaje es del 60%.

La Autoridad Portuaria indicó que el puerto de Ceuta cuenta con una red de saneamiento, principalmente de carácter unitario, de escaso diámetro y de una antigüedad media de 50 años, ejecutada en hormigón en masa. La red de abastecimiento, realizada en su mayoría con tuberías de fibrocemento, presenta una importante cantidad de fugas y pérdidas, siendo su dimensionamiento insuficiente en las actuales condiciones de servicio.

Estas infraestructuras han sido totalmente renovadas mediante la actuación denominada “1ª Fase de construcción colector general en la avenida Cañonero Dato”, la cual estaba programada entre los años 2022 y 2023. Esta inversión contempla la construcción de un nuevo colector general de saneamiento en la zona portuaria, que conectará la estación de bombeo de aguas residuales -EBAR- de Benítez hasta la futura EBAR que se situará en los Jardines de la Argentina de la ciudad autónoma de Ceuta. En esta primera fase se construye el colector desde la estación de impulsión de Benítez hasta el Instituto Social de la Marina, dejando para la segunda fase la continuidad hasta los Jardines de la Argentina.

Así mismo la actuación contempla la sustitución de la red de abastecimiento de agua potable desde la carretera de Benítez hasta el Instituto Social de la Marina.

El tramo en el que se va a ejecutar la red de saneamiento se ha hecho coincidente con parte del trazado de la nueva red de abastecimiento, con el objetivo de optimizar los costes de la inversión.

Las obras fueron adjudicadas a la empresa Eneas Servicios Integrales, S.A. por un presupuesto de adjudicación de 1.093.948,90 €.

Se contrató a una asistencia técnica para la dirección a la empresa Sancus, por un importe de 15.889,40 €

El total de la obra junto con la asistencia a la dirección se han certificado en el año 2022, es decir la cantidad de 1.109.8388,30 €

Esta actuación tiene una financiación con fondos de la UE, siendo su fuente el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En relación con el objetivo OB_14: *“Evaluar y gestionar la huella de carbono”*. La Autoridad Portuaria de Ceuta no produce energía eléctrica en régimen de autoconsumo, ni plantea metas para este indicador. En este sentido, es oportuno tener en cuenta que el Marco Estratégico establece como meta lograr una reducción de la huella de carbono de la Autoridad Portuaria del 70% respecto de los valores estimados en 2019, así como lograr unos niveles de autoconsumo en el puerto del 50% del total consumido.

Por tanto, en línea con lo comentado en el objetivo OB_4, puede ser conveniente que la Autoridad Portuaria elabore un plan de eficiencia energética y autoconsumo renovable en base a una auditoria energética de

todos los edificios e instalaciones de la que es titular, que permita alcanzar los objetivos de autoconsumo previsto en el Marco Estratégico.

La Autoridad Portuaria de Ceuta señaló que cuenta con un Sistema de Gestión de Energía certificado según la norma UNE EN ISO 50001 desde el año 2016. Actualmente está en trámite el registro de la Huella de Carbono con el MITECO. En cuanto a la auditoría energética de todos los edificios e instalaciones, la Autoridad Portuaria informó que posteriormente a la reunión de plan de empresa y con fecha de 8 de noviembre de 2023, se adjudicó contrato para llevar a cabo un servicio de asistencia técnica para la renovación de los certificados de eficiencia energética de los edificios de la Autoridad Portuaria de Ceuta regulados en base al Real Decreto 235/2013 de 5 de abril y Real Decreto 390/2021, de 1 de junio, que establece el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios. La asistencia deberá desarrollar además un conjunto de Propuestas de actuación y mejoras de eficiencia energética. Se identificará un conjunto de medidas de ahorro energético para cada edificio, que reduzcan el consumo de energía y las emisiones de dióxido de carbono asociadas (de por lo menos una letra de calificación de eficiencia energética), en función de su viabilidad. Se describirán y dimensionarán, en base a la auditoría energética llevada a cabo, las mejoras que se consideren oportunas, calculando la viabilidad técnica, energética y económica de cada una, y sus indicadores de medida y control.

La Memoria de Sostenibilidad 2022 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 dispone de plan de autoprotección (PAU), adaptado al convenio suscrito entre la Dirección General de la Marina Mercante y Puertos del Estado. Fue aprobado por el Consejo el pasado 22 de Mayo de 2023.

A partir de esa aprobación, antes de tres años se presentaría la siguiente revisión y así sucesivamente. El PAU de la Autoridad Portuaria de Ceuta y cada revisión se encuentra registrado en el Registro Autonómico de Planes de Autoprotección de la Ciudad Autónoma de Ceuta desde la creación del registro en el año 2013.

Respecto de la Evaluación y el Plan de Protección del Puerto (PPP) así como la Evaluación y los Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias, no se registran incidencias. Dado que no hay instalaciones de terceros, no corresponde indicar que se realizarán auditorías e inspecciones en las instalaciones portuarias gestionadas por terceros.

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.

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.

Con el objetivo de hacerse eco de la relevancia de esta materia, este Plan de Empresa actualiza los indicadores incluidos en los Planes de Empresa anteriores, de modo que permiten monitorizar las acciones previstas para mejorar las prestaciones de las ayudas a la navegación que tiene encomendada 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 relación con el Plan de Inspección la Autoridad Portuaria de Ceuta, no tiene balizamientos de terceros. No dispone de un plan de inspección, aunque indica que se encuentra en redacción.

En cuanto a la disponibilidad del servicio de la red litoral la información aportada por la Autoridad Portuaria refleja: un 100 % en el caso de la categoría 1. En cuanto a la disponibilidad del servicio de balizamiento portuario la información aportada por la Autoridad Portuaria refleja: un 100 % en el caso de la categoría 1.

Es importante resaltar los **tiempos medios de resolución de incidencias** en la **Red Litoral y balizamiento portuario**, donde en categoría 1, 2 y 3 en ambos tipos de balizamientos reflejan un tiempo de 1 hora de resolución.

La Autoridad Portuaria SI dispone de sistema de calidad aplicado al servicio de ayudas a la navegación.

El número total de señales de la Autoridad Portuaria asciende a 18 habiendo sido renovadas las 18.

La Autoridad Portuaria no dispone de una embarcación dedicada a las AtON.

Tiene un total de 18 señales con control remoto, y para estas tareas dispone de tres trabajadores dedicados en exclusiva a las ayudas a la Navegación.

Entre la información aportada por la Autoridad Portuaria se refleja los gastos por tipos de señal, reflejando una estimación de 127.198,61 euros por cada faro.

3. INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.

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

En este sentido y con el objetivo de potenciar el nivel de avances en materia de puerto-ciudad se han incluido en el Plan de Empresa una serie de indicadores que planteen tanto el estado en que se encuentran en cada Autoridad Portuaria como la evolución estimada. Se adjunta también dentro del Anexo IX el cuadro (Dimensión social Indicadores) 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 indica que no dispone de un foro permanente Puerto Ciudad.

La valoración media del Puerto por parte de los ciudadanos es Media y dispone de un estudio de impacto socioeconómico del año 2019.

Informa la Autoridad Portuaria que no existe un mecanismo reglado de ayudas puerto-ciudad.

4. DIGITALIZACIÓN.

Tal como establece el Marco Estratégico, la digitalización pasa a ser otro criterio de actuación imprescindible para un puerto. Así la línea estratégica 7 del Marco Estratégico plantea cinco objetivos estratégicos:

- Administración portuaria electrónica con procedimientos administrativos digitalizados (A2A, A2B y A2C).
- Puerto digital con procesos de comunidad portuaria digitalizados (B2B y B2C) a través de plataformas digitales apoyadas en datos.
- Estandarización e interoperabilidad en el SPE. (objetivo que no es escalable en cada puerto por separado).
- Puerto inteligente ciber físico, conectado con analítica del dato y procesos automatizados, dotado de habilitadores digitales.
- Puerto sincromodal, conectado digitalmente a las cadenas de suministro, con interoperabilidad con el resto de los sistemas ciber físicos de las cadenas logísticas y de transporte

El primero de los objetivos se refiere a la necesidad de incidir en una AP digitalizada en el sentido de oficina sin papeles, capacidad de teletrabajo y cultura digital extendida. Representa la capacidad de digitalizar.

El resto de los objetivos abordan la necesaria digitalización, y pretenden que las AAPP sean facilitadores digitales, de cara a extender los PCS hacia el concepto de plataforma digital enfocada más a la gestión y aprovechamiento del dato que a digitalizar flujos procedimentales, a sensorizar y virtualizar el puerto y sus operaciones (gemelo digital), al uso de habilitadores digitales para alcanzar automatización de procesos e inteligencia que permitan, a su vez, la conexión digital de los puertos a las cadenas de suministro, con interoperabilidad digital con otros nodos y modos de las cadenas logísticas y de transporte, contribuyendo a la sincromodalidad.

Para dichos objetivos también establece una serie de metas, en concreto:

- Organismos portuarios ejerciendo como administración avanzada e integral (oficina sin papeles): 100% de AAPP en 2025.
- AAPP con plataformas digitales completas e interoperables: 100% de AAPP en 2025.
- Puertos inteligentes en base a sistemas ciber físicos e incorporación de habilitadores digitales: 3 puertos próximos al concepto de puerto inteligente en 2025, y más de 7 AAPP en 2030.
- Puertos sincromodales interoperables con el resto de los sistemas ciber físicos de las cadenas de suministro: pruebas piloto de puerto sincromodal en 2025 y más de 4 puertos sincromodales en 2030.

En definitiva, se plantea una evolución de los puertos, basada en la revolución 4.0, hacia puertos inteligentes, conectados como espacios ciber físicos, y con funciones asociadas al transporte y la logística, apoyados en un plano portuario de infoestructura, basado en plataformas digitales y en el concepto de puerto sincromodal, de forma que las AAPP se impliquen no solo en la puesta a disposición de una oferta infraestructural y de servicios, y en la articulación de la comunidad portuaria y logística, sino también en la gestión del dato, y como facilitadoras digitales.

Ello obedece no solo a la imperiosa necesidad de culminar la implantación de la administración electrónica en todo el sistema portuario. También se debe al desarrollo progresivo en cada puerto, de plataformas digitales, idealmente interoperables, a modo de espacios de concentración y procesamiento de datos al servicio de los agentes de la comunidad portuaria, y desde ahí, a sus clientes intermedios y finales. En la medida en que se asuma los debidos estándares y se dote a esas plataformas de los necesarios habilitadores digitales,

se podrá avanzar hacia la consecución de puertos inteligentes, capaces de irradiar opciones de optimización al resto de nodos y arcos de las cadenas en las que se apoya.

Puertos del Estado ha introducido en la documentación preparatoria del Plan de Empresa 2024, una ficha con una serie de preguntas orientadas a conocer la situación de las AAPP al respecto de la digitalización, intentando determinar las condiciones de cumplimiento de los objetivos estratégicos y, también, la situación respecto del modelo de madurez.

Las preguntas realizadas son las siguientes:

- 1.- Dispone de un plan de digitalización de la AP y de procesos con la comunidad portuaria.
- 2.- Disponen la AP, y operadores de la comunidad portuaria, de iniciativas de robotización, automatización, o equipos IoT.
- 3.- Dispone de una plataforma o ecosistema digital que integre PMS y otros datos generados a través del PCS.
 - 3.1.- Esta plataforma integra datos de IoT.
 - 3.2.- Esta plataforma integra datos de operaciones generados por operadores de la comunidad portuaria.
- 4.- Se integran o comparten datos en tiempo real.
- 5- Hay un enfoque de ciberseguridad limitado a la AP o abarca también operadores de la comunidad portuaria.
- 6.- Los intercambios de datos están basados en API.
- 7.- Participa la AP, o algún operador de la comunidad portuaria, en algún proyecto de estandarización internacional (DCSA, IALA, UNECE-MMT, WCO, ISO).
- 8.- La AP o algún operador de la comunidad portuaria incorpora tecnologías 5g, blockchain y bases de datos distribuidas, IA.
- 9.- Participa la AP, o algún operador de la comunidad portuaria, en algún proyecto para optimización procesos de escala de buques o coordinación servicios portuarios, trazabilidad cadena de suministro, visibilidad en cadena de suministro, corredores digitales con otros puertos.

De estas preguntas hay unas de carácter general, en concreto las preguntas 1 y 5, y otras que tratan de determinar las condiciones de cumplimiento de los objetivos estratégicos relativos a la digitalización, así como determinar la situación respecto del modelo de madurez.

Así, la pregunta 2 trata de determinar el grado de cumplimiento respecto del objetivo estratégico 4 y la meta 3, las preguntas 3, 4 y 6 tratan de determinarlo respecto del objetivo estratégico 2 y la meta 2, la pregunta 7 trata de determinarlo respecto del objetivo estratégico 3, y las preguntas 8 y 9 lo pretenden respecto del objetivo estratégico 5 y la meta 4.

Por otra parte, la pregunta 2 trata de determinar si al menos se puede considerar que la AP está en las fases 1 o 2 del modelo de madurez, las preguntas 3, 4 y 6 tratan de determinar lo mismo respecto de la fase 3 del referido modelo, y la pregunta 9 lo pretende respecto de la fase 4. La pregunta 8 permite anticipar posibilidades respecto de la fase 5 del modelo.

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

Acorde con el nuevo Marco Estratégico, el presente Plan de Empresa 2024 mantiene como en Planes anteriores, los siguientes indicadores relacionados con objetivos de extensión y renovación, inclusividad e igualdad, comunicación, ética y cumplimiento corporativo:

- Indicadores de plantilla media en 2022 y la previsión para 2027.
- % de hombres y mujeres tanto dentro como fuera de convenio. (Tanto el actual como la previsión a 2027).
- Retribuciones medias asignadas tanto dentro como fuera de convenio, distinguiendo entre mujeres y hombres.
- En este caso la Autoridad Portuaria no dispone de un plan de igualdad.
- Respecto a la accesibilidad universal la Autoridad Portuaria no dispone de un plan de accesibilidad universal, tiene prevista su aprobación en 2024. La Autoridad Portuaria indica que ha implantado medidas para la accesibilidad universal.
- La Autoridad Portuaria dispone de un 4,3 % de personal contratado con diversidad funcional dentro de convenio.
- Respecto a la Comunicación, la Autoridad portuaria indica que no dispone de un plan de Comunicación, tiene prevista su aprobación en enero de 2024. La Autoridad Portuaria dispone de herramientas de trabajo en equipo.
- La Autoridad Portuaria dispone de un plan de formación aprobado, habiéndose realizado un total de 4 acciones formativas, con una participación de 108 empleados.
- Por último, la Autoridad Portuaria informa que no tiene aprobado un Código de Conducta Ético teniendo prevista su aprobación en 2024. Dispone además de Comisión Ética corporativa, aunque no dispone de una plataforma ética corporativa.

En este Código de Conducta, tiene 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.

La Autoridad Portuaria no tiene implantado un modelo de Cumplimiento Corporativo (*'Corporate Compliance'*) y no tiene prevista su aprobación. Este modelo controla 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.

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 introdujo en el Plan de Empresa 2023 una ficha en la que se revisa el estado de situación en torno a esta materia.

Puertos del Estado indicó en la reunión que la Autoridad Portuaria de Ceuta debe seguir mejorando en el cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa. Puertos del Estado reitera en muchos de los aspectos que ya se mencionaron en el Plan de Empresa 2023

Aspectos para mejorar:

- 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

- 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. Respecto de la información relativa a los contratos, modificaciones, desistimientos renuncias y contratos menores, el CTBG recomienda incluir un cuadro resumen en la página web de la Autoridad Portuaria. El CTBG considera en las evaluaciones que realiza anualmente a las Autoridades Portuarias que, la

remisión genérica a la página web de la Plataforma de Contratación del Sector Público, no supe la obligación de que se publiquen en la web de la Autoridad Portuaria. El CTBG ha señalado las dificultades de uso de este tipo de fuentes de información para usuarios no familiarizados con ellas, además del hecho de que no se ajustan a los requerimientos de la LTAIBG porque están diseñadas para otras finalidades.

2. En cuanto a los convenios, la página web de la Autoridad Portuaria de Ceuta remite al portal de la transparencia del gobierno de España. No obstante, como en el caso de los contratos, el CTBG recomienda la inclusión de un cuadro resumen con los convenios suscritos por la Autoridad Portuaria.

3. En relación con las subvenciones, se realiza idéntico comentario que en el apartado contratos y convenios. El CTBG recomienda publicar cuadros-resumen de aquellas informaciones (contratos, subvenciones) que generalmente se publican enlazando a fuentes centralizadas como la Base de Datos Nacional de Subvenciones.

4. Respecto a la información estadística mensual, en la página web figura un enlace que remite a las estadísticas anuales de la Autoridad Portuaria de Ceuta, pero la LTAIBG especifica que la publicidad estadística debe ser mensual o bien un enlace que remita a las estadísticas publicadas en la web de Puertos del Estado.

5. 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 redirija 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

En referencia a los recursos humanos y la ampliación de plantillas, a fecha de la reunión -16 de mayo de 2023- desde RRHH de Puertos del Estado se informó que aún no había sido publicada la Oferta de Empleo Público 2023 (OEP) y por tanto aún no se había realizado el análisis y 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.

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.

El presidente de Puertos del Estado durante la celebración de las reuniones del Plan de Empresa 2024 explicó que, aunque la Oferta de Empleo Público aún no se había publicado, se preveía contemplar la extensión de las plantillas tal como prevé el Marco Estratégico por encima de la cuota de reposición.

No obstante, quedaba pendiente de ser aprobada la reestructuración del personal excluido de convenio. En las reuniones de Planes de Empresa el presidente de Puertos del Estado informó de la situación de las negociaciones. Sin embargo, no ha sido hasta después de las reuniones de Planes de Empresa cuando mediante Resolución de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR) de fecha 27 de julio de 2023, se aprobó la modificación del Marco de Actuación del colectivo no acogido a convenio de las distintas Autoridades Portuarias, con idénticas características, pero con particularidades respecto al Marco de Actuación aprobado con esa misma fecha para Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias (Grupos II, III y IV). Dicha modificación es consecuencia de la aplicación del nuevo Marco Estratégico. Si bien en el Marco Estratégico ya se determinaba la distribución de las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado por grupos, estructuras medias y otras cuestiones relacionadas con el personal Fuera de Convenio, el mismo recogía que la CECIR debería aprobar y concretar más específicamente el mismo a través del Marco de Actuación. Como hechos más destacados son la creación de puestos nuevos en los grupos, incremento de estructuras medias, amortizaciones/supresiones de los puestos de trabajo de Jefaturas de Unidad y Secretarías de Fuera de Convenio y la separación del puesto de Dirección de este colectivo.

En consecuencia, Puertos del Estado a primeros de octubre del año 2023 ha comunicado de modo específico a las Autoridades Portuarias la estructura y retribuciones de cada una de ellas, así como otras características del nuevo Marco de Actuación.

El Real Decreto 625/2023, de 11 de julio de 2023 por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2023, publicado en el Boletín Oficial del Estado el día 12 de julio de 2023, asigna en su anexo I, Entes Públicos, personal laboral, un total de 472 plazas de cupo general a Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Dichas plazas responden a una Tasa de Reposición del 110% (conforme a la LPGE) más 170 plazas adicionales en aplicación del Marco Estratégico.

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 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:

- Tasa de Reposición 100% con un reparto aproximado del 50% del total de plazas
- Déficit de oferta de ejercicios anteriores con un reparto de aproximadamente 6%.
- Cifra de Negocios: Ratio del importe neto de cifra de negocios por persona. Su evaluación asigna hasta un máximo del 7% del total.
- Tráfico: Su evaluación asigna hasta un máximo del 6% del total.
- Resultados de explotación. Su evaluación asigna hasta un máximo del 6% del total.
- Aplicaciones del Marco Estratégico y Dársenas Relevantes. Su evaluación asigna hasta un máximo del 15% del total.
- El resto de las plazas se asignan siguiendo un criterio de reequilibrio determinado por la Presidencia de Puertos del Estado.

En consecuencia, tras dicho análisis relativo a los criterios de tráfico, económicos, tasas de reposición y reequilibrio entre Autoridades Portuarias, se procede a la asignación de **15** 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 2023.

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. Asimismo, los nuevos puestos generados como consecuencia del nuevo Marco de Actuación deberán asegurar el cumplimiento de la Resolución de la Presidencia de Puertos del Estado tanto a lo referente al porcentaje de nuevos ingresos entre 2023-2025, así como a las características de los nuevos puestos que deben alinearse con los objetivos del Marco Estratégico.

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 autorizaron **3** temporales.

Estructura de personal

CUADRO A					CUADRO B			
Estructura organizativa autorizada y efectivos de fuera de convenio (cierre y previsiones)					N° de efectivos/jornadas de personal incluido en convenio (cierre y previsiones)			
	Cierre 31/12/2022		Previsión Cierre 31/12/2023		Grupo II		Cierre 31/12/2022	Previsión Cierre 31/12/2023
	Estructura	Efectivos	Estructura	Efectivos				
Altos Cargos								
Presidencia y Dirección	2	2	2	2	Grupo II	Banda I Responsables	27	29
Fuera de Convenio								
Subdirecciones	0	0	1	0	Grupo II	Banda II Técnicos	25	24
Jefaturas de Área	0	0	3	0	Grupo III	Banda I Jefes de Equipo	14	14
Jefaturas de Departamento	3	3	10	2	Grupo III	Banda II Policía Portuaria, Administrativos y Oficiales	46	62
Jefaturas de División	5	5	15	5	Grupo III	Banda III Servicio Soporte	0	0
Jefaturas de Unidad	3	3	0	2	TOTAL:			
Secretarías FC	1	1	0	1			112	129
Subtotal F.C.	12	12	29	10	CUADRO C			
TOTAL ALTOS CARGOS+F.C.	14	14	31	12	ALTAS ASIGNADAS			
					OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO			
					OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO ESTABILIZACIÓN			
					OTRAS ALTAS			
					OFERTA EMPLEO TEMPORALES			
					TOTAL:			
					CUADRO D			
Plantilla a efectos presupuestarios					BAJAS			
Plan de Empresa 2024	Cierre 2022	Previsión cierre 2023	Proyecto presupuesto 2024	2025	JUBILACIONES D.C.			
					JUBILACIONES F.C.			
Plantilla total	134,00	143,00	153,00	158,00	OTRAS BAJAS D.C.			
Plantilla media	130,33	131,92	147,50	157,00	OTRAS BAJAS F.C.			
					TOTAL:			
					CUADRO G			
Presup. de masa salarial autorizada para 2022 (€)					Presup. Homogeneizado de masa salarial solicitada para 2023 (€)			
	Efectivos	Básicas	Productividad		LPGE 3,00%			
F.Convenio	12	468.479,46	124.147,06		Efectivos			
D.Convenio	111	2.649.778,60	511.247,95		Básicas			
					Productividad			
					F.Convenio			
					D.Convenio			

Notas:

- (1) **Cuadro A**.- Estructura organizativa autorizada y efectivos de fuera de convenio (cierre y previsiones): Sólo rellenar la columna "E"
- (2) **Cuadro B**.- N° de efectivos/jornadas de personal incluido en convenio (cierre y previsiones): Sólo rellenar la columna "J"
- (3) **Cuadro C**.- ALTAS ASIGNADAS: Ofertas de Empleo asignadas en los ejercicios 2022 y 2023 para personal Fijo y Temporal
- (4) **Cuadro D**.- BAJAS: Bajas y previsión de Bajas comunicadas por la A.P. en las certificaciones de masa
- (5) **Cuadro E**.- Plantilla a efectos presupuestarios: La previsión de cierre 2023 se completará cuando se rellene la columna J del cuadro B. La Autoridad Portuaria deberá rellenar las columnas D y E de la fila 22 y todas las columnas B, C, D y E de la fila 23. Además losijos en este cuadro en todas las columnas y filas hay que añadir los temporales (suma de meses y pasarlo a años).
- (6) **Cuadro F**.- Presup. de masa salarial autorizada para 2022 (€): Masas autorizadas y anualizadas en 2022. DC sin adicionales y FC según estructura total.
- (7) **Cuadro G**.- Presup. Homogeneizado de masa salarial solicitada para 2023 (€): Masas teóricas y anualizadas en 2023. DC homogenizada a Efec/jornadas y FC según estructura total.

SECCIÓN 5ª 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 2022, 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 2022 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 2022, indicando el estado de avance y en caso de encontrarse en curso con la indicación del porcentaje de ejecución incluidos en el Anexo X.

De acuerdo con los mismos principios y objetivos generales anteriormente expuestos en este documento de Plan de Empresa 2024, 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 (2023/2024). Se incluyen como continuación del Anexo X.

Uno de los temas centrales de la reunión de Plan de Empresa fue la **prestación del servicio portuario al pasaje de línea regular y la concesión de la terminal de pasajeros**. Puertos del Estado indicó que, de las tres soluciones posibles para la prestación del servicio, se inclinaba inicialmente por la opción de otorgar licencia para la prestación del servicio al pasajero otorgando además en concesión al prestador al menos aquellos espacios que sean necesarios para la prestación del servicio. Las distintas alternativas y su valoración económica (tanto de repercusión a los pasajeros (a ser posible incluyendo su repercusión por pasajero) como de gastos /ingresos -de la Autoridad Portuaria-) se acordaron de que serían analizadas pormenorizadamente en un informe. Se acordó incluir como Objetivo Operativo de nivel 1 en el año 2024 la elaboración de este informe sobre el análisis de las distintas opciones tanto para la prestación del servicio como para el otorgamiento de la concesión.

Así mismo, se acordó incluir la **adaptación del Plan Estratégico al Marco Estratégico** como objetivo operativo de nivel 1 para el año 2024.

2. RATIOS DE GESTIÓN 2022/2027.

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

ANÁLISIS DEL ENTORNO (EXTERNO)								
AMENAZAS					OPORTUNIDADES			
AP/P			PE 23	PE 24			PE 23	PE 24
	A.1	Competencia de puertos próximos	↓	↔	O.1	Crecimiento del tráfico (Bunkering)	↔	↑
	A.2	Estructura de gastos de explotación (gastos de personal, mantenimiento, etc.)	↔	↔	O.2	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	↔	↔	O.3	Régimen Fiscal especial	↔	↔
	A.4	Cierre de la frontera: empeoramiento del ya inexistente comercio exterior.	↑	↔	O.4	Mercado adyacente a Ceuta.	↑	↔
	A.5	Incremento de los problemas fronterizos.	↑	↔	O.5	Posibilidad de que Ceuta sea susceptible de recibir nuevos fondos FEDER y otros fondos que supongan nuevas aportaciones externas, asociados al Plan Integral de Desarrollo Socioeconómico de la Ciudad de Ceuta.		N
ANÁLISIS DE LA EMPRESA (INTERNO)								
DEBILIDADES					FORTALEZAS			
			PE 23	PE 24			PE 23	PE 24
	D.1	Infraestructuras poco adaptadas a las necesidades actuales	↔	↔	F.1	Escasa conflictividad laboral	↔	↔
	D.2	Envejecimiento de las infraestructuras (aumento de costes de reparación y conservación)	↔	↓	F.2	Tráfico cautivo	↔	↔
	D.3	Atomización de agentes portuarios		↔	F.3	Gran demanda de terreno	↑	↑
	D.4	Tasas bonificadas y con escasa compensación	↑	↔	F.4	Especialización de los muelles	↔	↔
	D.5	Puerto abierto (presión urbana y migratoria)	↔	↔	F.5	Certificación de la gestión	↑	↑
	D.6	Inexistencia de LOLO	↔	↔	F.6	Nuevas superficies operativas / Incremento de la superficie a concesionar	↔	↔

↑ : 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

Se prevé iniciar la revisión del plan estratégico para su adaptación al marco estratégico del sistema portuario en el ejercicio 2024.

ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

PUEP/DEUP EN VIGOR

PUERTO:	Tipo (PUEP/DEUP/Modif sustancial o no sustancial)	Fecha aprobación	Descripción básica
Ceuta	DEUP	Orden TMA/146/2023, de 7 de febrero.	Aprobación modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Ceuta.

(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

OBSERVACIONES DE LOS DEUP EN TRAMITACIÓN

--

DESAFECTACIONES PUNTUALES, MUTACIONES, CESIONES Y ENAJENACIONES EN TRAMITACIÓN

PUERTO	Tipo de operación	Estado de tramitación	Observaciones
CEUTA	Enajenación	En trámite por la Autoridad Portuaria	Enajenación parcela de 6.518 m2 a REE
CEUTA	Enajenación	En trámite por la Autoridad Portuaria	Enajenación últimas viviendas JOP
CEUTA	Enajenación	En trámite por la Autoridad Portuaria	Enajenación viviendas "Barrio las Latas"

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. Una vez que hemos recibido la aprobación de la DEUP, con la nueva definición de usos, podemos comenzar a tramitar la nueva valoración.

SERVICIOS PORTUARIOS

PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE SERVICIOS PORTUARIOS

PUERTO:	Servicio Portuario	Fecha aprobación Pliego vigente	Fecha publicación BOE	Nº Licencias Otorgadas	Prevista Revisión	Fecha prevista envío a OPPE	Estado de la tramitación
Ceuta	Amarre	26-09-11	13-10-11	3	SI	01-02-24	En redacción
Ceuta	Remolque	16-11-17	27-03-18	1	SI	01-02-24	En redacción
Ceuta	Practicaje	09-03-15	19-05-15	1	SI	01-02-24	En redacción
Ceuta	Recogida desechos (*)	18-07-13	31-07-13	1	SI	01-12-23	En redacción
Ceuta	Pasaje				SI	15-12-23	En redacción
Ceuta	Mercancías			2		15-12-24	En redacción
Ceuta	Suministro buques	22-02-12	08-03-12	3		15-12-23	En redacción
Ceuta	PRMD	30-06-21			SI	01-12-23	En redacción

*Se recuerda a la A.P que las instalaciones de recepción de desechos deben estar inscritas en GISIS (Portal de Internet OMI, que consultan los buques, que genera base de datos de las instalaciones de recepción de desechos de buques existentes en los puertos)



ANEXO III. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2022	2023		Presupuesto 2024	2025	2026	2027
		Aprobado PE 2023	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	688	678	711	732	754	777	799
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	440	486	454	467	482	496	511
3.- Gasoil	227	185	234	241	248	256	263
4.- Gasolina	17	3	19	20	20	21	21
6.- Otros productos petrolíferos	1	1	1	1	1	1	1
7.- Gases energéticos del petróleo	2	3	2	2	2	2	2
12.- Carbón y coque de petróleo	-	-	-	-	-	-	-
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	1	-	1	1	1	1	1
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	6	5	8	8	8	8	8
8.- Mineral de hierro	-	-	-	-	-	-	-
10.- Otros minerales y residuos metálicos	-	-	-	-	-	-	-
11.- Chatarras de hierro	4	3	5	5	5	5	5
13.- Productos siderúrgicos	2	2	3	3	3	3	3
36.- Otros productos metalúrgicos	-	-	-	-	-	-	-
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	12	16	20	21	21	21	22
25.- Sal común	-	-	-	-	-	-	-
52.- Otros minerales no metálicos	12	16	20	21	21	21	22
GRUPO ABONOS	-	-	-	-	-	-	-
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	-	-	-	-	-	-	-
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	3	6	3	3	3	3	4
17.- Productos químicos	3	6	3	3	3	3	4
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	33	33	41	42	42	44	44
5.- Asfalto	4	6	5	5	5	5	5
18.- Cemento y clinker	6	9	11	12	12	13	13
20.- Materiales de construcción elaborados	23	18	25	25	25	26	26
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	22	32	29	29	29	29	30
21.- Cereales y sus harinas	1	2	2	2	2	2	2
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	1	2	2	2	2	2	2
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	8	9	9	9	9	9	9
27.- Conservas	-	1	1	-	-	-	-
28.- Tabaco, cacao, café y especias	4	5	5	5	5	5	5
29.- Aceites y grasas	1	1	2	2	2	2	2
30.- Otros productos alimenticios	7	11	8	9	9	9	10
33.- Pescado congelado y refrigerado	-	-	-	-	-	-	-
37.- Piensos y forrajes	-	1	-	-	-	-	-
GRUPO OTRAS MERCANCIAS	159	176	175	179	183	186	190
19.- Maderas y corcho	-	-	-	-	-	-	-
26.- Papel y pasta	1	1	2	2	2	2	2
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	4	4	4	5	5	5	5
34.- Resto de mercancías	154	171	169	172	176	179	183
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	334	359	347	354	362	369	376
32.- Automóviles y sus piezas	3	4	4	4	4	4	5
38.- Taras de equipamiento ro-ro	311	332	319	325	332	339	345
39.- Tara contenedores	20	23	24	25	26	26	26
TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA	1.257	1.305	1.334	1.368	1.402	1.437	1.473



ANEXO IV. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.

- ✓ Plan de inversiones 2023/2027.
- ✓ Previsión de inversión ajena 2023/2027.
- ✓ Planos programación de inversiones.
- ✓ Principales actuaciones de infraestructuras para la mejora de la accesibilidad terrestre.

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027

DEVENGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Hoja 1 de 2

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
1100		REFUERZO Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS			2024	2027	7.600	0	0	0	215	2.230	4.155	1.000	0
	CT00105	Mejora exterior de los diques de Poniente y Levante	FEDER4	01	2024	2026	2.000				15	30	1.955		
	CT00106	Mejora de las terminales de combustibles	FEDER4	03	2024	2027	4.200				200	2.000	1.000	1.000	
	CT00101	Habilitación de los atraques para ferry en el Cañonero Dato	FEDER4	06	2025	2026	1.400					200	1.200		
1101		URBANIZACIONES Y HABILITACIONES			2018	2028	5.763	8	155	800	0	0	100	2.000	2.700
	CT00104	Habilitación explanada "Ampliación del puerto. Fase primera"	FEDER4	12	2023	2023	800			800					
	CT00023	Habilitación explanada "Ampliación del puerto. Fase segunda"		01	2026	2028	4.800						100	2.000	2.700
	CT00052	Plan de accesibilidad universal		12	2018	2022	163	8	155						
1102		DESARROLLO DEL MUELLE PONIENTE/LEVANTE			2022	2030	25.093	0	9	0	450	0	0	0	24.634
	CT00082	Muelle adosado al dique de Levante		03	2028	2028	20.000								20.000
	CT00028	Segregación de la red de suministro de la red de agua potable a buques			2028	2030	4.634								4.634
	CT00002	Dragado en la dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al dique de Poniente	FEDER4	17	2022	2024	459		9		450				
1103		DESARROLLO DEL MUELLE CAÑONERO DATO			2020	2024	28.800	1.494	9.741	10.799	6.766	0	0	0	0
	CT00041	Actuaciones de mejora para la estación marítima	DER3/FC	07	2020	2024	19.120	457	6.597	7.532	4.534				
	CT00099	Proyecto reformado adicional a las "Actuaciones de mejora para la estación marítima"		07	2023	2024	4.000			1.768	2.232				
	CT00013	Acondicionamiento del atraque n° 1 del muelle Cañonero Dato	FEDER3		2021	2022	1.001	910	91						
	CT00049	Adquisición de nuevas pasarelas para la estación marítima	FEDER3		2021	2022	3.180	127	3.053						
	CT00043	Revisión de precios			2023	2023	200			200					
	CT00044	Rehabilitación de la galería de acceso al atraque n° 2	FCI 23	07	2023	2023	1.299			1.299					
1109		RECONSTRUCCIÓN TEMPORAL ABRIL 2022			2022	2023	884	0	804	80	0	0	0	0	0
	CT00004	Actuaciones para la reconstrucción de los daños ocasionados por el temporal abril-2022	FCI 23	01	2022	2023	884		804	80					
1105		ACTUACIONES PUERTO CIUDAD			2017	2025	2.318	90	238	482	1.100	408	0	0	0
	CT00063	Actuaciones interacción puerto ciudad		21	2021	2024	360	40	140	80	100				
	CT00039	Adecuación del tinglado n° 4 del muelle España		21	2017	2025	1.958	50	98	402	1.000	408			
6911		ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON MRR			2021	2023	1.231	15	1.110	106	0	0	0	0	0
	CT00030	1ª Fase de construcción colector general Avenida Cañonero Dato	MRR	19	2021	2023	1.231	15	1.110	106					
1108		ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA SIN MRR			2023	2030	9.192	0	0	90	900	3.500	2.076	0	2.626
	CT00031	2ª Fase de construcción colector general Avenida Cañonero Dato		19	2028	2030	2.626								2.626
	CT00072	Instalación para suministro eléctrico a ferrys	FEDER4	20	2023	2026	5.266			90	600	2.500	2.076		
	CT00102	Renovación luminica para mejora de la eficiencia energética	FEDER4	20	2024	2025	1.300				300	1.000			
1106		INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES			2018	2030	25.427	13.666	1.246	1.590	1.353	1.270	1.212	1.225	3.865
	CT00073	Adquisición de una grúa-automóvil de 100 Tns (1)			2028	2030	3.000								3.000
	CT00059	Obras varias y menores		30	2020	2027	10.796	7.232	626	700	500	500	600	600	38
	CT00060	Liquidaciones y revisiones		28	2025	2027	150				50	50	50	50	
	CT00062	Suministro		30	2020	2027	7.726	4.576	238	700	650	400	400	400	362
	CT00058	Estudios			2022	2027	540	454	26		12	12	12	12	12
	CT00061	Equipos informáticos		30	2020	2027	1.312	728	44	100	50	90	100	100	100
	CT00057	Señales marítimas		26	2020	2027	217	157		10	10	10	10	10	10
	CT00064	2ª cultural		24	2020	2028	1.546	379	312	80	131	208	40	53	343
	CT00065	I+D+i			2021	2021	140	140							
SUBTOTAL							106.308	15.273	13.303	13.947	10.784	7.408	7.543	4.225	33.825

(1) Actuación condicionada al otorgamiento de una concesión para una terminal de contenedores

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027

DEVENGOS (Miles de Euros)

Hoja 2 de 2

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Suma anterior:							106.308	15.273	13.303	13.947	10.784	7.408	7.543	4.225	33.825
1107		INMOVILIZADO INTANGIBLE			2020	2027	2.066	1.286	30	150	150	150	150	150	0
	CT00068	Aplicaciones informáticas		30	2020	2027	2.066	1.286	30	150	150	150	150	150	
TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE							108.374	16.559	13.333	14.097	10.934	7.558	7.693	4.375	33.825

INVERSIÓN FINANCIERA

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
	CT00069	Concesión préstamos al personal a l/p		30	2020	2027	379	91	48	48	48	48	48	48	
TOTAL INVERSIÓN FINANCIERA							379	91	48	48	48	48	48	48	0

TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE + FINANCIERA

108.753	16.650	13.381	14.145	10.982	7.606	7.741	4.423	33.825
----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	--------------	--------------	---------------

OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
	CT00074	Reversión de concesiones		30	2019	2027	5.565	3.665	150	350	350	350	350	350	
TOTAL OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO							5.565	3.665	150	350	350	350	350	350	0

TOTAL INVERSIÓN + OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO

114.318	20.315	13.531	14.495	11.332	7.956	8.091	4.773	33.825
----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	--------------	--------------	---------------

ACTUACIONES PENDIENTES DE PROGRAMACIÓN

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Total inversión
	CT00075	Plan director de Infraestructuras (pendiente de recibir fondos estructurales)	55.164
	CT00076	Mejora de la conectividad del Puerto con su Hinterland	150
	CT00077	Urbanización Oeste de la ZAL	450

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027

PAGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Hoja 1 de 2

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
1100		REFUERZO Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS			2017	2026	7.600	0	0	0	215	2.230	4.155	1.000	0
	CT00105	Mejora exterior de los diques de Poniente y Levante	FEDER4	01	2024	2026	2.000				15	30	1.955		
	CT00106	Mejora de las terminales de combustibles	FEDER4	03	2024	2027	4.200				200	2.000	1.000	1.000	
	CT00101	Habilitación de los atraques para ferry en el Cañonero Dato	FEDER4	06	2025	2026	1.400					200	1.200		
1101		URBANIZACIONES Y HABILITACIONES			2018	2027	5.763	8	74	881	0	0	100	288	4.412
	CT00104	Habilitación explanada "Ampliación del puerto. Fase primera"	FEDER4	12	2023	2023	800			800					
	CT00023	Habilitación explanada "Ampliación del puerto. Fase segunda"		01	2026	2028	4.800						100	288	4.412
	CT00052	Plan de accesibilidad universal		12	2018	2022	163	8	74	81					
1102		DESARROLLO DEL MUELLE PONIENTE/LEVANTE			2022	2030	25.093	0	9	0	450	0	0	0	24.634
	CT00082	Muelle adosado al dique de Levante		03	2028	2028	20.000								20.000
	CT00028	Segregación de la red de suministro de la red de agua potable a buques			2028	2030	4.634								4.634
	CT00002	Dragado en la dársena de Levante para mejora de las condiciones de acceso al nuevo atraque adosado al dique de Poniente	FEDER4	17	2022	2024	459		9		450				
1103		DESARROLLO DEL MUELLE CAÑONERO DATO			2020	2024	28.800	1.361	5.366	14.680	7.393	0	0	0	0
	CT00041	Actuaciones de mejora para la estación marítima	DER3/FC	07	2020	2024	19.120	457	2.089	12.040	4.534				
	CT00099	Proyecto reformado adicional a las "Actuaciones de mejora para la estación marítima"		07	2023	2024	4.000			1.768	2.232				
	CT00013	Acondicionamiento del atraque nº 1 del muelle Cañonero Dato	FEDER3		2021	2022	1.001	777	224						
	CT00049	Adquisición de nuevas pasarelas para la estación marítima	FEDER3		2021	2022	3.180	127	3.053						
	CT00043	Revisión de precios			2023	2023	200			200					
	CT00044	Rehabilitación de la galería de acceso al atraque nº 2	FCI 23	07	2023	2024	1.299			672	627				
1109		RECONSTRUCCIÓN TEMPORAL ABRIL 2022			2023	2023	884	0	0	884	0	0	0	0	0
	CT00004	Actuaciones para la reconstrucción de los daños ocasionados por el temporal abril-2022	FCI 23	01	2023	2023	884			884					
1105		ACTUACIONES PUERTO CIUDAD			2017	2025	2.318	50	0	659	520	1.089	0	0	0
	CT00063	Actuaciones interacción puerto ciudad		21	2022	2024	360			260	100				
	CT00039	Adecuación del tinglado nº 4 del muelle España		21	2017	2025	1.958	50		399	420	1.089			
6911		ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON MRR			2021	2023	1.231	15	483	733	0	0	0	0	0
	CT00030	1ª Fase de construcción colector general Avenida Cañonero Dato	MRR	19	2021	2023	1.231	15	483	733					
1108		ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA SIN MRR			2023	2026	9.192	0	0	90	900	1.670	2.944	562	3.026
	CT00031	2ª Fase de construcción colector general Avenida Cañonero Dato		19	2028	2030	2.626								2.626
	CT00072	Instalación para suministro eléctrico a ferrys	FEDER4	20	2023	2028	5.266			90	600	1.373	2.241	562	400
	CT00102	Renovación luminica para mejora de la eficiencia energética	FEDER4	20	2024	2026	1.300				300	297	703		
1106		INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES			2020	2030	25.427	12.319	1.651	1.740	1.503	1.366	1.362	1.375	4.111
	CT00073	Adquisición de una grúa-automóvil de 100 Tns (1)			2028	2030	3.000								3.000
	CT00059	Obras varias y menores		30	2020	2027	10.796	6.062	1.084	850	650	650	750	750	
	CT00060	Liquidaciones y revisiones		28	2022	2027	150					50	50	50	
	CT00062	Suministro		30	2020	2028	7.726	4.457	346	700	650	346	400	400	427
	CT00058	Estudios			2022	2028	540	469	11	0	12	12	12	12	12
	CT00061	Equipos informáticos		30	2020	2028	1.312	666	97	100	50	90	100	100	109
	CT00057	Señales marítimas		26	2020	2028	217	147	10	10	10	10	10	10	10
	CT00064	2% cultural		24	2020	2028	1.546	378	103	80	131	208	40	53	553
	CT00065	I+D+i			2021	2021	140	140							
SUBTOTAL							106.308	13.753	7.583	19.667	10.981	6.355	8.561	3.225	36.183

(1) Actuación condicionada al otorgamiento de una concesión para una terminal de contenedores

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027

PAGOS (Miles de Euros)

Hoja 2 de 2

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Suma anterior:							106.308	13.753	7.583	19.667	10.981	6.355	8.561	3.225	36.183
1107		INMOVILIZADO INTANGIBLE			2020	2028	2.066	1.213	30	150	150	150	150	150	73
	CT00068	Aplicaciones informáticas		30	2020	2028	2.066	1.213	30	150	150	150	150	150	73
TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE							108.374	14.966	7.613	19.817	11.131	6.505	8.711	3.375	36.256

OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
	CT00074	Reversión de concesiones		30			0								
TOTAL OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO							0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL INVERSIÓN + OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO							108.753	15.057	7.661	19.865	11.179	6.553	8.759	3.423	36.256

ACTUACIONES PENDIENTES DE PROGRAMACIÓN

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Total inversión
	CT00075	Plan director de Infraestructuras (pendiente de recibir fondos estructurales)	55.164
	CT00076	Mejora de la conectividad del Puerto con su Hinterland	150
	CT00077	Urbanización Oeste de la ZAL	450

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

AUTORIDAD PORTUARIA DE:

CEUTA

ESTIMACIÓN DE INVERSIÓN AJENA

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado								Inversión Total	Anterior 2022	Realizado 2022	Previsión de Inversiones					2028 y siguientes
		Objeto	Orogamiento	Vencimiento	Canon Anual Total	Titular		Empresa adjudicataria de la obra civil					2023	2024	2025	2026	2027	
						CIF	Nombre	CIF	Nombre									
Directamente relacionadas con la actividad portuaria:										80.121	121	0	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	55.000
55CDC75R1	Concurso para la construcción y explotación y transferencia de las obras incluidas en el proyecto ampliación del Puerto de Ceuta.	Construcciones nuevas.			786.000	XXXXXXXX	Por determinar			65.000						5.000	5.000	55.000
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	Petrolifera Ducar, S.L.	B-72024789	Surmeysa, S.L.	121	121							
55CDI24R1	Ampliación de depósitos para el suministro de combustibles a buques	Suministro de combustible a Buques.	Por Determinar	Por Determina	183.000	B-83067991	Petrolifera Ducar, S.L.			15.000			5.000	5.000	5.000			
Instalaciones industriales:										0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inversiones ligadas a la ampliación de plazos concesionales:										3.000	3.000	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	Petrolifera Ducar, S.L.	A81638108	Acciona Infraestructura, S.A.	3.000	3.000							
Otras:										19.290	2.834	4.044	6.321	5.054	1.037	0	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 Campiña 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	280	0						
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	AENA, 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 Determina	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						

INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS
(miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA DE:

CEUTA

ESTIMACIÓN DE INVERSIÓN AJENA

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado							Inversión Total	Anterior 2022	Realizado 2022	Previsión de Inversiones					2028 y siguientes
		Objeto	Otorgamiento	Vencimiento	Canon Anual Total	Titular		Empresa adjudicataria de la obra civil				2023	2024	2025	2026	2027	
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.	21/6/2022	23/6/2047	46.600	B-51030203	ALBENTO DISTRILOG, S.L.U.		1.876		876	1.000					
55CDR75R08	Proyecto de construcción de planta fotovoltaica	Autoconsumo energético	19/7/2022	22/7/2052	50.000	A19240621	AVANGREEN ENERGY SOLUTIONS, S.A.		2.166			1.083	1.083				
55CDR75R09	Contrucción de un Centro de Datos	Explotación de un centro de Datos.	15/12/2022	21/12/2052	32.000	A19240621	AVANGREEN ENERGY SOLUTIONS, S.A.		4.260			2.130	2.130				
55CDR75R10	Proyecto construcción de nave de almacenamiento y logística.	Almacenaje y Logística	15/12/2022	21/12/2042	15.950	G-51028090	Banco de Alimentos de la Ciudad Autónoma de Ceuta.		758,00			358	400				
TOTAL									102.411	5.955	4.044	11.321	10.054	6.037	5.000	5.000	55.000

ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

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

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

2.- FERROCARRIL						

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

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

ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

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

B.1) INVERSIONES A CARGO DEL MITMA / OTRAS ADMINISTRACIONES

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

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

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

ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

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

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA						
Habilitación explanada. "Ampliación del puerto". Fase I	800	01/09/2023	En redacción			Instalación de nuevos concesionarios que necesitan de viales e instalaciones para su explotación.
2.- FERROCARRIL						

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

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

ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

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

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

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

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



ANEXO V. PROGRAMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA Y PRESUPUESTO

- ✓ Importe Neto de la Cifra de Negocios 2023/2027.
- ✓ Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2023/2027.
- ✓ Cuadro de Financiación 2023/2027.
- ✓ Balance 2023/2027.
- ✓ Estado de Flujos de Efectivo 2023/2027.
- ✓ Cálculo de aportación al Fondo de Compensación Interportuario.
- ✓ Cálculo de aportación al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre.
- ✓ Coeficientes correctores (T1, T2 y T3) y Rentabilidad.
- ✓ Coeficiente tarifa fija artículo 132.8 TRLPEMM.
- ✓ Gastos de publicidad y promociones.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

(Miles de euros)

CONCEPTO	Real 2022	2023		Presupuesto 2024	PREVISIONES		
		Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre		2025	2026	2027
A. Tasas portuarias	13.942	12.595	14.500	14.780	15.065	15.405	15.750
a) Tasa de ocupación	3.478	3.500	3.500	3.550	3.600	3.700	3.800
b) Tasas de utilización	8.512	7.419	8.975	9.147	9.323	9.502	9.685
1. Tasa del buque (T1)	913	821	982	1.001	1.021	1.042	1.063
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	35	36	36	36	36	36	36
3. Tasa del pasaje (T2)	6.939	5.787	7.321	7.467	7.617	7.769	7.924
4. Tasa de la mercancía (T3)	623	773	635	641	648	654	661
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	1.649	1.451	1.700	1.751	1.804	1.858	1.913
d) Tasa de ayudas a la navegación	303	225	325	332	338	345	352
B. Otros ingresos de negocio	1.137	1.168	1.190	1.210	1.230	1.250	1.270
a) Importes adicionales a las tasas	-	-	-	-	-	-	-
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	446	595	465	475	480	490	500
c) Tarifas por el servicio de recepción de desechos generados por buques.	691	573	725	735	750	760	770
Importe neto de la cifra de negocios	15.078	13.763	15.690	15.990	16.295	16.655	17.020
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros ingresos de explotación	9.641	4.280	5.179	10.117	5.995	5.995	1.760
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	275	50	55	50	50	50	50
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	228	-	2.149	4.250	4.250	4.250	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	586	445	445	445	445	445	460
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	8.553	3.785	2.531	5.372	1.250	1.250	1.250
Tráfico total (Miles tons)	1.940	1.883	2.036	2.092	2.147	2.205	2.264
UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)	71.971	59.702	73.410	74.879	76.376	77.904	79.462
Pasajeros (número)	1.818.459	1.668.201	1.930.686	1.969.300	2.008.686	2.048.769	2.089.837
Superficie Total Terrestre (m2)	838.900	838.900	838.900	838.900	838.900	838.900	838.900
Superficie Concesionable (m2)	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086
Superficie en concesión (m2)	280.368	300.368	305.368	310.368	310.368	315.368	315.368
Ratio m2 concesión/m2 superficie total concesionable (%)	85,46	91,55	93,08	94,60	94,60	96,12	96,12
Importe Neto Cifra Negocios por tonelada (Euros/ton)	7,77	7,31	7,71	7,64	7,59	7,55	7,52
Ingresos Tasas portuarias por tonelada (Euros/ton)	7,19	6,69	7,12	7,06	7,02	6,99	6,96
Tasa del buque/G.T. (Euros/G.T.)	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Tasa del pasaje/Pasajero (Euros/pasajero)	3,82	3,47	3,79	3,79	3,79	3,79	3,79
Tasa de la mercancía/tonelada (Euros/ton)	0,32	0,41	0,31	0,31	0,30	0,30	0,29
Tasa ocupación/Importe Neto Cifra de Negocios (%)	23,07	25,43	22,31	22,20	22,09	22,22	22,33
Tasas ocupación y actividad/Importe Neto Cifra Negocios (%)	34,00	35,97	33,14	33,15	33,16	33,37	33,57
Tasa ocupación/Superficie en concesión (Euros/m2)	12,40	11,65	11,46	11,44	11,60	11,73	12,05
Tasas ocupación y actividad/Superficie en concesión (Euros/m2)	18,29	16,48	17,03	17,08	17,41	17,62	18,12

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2025	2026	2027
1. Importe neto de la cifra de negocios	15.078	13.763	15.690	15.990	16.295	16.655	17.020
A. Tasas portuarias	13.942	12.595	14.500	14.780	15.065	15.405	15.750
a) Tasa de ocupación	3.478	3.500	3.500	3.550	3.600	3.700	3.800
b) Tasas de utilización	8.512	7.419	8.975	9.147	9.323	9.502	9.685
1. Tasa del buque (T1)	913	821	982	1.001	1.021	1.042	1.063
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	35	36	36	36	36	36	36
3. Tasa del pasaje (T2)	6.939	5.787	7.321	7.467	7.617	7.769	7.924
4. Tasa de la mercancía (T3)	623	773	635	641	648	654	661
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	1.649	1.451	1.700	1.751	1.804	1.858	1.913
d) Tasa de ayudas a la navegación	303	225	325	332	338	345	352
B. Otros ingresos de negocio	1.137	1.168	1.190	1.210	1.230	1.250	1.270
a) Importes adicionales a las tasas	-	-	-	-	-	-	-
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	446	595	465	475	480	490	500
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	691	573	725	735	750	760	770
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros ingresos de explotación	9.641	4.280	5.179	10.117	5.995	5.995	1.760
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	275	50	55	50	50	50	50
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	228	-	2.149	4.250	4.250	4.250	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	586	445	445	445	445	445	460
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	8.553	3.785	2.531	5.372	1.250	1.250	1.250
6. Gastos de personal	(7.891)	(8.777)	(8.777)	(9.144)	(9.278)	(9.278)	(9.278)
a) Sueldos, salarios y asimilados	(5.959)	(6.592)	(6.592)	(6.691)	(6.792)	(6.792)	(6.792)
b) Indemnizaciones	-	-	-	(235)	(235)	(235)	(235)
c) Cargas sociales	(1.932)	(2.185)	(2.185)	(2.218)	(2.251)	(2.251)	(2.251)
d) Provisiones	-	-	-	-	-	-	-
7. Otros gastos de explotación	(9.755)	(8.224)	(8.565)	(8.991)	(8.866)	(8.939)	(8.999)
a) Servicios exteriores	(7.959)	(7.240)	(7.490)	(7.930)	(7.755)	(7.805)	(7.850)
1. Reparaciones y conservación	(3.702)	(3.315)	(3.315)	(3.645)	(3.555)	(3.605)	(3.630)
a. Reparaciones y conservación (excluido Marpol)	(2.770)	(2.355)	(2.355)	(2.555)	(2.455)	(2.455)	(2.455)
b. Gastos de recogida de desechos generados por buques Marpol	(932)	(960)	(960)	(1.090)	(1.100)	(1.150)	(1.175)
2. Servicios de profesionales independientes	(1.541)	(1.300)	(1.450)	(1.100)	(1.000)	(1.000)	(1.000)
3. Suministros y consumos	(673)	(625)	(625)	(735)	(750)	(750)	(770)
4. Otros servicios exteriores	(2.043)	(2.000)	(2.100)	(2.450)	(2.450)	(2.450)	(2.450)
b) Tributos	(165)	(200)	(165)	(175)	(175)	(175)	(175)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	63	(275)	(275)	(275)	(275)	(275)	(275)
d) Otros gastos de gestión corriente	(1.351)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1.b) RDL 2/2011	(197)	(229)	(279)	(290)	(296)	(301)	(308)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(147)	(160)	(236)	(201)	(245)	(263)	(271)
8. Amortizaciones del inmovilizado	(4.282)	(4.808)	(4.808)	(5.217)	(5.785)	(5.785)	(5.230)
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	816	837	841	864	1.371	1.408	2.069
10. Excesos de provisiones	62	-	-	-	-	-	-
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(100)	-	663	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	(100)	-	663	-	-	-	-
Otros resultados	-	-	-	-	-	-	-
a) Ingresos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)	3.569	(2.930)	223	3.619	(268)	55	(2.658)
12. Ingresos financieros	28	13	13	13	13	13	13
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	28	13	13	13	13	13	13
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-	-	-	-
13. Gastos financieros	(8)	(90)	(90)	(342)	(306)	(270)	(234)
a) Por deudas con terceros	(8)	(90)	(90)	(342)	(306)	(270)	(234)
b) Por actualización de provisiones	-	-	-	-	-	-	-
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	-	-	-	-	-	-
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	21	(77)	(77)	(329)	(293)	(257)	(221)
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	3.589	(3.007)	146	3.290	(561)	(202)	(2.879)
17. Impuesto sobre beneficios	159	692	16	67	152	125	575
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	3.749	(2.315)	163	3.357	(409)	(77)	(2.304)
RESUMEN DE PLANTILLA							
Cifra media de empleados	118	134	134	137	138	138	138
Cifra final de empleados	113	136	125	138	138	138	138
Variación interanual retribución media (x 100)	0,0%	0,0%	-2,6%	-0,7%	0,8%	0,0%	0,0%

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2025	2026	2027
A) FLUJOS EFECTIVO DE LAS ACTIV. DE EXPLOTACIÓN	8.111	863	1.052	8.408	3.296	3.606	397
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	3.589	(3.007)	146	3.290	(561)	(202)	(2.879)
2. Ajustes del resultado	4.144	3.604	2.936	4.237	4.262	4.189	2.922
a) Amortización del inmovilizado (+)	4.282	4.808	4.808	5.217	5.785	5.785	5.230
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
c) Variación de provisiones (+/-)	1.184	-	-	-	-	-	-
d) Imputación de subvenciones (-)	(816)	(837)	(841)	(864)	(1.371)	(1.408)	(2.069)
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmov. (+/-)	100	-	(663)	-	-	-	-
f) Rdos. por bajas y enajenac. de instrum. financ. (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
g) Ingresos financieros (-)	(28)	(13)	(13)	(13)	(13)	(13)	(13)
h) Gastos financieros (+)	8	90	90	342	306	270	234
i) Variación valor razonable en instr. financieros (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
j) Ingresos trasp. al rdo. por concesiones revertidas (-)	(586)	(445)	(445)	(445)	(445)	(445)	(460)
k) Imputac. a rdos. anticipos ventas o prestac. servicios (-)	-	-	-	-	-	-	-
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
3. Cambios en el capital corriente	357	344	(1.873)	1.415	38	3	-
a) Existencias (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	(1.581)	48	1.814	298	48	48	48
c) Otros activos corrientes (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	2.288	344	(3.717)	1.165	38	3	-
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	(302)	-	78	-	-	-	-
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(48)	(48)	(48)	(48)	(48)	(48)	(48)
4. Otros flujos de efectivo de las activ. de explotación	21	(77)	(158)	(534)	(443)	(384)	354
a) Pagos de intereses (-)	(8)	(90)	(90)	(342)	(306)	(270)	(234)
b) Cobro de dividendos (+)	-	-	-	-	-	-	-
c) Cobros de intereses (+)	28	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 (+/-)	0	-	(81)	(205)	(150)	(127)	575
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	-	-	-	-	-	-	-
B) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(7.276)	(13.736)	(18.983)	(11.130)	(6.505)	(8.711)	(3.375)
6. Pagos por inversiones (-)	(7.613)	(13.736)	(19.817)	(11.130)	(6.505)	(8.711)	(3.375)
a) Empresas del grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible (-)	(30)	(150)	(150)	(150)	(150)	(150)	(150)
c) Inmovilizado material (-)	(7.582)	(13.586)	(19.667)	(10.980)	(6.355)	(8.561)	(3.225)
d) Inversiones inmobiliarias (-)	-	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros(-)	-	-	-	-	-	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
7. Cobros por desinversiones (+)	337	-	834	-	-	-	-
a) Empresas del grupo y asociadas	-	-	-	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
c) Inmovilizado material	35	-	834	-	-	-	-
d) Inversiones inmobiliarias	285	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros	-	-	-	-	-	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	17	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
h) Deducción del IVA soportado (+)	-	-	-	-	-	-	-
C) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	-	12.320	18.603	5.281	3.009	7.437	1.251
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	-	9.920	9.603	5.181	4.909	5.337	751
a) Subvenciones europeas (+)	-	9.920	9.603	5.181	4.909	5.337	751
b) Aumento/Disminución de Patrimonio (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	-	2.400	9.000	100	(1.900)	2.100	500
a) Emisión	-	3.000	9.000	1.000	-	3.000	4.400
1. Deudas con entidades de crédito (+)	-	3.000	9.000	1.000	-	3.000	4.400
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (+)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (+)	-	-	-	-	-	-	-
b) Devolución y amortización de	-	(600)	-	(900)	(1.900)	(900)	(3.900)
1. Deudas con entidades de crédito (-)	-	(600)	-	(900)	(1.900)	(900)	(3.900)
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (-)	-	-	-	-	-	-	-
E) AUMENTO/DISMINUC. NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.	835	(552)	672	2.558	(200)	2.332	(1.726)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio.	488	2.220	1.324	1.995	4.553	4.354	6.686
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio.	1.324	1.667	1.995	4.553	4.354	6.686	4.960
Inversiones en Inmovilizado no financiero (Anexo LPGE)	(7.613)	(13.736)	(19.817)	(11.130)	(6.505)	(8.711)	(3.375)

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

ORÍGENES	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2.025	2.026	2.027
1. Recursos procedentes de las operaciones	(1.676)	(2.414)	727	2.094	2.555	2.868	(582)
2. Ampliaciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo de Compensación Interportuario recibido	8.553	3.785	2.531	5.372	1.250	1.250	1.250
4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	8.980	2.327	3.855	1.661	5.023	5.548	1.101
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital	8.830	1.977	3.505	1.311	4.673	5.198	751
FEDER M.C.A. 14/20	7.720	1.277	2.634	-	-	-	-
Feder M.C.A. 21/27 (F4).	-	-	764	1.311	4.673	5.198	751
CEF (TEN,RTE).	-	-	-	-	-	-	-
CEF 21/27.	-	-	-	-	-	-	-
BAR Brexit.	-	-	-	-	-	-	-
PATSYD.	-	-	-	-	-	-	-
FEMPA.	-	-	-	-	-	-	-
Otras de la Unión Europea	-	-	-	-	-	-	-
Fondos MRR.	1.110	700	106	-	-	-	-
Otras subvenciones, donaciones y legados de capital	-	-	-	-	-	-	-
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos por reversión de concesiones	150	350	350	350	350	350	350
5. Altas de pasivo no corriente	-	-	9.000	-	-	-	-
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito	-	-	9.000	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-	-
6. Bajas de activo no corriente	1.016	48	882	48	48	48	48
a) Enajenación de activos no corrientes	337	-	834	-	-	-	-
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.	679	48	48	48	48	48	48
e) Transferencias de activos a otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
7. Otros	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL ORÍGENES	16.872	3.747	16.995	9.174	8.876	9.714	1.818

APLICACIONES	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2.025	2.026	2.027
1. Altas de activo no corriente	14.324	15.629	14.592	11.604	8.258	8.343	4.773
a) Adquisiciones inmov. intangible, material e invers. Inmobiliarias	13.333	14.539	14.097	10.934	7.558	7.693	4.375
b) Inmovilizado financiero	840	740	145	320	350	300	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	840	740	145	320	350	300	48
c) Inmovilizado por concesiones revertidas	150	350	350	350	350	350	350
d) Transferencias de activos desde otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
2. Reducciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo de Compensación Interportuario aportado	147	160	236	201	245	263	271
4. Bajas de pasivo no corriente	-	600	900	900	900	900	900
a) Canc./trasp. a c.p. deudas con entidades de crédito	-	600	900	900	900	900	900
b) Canc./trasp. a c.p. deudas con proveedores de inmovilizado	-	-	-	-	-	-	-
c) Canc./trasp. a c.p. deudas con empr. grupo y asoci. y otros	-	-	-	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. de deudas a l.p. por préstamos recibidos del FFATP	-	-	-	-	-	-	-
e) Canc./trasp. a c.p. periodificaciones a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
f) Aplicación y traspaso a c.p de provisiones a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL APLICACIONES	14.471	16.389	15.728	12.705	9.403	9.506	5.944
VARIACIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE	2.402	(12.642)	1.267	(3.531)	(527)	208	(4.126)

Fondo de maniobra principio de ejercicio	1.007	8.781	3.409	4.675	1.145	618	826
Variación de circulante	2.402	(12.642)	1.267	(3.531)	(527)	208	(4.126)
Fondo de maniobra final de ejercicio	3.409	(3.861)	4.675	1.145	618	826	(3.300)

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

ACTIVO	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2.025	2.026	2.027
A) ACTIVO NO CORRIENTE	105.666	117.705	115.265	121.604	124.029	126.539	126.034
I. Inmovilizado intangible	271	438	309	337	364	391	418
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
2. Aplicaciones informáticas	271	438	309	337	364	391	418
3. Anticipos para inmovilizaciones intangibles	-	-	-	-	-	-	-
II. Inmovilizado material	89.338	101.023	98.958	105.195	107.497	109.934	109.052
1. Terrenos y bienes naturales	30.826	30.826	30.689	30.689	30.689	30.689	30.689
2. Construcciones	44.209	45.852	41.976	59.322	63.223	67.369	68.781
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	3.686	1.624	4.155	4.612	5.065	6.516	11.683
4. Inmovilizado en curso y anticipos	9.517	20.879	20.562	8.887	6.732	3.469	(3.572)
5. Otro inmovilizado	1.100	1.842	1.576	1.685	1.788	1.891	1.471
III. Inversiones inmobiliarias	13.508	13.745	13.352	13.154	12.948	12.742	13.092
1. Terrenos	5.019	5.019	5.019	5.019	5.019	5.019	5.019
2. Construcciones	8.489	8.726	8.333	8.135	7.929	7.723	8.073
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	-	-
V. Inversiones financieras a largo plazo	85	77	85	85	85	85	85
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a terceros	84	76	84	84	84	84	84
3. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-	-	-	-	-	-
4. Otros activos financieros	2	2	2	2	2	2	2
VI. Activos por impuesto diferido	2.465	2.423	2.562	2.834	3.136	3.388	3.388
VII. Deudores comerciales no corrientes	-	-	-	-	-	-	-
B) ACTIVO CORRIENTE	16.193	4.634	8.967	7.405	6.970	9.163	7.437
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	34	-	-	-	-	-	-
II. Existencias	-	-	-	-	-	-	-
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	14.836	2.967	6.972	2.852	2.616	2.477	2.477
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	2.470	2.500	2.500	2.250	2.250	2.250	2.250
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	-	-	-	-	-	-	-
3. Deudores varios	990	52	52	52	52	52	52
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	10.343	240	4.245	375	139	-	-
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	1.032	175	175	175	175	175	175
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	-	-	-	-	-	-	-
V. Inversiones financieras a corto plazo	-	-	-	-	-	-	-
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	-	-
3. Otros activos financieros	-	-	-	-	-	-	-
VI. Periodificaciones	-	-	-	-	-	-	-
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.324	1.667	1.995	4.553	4.354	6.686	4.960
1. Tesorería	1.324	1.667	1.995	4.553	4.354	6.686	4.960
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL ACTIVO (A+B)	121.860	122.340	124.232	129.010	130.999	135.702	133.471

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

(en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2.025	2.026	2.027
A) PATRIMONIO NETO	106.611	106.265	109.006	112.653	114.949	118.016	114.320
A-1) Fondos propios	81.662	79.100	81.825	85.181	84.773	84.696	82.392
I. Patrimonio	56.028	56.028	56.028	56.028	56.028	56.028	56.028
II. Resultados acumulados	21.885	25.387	25.634	25.797	29.153	28.745	28.668
III. Resultado del ejercicio	3.749	(2.315)	163	3.357	(409)	(77)	(2.304)
A-2) Ajustes por cambios de valor	-	-	-	-	-	-	-
I. Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	-	-	-	-
II. Operaciones de cobertura	-	-	-	-	-	-	-
III. Otros	-	-	-	-	-	-	-
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	24.949	27.165	27.182	27.472	30.176	33.320	31.928
B) PASIVO NO CORRIENTE	2.498	7.579	10.934	10.096	9.698	9.349	8.413
I. Provisiones a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	-	-	-	-	-	-	-
2. Provisión para responsabilidades	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras provisiones	-	-	-	-	-	-	-
II. Deudas a largo plazo	-	4.800	8.100	7.200	6.300	5.400	4.500
1. Deudas con entidades de crédito	-	4.800	8.100	7.200	6.300	5.400	4.500
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras	-	-	-	-	-	-	-
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
IV. Pasivos por impuesto diferido	2.498	2.779	2.834	2.896	3.398	3.949	3.913
V. Periodificaciones a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
C) PASIVO CORRIENTE	12.751	8.496	4.292	6.261	6.352	8.337	10.737
II. Provisiones a corto plazo	1.312	415	1.312	1.312	1.312	1.312	1.312
III. Deudas a corto plazo	6.853	5.812	2.111	2.915	2.968	4.950	7.350
1. Deudas con entidades de crédito	-	3.600	900	1.900	900	3.900	5.300
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	6.481	1.762	761	565	1.618	600	1.600
3. Otros pasivos financieros	372	450	450	450	450	450	450
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	2.471	-	-	-	-	-	-
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	2.115	2.269	869	2.034	2.072	2.075	2.075
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	1.752	1.944	544	1.709	1.747	1.750	1.750
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	363	325	325	325	325	325	325
VI. Periodificaciones	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)	121.860	122.340	124.232	129.010	130.999	135.702	133.471

	2023	2024	2025	2026	2027	PdE. 2023
Porcentaje general a aplicar	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%

	Cierre Real 2022	Previsión Cierre 2023	Presupuesto	2025	2026	Previsión Cierre 2022
Tasa de ayudas a la navegación Art. 159 3.a)	295	225	240	250	250	200
a = Cuantía de la aportación (80% de la tasa)	236,00	180,00	192,00	200,00	200,00	160,00
b = Regularización tasa 2022	-	-	-	-	-	-

Resultado del ejercicio (A.4).	3.749	163	3.357	-409	-77	3.502
Amortizaciones (Ep.8)	4.282	4.808	5.217	5.785	5.785	4.716
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-).	100	-663	-	-	-	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-).	-	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-).	-816	-841	-864	-1.371	-1.408	-808
Otros Resultados Extraordinarios	-159	-16	-67	-152	-125	91
Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios (+/-)	-	-	-	-	-	-
FCI Aportado (Ep.7.f)	147	236	201	245	263	147
FCI Recibido (Ep.5.d))	-8.553	-2.531	-5.372	-1.250	-1.250	-11.019
Tasa de Ayudas a la Navegación (Ep.A.d)	-303	-325	-332	-338	-345	-200
Base de la Aportación	-1.553	830	2.140	2.510	2.843	-3.572

c = Base x (1)	-	21	53	63	71	-
-----------------------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------

FONDO DE COMPENSACIÓN A APORTAR	2023	2024	2025	2026	2027	2023
Total Aportación a+b+c	236	201	245	263	271	160

Leyenda:

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

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

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

	2024	2025	2026	2027	PdE. 2023
Porcentaje de beneficios a aportar	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%
Resultado del ejercicio (A.4)	3.749	163	3.357	-409	3.502
FCL recibido (art. 159.5.b, ordinales 1º a 5º TRLPEMM) (-)	-7.774	-1.052	-4.134	-	-10.240
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-)	100	-663	-	-	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-)	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-)	-816	-841	-864	-1.371	-808
Intereses recibidos por préstamos concedidos al Fondo Acces. (-)	-	-	-	-	-
Otros resultados extraordinarios (Ingresos -/ Gastos +)	-139	-16	-67	-132	91
Resultado del ejercicio ajustado	-4.900	-2.410	-1.708	-1.932	-7.455
Base de cálculo	-	-	-	-	-
Aportación anual obligatoria teórica = Base x (1)	-	-	-	-	-
Fondo de maniobra (+/-)	3.409	4.675	1.145	618	8.781
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 (+/-)	3.410	4.677	1.146	620	8.783
150% Aportación anual teórica	-	-	-	-	-
Fondo maniobra ajustado negativo o < 150% Aportación anual teórica	NO	NO	NO	NO	NO

	TOTALES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Siguientes	2024
TOTAL APORTACIÓN (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones aprobadas reunión FFATP															
Inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvención asociada a inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversión neta aprobada (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones certificadas (pagos)															
Inversión certificada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvención asociada a inversión certificada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversión neta certificada (3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regularizaciones ejercicios anteriores (4) = (3) - (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total inversión computable (5) = (2) + (4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL Aportaciones - Inversiones certificadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Compensación del año (límite: aportación) (6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo inversiones para compensaciones futuras (7)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aportación - compensación (EXIGIBLE) (8) = (1) - (6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2027	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total exigidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prescripciones (10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total saldo deudas con empr. grupo. c.p. (11)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(6) La compensación es la inversión computable (5), con el límite de la aportación (1). Si la inversión computable del año es inferior a la aportación, se utiliza el saldo pendiente para compensaciones futuras que quedaba al final del ejercicio anterior, también con el límite de la Aportación del año actual. Si la Aportación es 0, no hay compensación.
(7) El saldo de inversiones para compensaciones futuras es la inversión computable del año (5) menos la compensación del año (6).
(10) Prescriben las cantidades pendientes de exigir transcurridos 5 años (Exigible menos total exigido).
(11) Total exigible periodo "n-4" a "n", pendiente de exigir al cierre del ejercicio.

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

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

PLAN DE EMPRESA 2024

Versión OPPE 15/01/2024 13:44

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Resultados del ejercicio despues de impuestos	-4.118	-3.607	3.749	163	3.357	-409	-77	-2.304
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado (+/-)	-1.123	1.752	100	-663	-	-	-	-
Otros Resultados Extraordinarios (+/-)	-1.083	-1.097	-159	-16	-67	-152	-125	-575
+/- Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios	-	-	-	-	-	-	-	-
- Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros	-	-	-	-	-	-	-	-
- FCI recibido	-2.329	-3.657	-8.553	-2.531	-5.372	-1.250	-1.250	-1.250
+ FCI aportado	345	222	147	236	201	245	263	271
+ Ajuste dotación amortización prorrateo altas	11	9	6	3	0	0	0	-
Resultados del ejercicio ajustados	-8.297	-6.378	-4.711	-2.808	-1.881	-1.566	-1.189	-3.858

PdE. 2023
2023
-2.315
-
-692
-
-3.785
160
3
-6.629

	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027
Saldo Balance Activo no corriente	100.532	99.783	96.724	105.666	115.265	121.604	124.029	126.539	126.034
Inmovilizado material en curso	-2.903	-1.337	-1.044	-9.517	-20.562	-8.887	-6.732	-3.469	3.572
Terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Activos por impuesto diferido	-	-1.208	-2.305	-2.465	-2.562	-2.834	-3.136	-3.388	-3.388
Deudores comerciales no corrientes.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste incorporación diques de abrigo, esclusas y accesos	-523	-408	-316	-208	-105	-8	-6	-3	-
Saldo Balance Activo no corriente ajustado	97.105	96.830	93.059	93.477	92.037	109.875	114.156	119.680	126.219

31-12-2022	31-12-2023
106.932	117.705
-9.392	-20.879
-	-
-1.731	-2.423
-	-
-208	-105
95.601	94.298

Activo no corriente medio	96.967	94.944	93.268	92.757	100.956	112.016	116.918	122.950
----------------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------

94.950

	Cierre 2020	Cierre 2021	Cierre 2022	2023	2024	2025	2026	2027
RENTABILIDAD ANUAL	-8,56%	-6,72%	-5,05%	-3,03%	-1,86%	-1,40%	-1,02%	-3,14%

-6,98%

-7,71% Prev. cierre 2022 PdE 2023

Coefficientes correctores

	2020	2021	2022	2023	2024
Tasa del buque	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Tasa del pasaje	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Tasa de la mercancía	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30

Cumplimiento condiciones Art. 166 TRLPEMM

Rdos. del ejercicio ajustados 2020-2022 (suma total 3 años)	-19.385
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2020-2022 (suma total 3 años):	-17.837
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2020-2022 deflactadas y aplicación coeficientes correctores 2024 (suma total 3 años):	17.837
Rdos. del ejercicio ajustados 2020-2022 (suma total 3 años)	-19.385
Rdos. del ejercicio ajustados 2020-2022 (media 3 años) (a):	-6.462
Media activo no corriente medio 2020-2022 (b):	95.060
Rentabilidad media ejercicios 2020-2022:	-6,80%

	2020	2021	2022	
	774	749	913	Tasa del buque
	2.913	3.479	6.939	Tasa del pasaje
	755	692	623	Tasa de la mercancía
Tasas deflactando sus coeficientes correctores:				
	596	576	702	Tasa del buque
	2.241	2.676	5.338	Tasa del pasaje
	581	532	479	Tasa de la mercancía
Tasas deflactadas y aplicación coeficientes 2024:				
	774	749	913	Tasa del buque
	2.913	3.479	6.939	Tasa del pasaje
	755	692	623	Tasa de la mercancía
	4.442	4.920	8.475	TOTAL

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

COEFICIENTE CORRECTOR TARIFA FIJA ART. 132.8 TRLPEMM

(en miles de euros)

Cuenta de resultados recepción desechos generados por buques	Cierre real 2021	Cierre real 2022	2023		Proyecto Presupuesto 2024	2025	2026	2027
			Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre 2023				
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	576	691	573	725	735	750	760	770
Ingreso por R1	571	682	568	673	682	696	705	714
Ingreso por R2	5	9	5	52	53	54	55	56
Coefficiente corrector propuesto A.P.	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Gastos de recogida de desechos generados por buques (Marpol)	-910	-932	-960	-960	-1.090	-1.100	-1.150	-1.175
Resultado recepción desechos generados por buques (Marpol)	(334)	(241)	(387)	(235)	(355)	(350)	(390)	(405)

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

725	735	750	760	770
-----	-----	-----	-----	-----

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

valores expresados en miles euros

Concepto	CONCEPTO	Cierre	Presupuesto	Previsión cierre	Cierre	Presupuesto	Previsión cierre	Presupuesto
		2021	2022	2022	2022	2023	2023	2024
	Gastos en publicidad, relaciones institucionales, jornadas, ferias, congresos, etc.	43.281,59	150.000,00	170.000,00	110.462,65	170.000,00	210.000,00	210.000,00
GENÉRICO	Atenciones comerciales	538,20		10.000,00	2.592,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
	Comunicación / Publicaciones (web, radio, libros, anuncios, etc)	37.142,81	100.000,00	100.000,00	71.814,22	100.000,00	140.000,00	140.000,00
	Actos institucionales	5.600,58		10.000,00	11.036,23	10.000,00	10.000,00	10.000,00
	Ferias y congresos		50.000,00	50.000,00	19.864,40	50.000,00	50.000,00	50.000,00
	Relaciones Puerto-Ciudad				5.155,80			
	Subtotal Genérico	43.281,59	150.000,00	170.000,00	110.462,65	170.000,00	210.000,00	210.000,00
CONVENIOS CON ADMINISTRACIONES								
	Subtotal Convenios (con otras Administraciones para prestación de servicios)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OTROS								
	Subtotal Otros	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Subvenciones, becas, donaciones y legados otorgados, patrocinios, colaboraciones etc.	17.531,71	5.000,00	5.000,00	13.624,00	15.000,00	15.000,00	15.000,00
FUNDACIONES								
	Subtotal Fundaciones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBVENCIONES/DONACIONES	AECC	1.000,00	5.000,00	5.000,00		5.000,00	5.000,00	5.000,00
	Subtotal Subvenciones/Donaciones	1.000,00	5.000,00	5.000,00	0,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00
CONVENIOS / COLABORACIONES / ASOCIACIONES	Cuota Anula Medcruise	4.800,00			4.800,00	4.800,00	4.800,00	4.800,00
	Cuota miembro IBIA	1.827,71				2.000,00	2.000,00	2.000,00
	AIVP	1.420,00			1.449,00	1.500,00	1.500,00	1.500,00
	Asoc Tecnica Puertos y Costas				1.610,00	1.700,00	1.700,00	1.700,00
	Subtotal Convenios/Colaboraciones/Asociaciones	8.047,71	0,00	0,00	7.859,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
PATROCINIOS	Patrocinios CruiseSummit - CITCA	7.744,00			5.445,00			
	Subtotal Patrocinios	7.744,00	0,00	0,00	5.445,00	0,00	0,00	0,00
OTROS		740,00			320,00			
	Subtotal Otros	740,00	0,00	0,00	320,00	0,00	0,00	0,00

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA
 Cuenta de Pérdidas y Ganancias. Previsiones a largo plazo.
 (en miles de euros)
 PLAN DE EMPRESA 2024

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Cierre Real 2022	2023		Presupuesto 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
		Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre														
1. Importe neto de la cifra de negocios	15.078	13.763	15.690	15.990	16.295	16.655	17.020	17.275	17.534	17.797	18.064	18.335	18.610	18.890	19.173	19.460	19.752
A. Tasas portuarias	13.942	12.595	14.500	14.780	15.065	15.405	15.750	15.986	16.226	16.469	16.716	16.967	17.222	17.480	17.742	18.008	18.279
a) Tasa de ocupación	3.478	3.500	3.500	3.550	3.600	3.700	3.800	3.857	3.915	3.974	4.033	4.094	4.155	4.217	4.281	4.345	4.410
b) Tasas de utilización	8.512	7.419	8.975	9.147	9.323	9.502	9.685	9.830	10.127	10.279	10.433	10.590	10.749	10.910	11.074	11.240	11.410
1. Tasa del buque (T1)	913	821	982	1.001	1.021	1.042	1.063	1.079	1.095	1.112	1.128	1.145	1.162	1.180	1.197	1.215	1.234
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	35	36	36	36	36	36	36	37	37	38	39	39	40	41	41	41	42
3. Tasa del pasaje (T2)	6.939	5.787	7.321	7.467	7.617	7.769	7.924	8.043	8.164	8.286	8.410	8.536	8.664	8.794	8.926	9.060	9.196
4. Tasa de la mercancía (T3)	623	773	635	641	648	654	661	671	681	691	702	712	723	734	745	756	767
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Tasa de actividad	1.649	1.451	1.700	1.751	1.804	1.858	1.913	1.942	1.971	2.000	2.030	2.061	2.092	2.123	2.155	2.187	2.220
d) Tasa de ayudas a la navegación	303	325	325	332	338	345	352	357	363	368	374	379	385	391	397	402	409
B. Otros ingresos de negocio	1.137	1.168	1.190	1.210	1.230	1.250	1.270	1.289	1.308	1.328	1.348	1.368	1.389	1.410	1.431	1.452	1.474
a) Importes adicionales a las tasas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	446	595	465	475	480	490	500	508	515	523	531	539	547	555	563	572	580
c) Tarifas por el servicio de recep. de desechos generador por buques	691	573	725	735	750	760	770	782	793	805	817	830	842	855	867	880	894
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros ingresos de explotación	9.641	4.280	5.179	10.117	5.995	5.995	1.760	1.768	1.775	1.783	1.791	1.799	1.808	1.816	1.825	1.833	1.842
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	275	50	55	50	50	50	50	51	52	52	53	54	55	55	56	57	58
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	228	-	2.149	4.250	4.250	4.250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	586	445	445	445	445	445	460	467	474	481	488	496	503	511	518	526	534
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	8.553	3.785	2.534	5.372	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250
6. Gastos de personal	(7.891)	(8.777)	(8.777)	(9.144)	(9.278)	(9.278)	(9.278)	(9.179)	(9.316)	(9.456)	(9.598)	(9.742)	(9.888)	(10.036)	(10.187)	(10.340)	(10.495)
a) Sueldos, salarios y asimilados	(5.959)	(6.927)	(6.927)	(7.292)	(7.426)	(7.426)	(7.426)	(6.894)	(7.031)	(7.172)	(7.317)	(7.467)	(7.621)	(7.778)	(7.938)	(8.101)	(8.267)
b) Indemnizaciones	-	-	-	(235)	(235)	(235)	(235)	(239)	(242)	(246)	(250)	(253)	(257)	(261)	(265)	(269)	(273)
c) Cargas sociales	(1.932)	(2.185)	(2.185)	(2.218)	(2.251)	(2.251)	(2.251)	(2.285)	(2.319)	(2.354)	(2.389)	(2.425)	(2.461)	(2.498)	(2.536)	(2.574)	(2.612)
d) Provisiones	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Otros gastos de explotación	(9.755)	(8.224)	(8.565)	(8.991)	(8.866)	(8.939)	(8.999)	(9.134)	(9.271)	(9.410)	(9.551)	(9.694)	(9.840)	(9.987)	(10.137)	(10.289)	(10.444)
a) Servicios exteriores	(7.959)	(7.240)	(7.490)	(7.930)	(7.755)	(7.805)	(7.850)	(7.968)	(8.087)	(8.209)	(8.332)	(8.457)	(8.584)	(8.712)	(8.843)	(8.976)	(9.110)
1. Reparaciones y conservación	(3.702)	(3.315)	(3.315)	(3.645)	(3.555)	(3.605)	(3.630)	(3.684)	(3.740)	(3.796)	(3.853)	(3.911)	(3.969)	(4.029)	(4.089)	(4.151)	(4.213)
a. Reparaciones y conservación	(2.770)	(2.355)	(2.355)	(2.557)	(2.457)	(2.457)	(2.492)	(2.529)	(2.567)	(2.606)	(2.645)	(2.684)	(2.725)	(2.766)	(2.807)	(2.849)	(2.891)
b. Gastos de recogida de desechos generados por buques	(932)	(960)	(960)	(1.090)	(1.100)	(1.150)	(1.175)	(1.193)	(1.211)	(1.229)	(1.247)	(1.266)	(1.285)	(1.304)	(1.324)	(1.343)	(1.364)
2. Servicios de profesionales independientes	(1.541)	(1.300)	(1.450)	(1.100)	(1.000)	(1.000)	(1.000)	(1.015)	(1.030)	(1.046)	(1.061)	(1.077)	(1.093)	(1.110)	(1.126)	(1.143)	(1.161)
3. Suministros y consumos	(673)	(625)	(625)	(735)	(750)	(750)	(770)	(782)	(793)	(805)	(817)	(830)	(842)	(855)	(867)	(880)	(894)
4. Otros servicios exteriores	(2.043)	(2.000)	(2.100)	(2.450)	(2.450)	(2.450)	(2.487)	(2.524)	(2.562)	(2.600)	(2.639)	(2.679)	(2.719)	(2.760)	(2.801)	(2.843)	(2.884)
b) Tributos	(165)	(200)	(165)	(175)	(175)	(175)	(175)	(183)	(189)	(194)	(199)	(204)	(209)	(214)	(219)	(224)	(230)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operac. comerciales	63	(275)	(275)	(275)	(275)	(275)	(279)	(283)	(288)	(292)	(296)	(301)	(305)	(310)	(314)	(319)	(324)
d) Otros gastos de gestión corriente	(1.351)	(120)	(120)	(120)	(120)	(120)	(122)	(124)	(125)	(127)	(129)	(131)	(133)	(135)	(137)	(139)	(141)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1.b) TRPEMM.	(197)	(229)	(279)	(290)	(296)	(301)	(308)	(313)	(317)	(322)	(327)	(332)	(337)	(342)	(347)	(352)	(357)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(147)	(160)	(236)	(201)	(245)	(263)	(271)	(275)	(283)	(288)	(292)	(296)	(301)	(305)	(310)	(314)	(318)
8. Amortizaciones del inmovilizado	(4.282)	(4.808)	(4.808)	(5.217)	(5.785)	(5.785)	(5.230)	(5.308)	(5.388)	(5.469)	(5.551)	(5.634)	(5.719)	(5.804)	(5.892)	(5.980)	(6.070)
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	816	837	841	864	1.371	1.408	2.069	2.100	2.132	2.164	2.196	2.229	2.262	2.296	2.331	2.366	2.401
10. Excesos de provisiones	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(100)	-	663	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	(100)	-	663	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Ingresos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)	3.569	(2.930)	223	3.619	(268)	55	(2.658)	(2.478)	(2.534)	(2.591)	(2.648)	(2.707)	(2.766)	(2.826)	(2.888)	(2.950)	(3.013)
12. Ingresos financieros	28	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	28	13	13	13	13	13	13	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13. Gastos financieros	(8)	(90)	(90)	(342)	(306)	(270)	(234)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)
a) Por deudas con terceros	(8)	(90)	(90)	(342)	(306)	(270)	(234)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)	(50)
b) Por actualización de provisiones	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	21	(77)	(77)	(329)	(293)	(257)	(221)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)	(37)
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	3.589	(3.007)	146	3.290	(561)	(202)	(2.879)	(2.515)	(2.571)	(2.628)	(2.685)	(2.744)	(2.803)	(2.863)	(2.925)	(2.987)	(3.050)
17. Impuesto sobre beneficios	159	-	16	67	152	125	575	314	321	328	336	343	350	358	366	373	381
RESULTADO DEL EJERCICIO	3.749	(2.315)	163	3.357	(409)	(77)	(2.304)	(2.201)	(2.251)	(2.628)	(2.685)	(2.744)	(2.803)	(2.863)	(2.925)	(2.987)	(3.050)



ANEXO VI. BONIFICACIONES

- ✓ Impacto económico 2022 de las bonificaciones a las tasas portuarias.
- ✓ Cuadros de Bonificaciones 2024.
- ✓ Estimación económica de las Bonificaciones 2024.
- ✓ Memoria Justificativa de las Bonificaciones 2024.

IMPACTO ECONÓMICO BONIFICACIONES TASAS PORTUARIAS 2022

		ESTIMADO	REAL	DIFERENCIA
<i>(miles de euros)</i>				
ART.182	TASA DE OCUPACIÓN	181		-181
ART. 245.3	TASA DEL BUQUE	99	92	-7
	TASA DE LA MERCANCÍA	0	0	0
	TASA DEL PASAJE	20	4	-16
	TOTAL	119	96	-23
	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	239	418	179
	TASA DE LA MERCANCÍA	1.864	525	-1.339
	TASA DEL PASAJE	505	3.655	3.150
	TOTAL	2.609	4.598	1.989
	LÍMITE	7.000		

Donde **Estimado** corresponde al impacto económico estimado de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2022**

Donde **Límite** corresponde al límite de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2022**.

Autoridad Portuaria de: CEUTA

BONIFICACIONES 2024 (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.

La presente bonificación sólo se aplicará a las concesiones/autorizaciones en las que el titular de esta esté al corriente de las obligaciones recogidas en el título de ocupación.

Dicha bonificación sólo es aplicable a la tasa exigible a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Autoridad Portuaria de: CEUTA

BONIFICACIONES 2024 (ART. 182)

(miles de euros)

TIPO DE TERMINAL MARÍTIMA DE MERCANCÍAS	Impacto económico previsto en 2024
Terminales de Almacenamiento de Combustible	0
Terminal de contenedores	0
Terminales Logísticas de Vehículos	20
Terminales Logísticas de Mercancías	0
TOTAL	20

BONIFICACIONES 2024 (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 2024 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 2022.

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 2024
(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)
	1.001.278	1.103.278	14,6%	90,8%	641.438	641.438	0,0%	100,0%	7.467.235	7.497.235	0,4%	99,6%	132.000	1.695.000	20,0%	7,8%

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	63.000	30.000	40%	33.000	143.000	62.000		81.000
GABARRA	168.393	70.000	40%	98.393			0%	0			0%	0	168.393	70.000		98.393
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								
TOTAL	248.393	102.000	41%	146.393	0	0	40%	0	63.000	30.000	48%	33.000	311.393	132.000		179.393

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 2024 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 2022.

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

Autoridad Portuaria de: CEUTA

BONIFICACIONES 2024 (ART.245.4)

Potenciación de España como plataforma logística internacional

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

Condiciones de aplicación:

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 fijado en 984 miles de euros.

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 2024 (ART. 245.4)

Potenciación de España como plataforma logística internacional

TERMINALES PORTUARIAS EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN	Impacto económico de la bonificación previsto en 2024		
	Tasa del buque	Tasa de la mercancía	TOTAL
Terminales de Contenedores	0	0	0

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 fijado en 984.035 euros

Autoridad Portuaria de: CEUTA

BONIFICACIONES 2024 (ART.245.5)

Insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad

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

Condiciones de aplicación:

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 fijado en 7.000 miles de euros.

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)**

Cantidades dejadas de percibir como consecuencia de aplicar:	Cierre 2022	Estimación cierre 2023	Estimación 2024
Coefficientes reductores servicios marítimos interinsulares			
Tasa del Buque (art. 197.i)			
Tasa de la Mercancía (art. 216.c)			
Tasa del Pasaje (art. 208.e)			
TOTAL	-	-	-
Bonificaciones por insularidad, especial aislamiento, y ultraperifericidad (Art. 245.5)			
Tasa del Buque	417.999	449.349	458.336
Tasa de la Mercancía	524.821	635.087	641.438
Tasa del Pasaje	3.654.820	3.855.835	3.932.951
TOTAL	4.597.640	4.940.271	5.032.725

* Límite máximo 7.000.000 euros



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LAS BONIFICACIONES DEL ART. 245.3, 245.4, 245.5 Y 182 PARA 2024

En el marco de las reuniones preparatorias del Plan de Empresa 2024, y con relación a las bonificaciones a aplicar en dicho ejercicio, la Autoridad Portuaria de Ceuta propone mantener prácticamente en su totalidad las bonificaciones ya aprobadas y que se venían aplicando a los tráficos en el ejercicio 2023, entre las que se encuentran una 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 2023 y cuyo mantenimiento se proponen para 2024 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 2024 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 de terceros países 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 2024. 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 2024. 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:

TERMINALES PORTUARIAS EN CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN	Proporción de Tránsito (t)	Tasa del Buque %	Tasa de la mercancía %
Terminales de Contenedores	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 m² 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 2024 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 2024 se pretende mantener la cuantía de las bonificaciones que se venían aplicando en el ejercicio anterior. El detalle de las bonificaciones propuestas 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, en 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 2024 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 MERCANCÍAS	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 2022.

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024	
OB_1: MEJORAR LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA A TRAVÉS DE LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL (SGA)	GRADO DE DESARROLLO DEL SGA (INDICAR CON UNA CRUZ LOS SISTEMAS IMPLANTADOS O A IMPLANTAR)	PERLS (ESPO)	Renovación de la certificación	Se renueva por tercera vez la certificación	Seguir trabajando conforme al estándar de Ecoorts.	Renovación de la Certificación .
		ISO 14001 (ALCANCE PARCIAL) (1)				
		ISO 14001 (ALCANCE GLOBAL)	Mantener el certificado, superar primera auditoria de seguimiento tras recertificación.	Primera auditoria de seguimiento favorable.	Segunda auditoria de seguimiento.	Renovación de la certificación.
		EMAS	Renovación de la certificación	Certificación Renovada.	Primera auditoria de seguimiento.	Segunda audiotria de seguimioento.
<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 la norma 50001:2018.</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

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 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024	
OB_2: MEJORAR LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO A TRAVÉS DE LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL (SGA).	EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON SGA (con licencia, autorización o concesión)	Nº DE EMPRESAS	2	2	2	2
		% DE EMPRESAS (1)	100%	100%	100%	100%
	CONCESIONES DEDICADAS A MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON SGA (TERMINALES MARÍTIMAS DE MERCANCÍAS)	Nº DE CONCESIONES	3	3	3	3
		% DE CONCESIONES (1)	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 (1)	100%	50%	100%	100%
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (2) 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.					

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

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024
OB_3: INCENTIVAR LAS MEJORES PRÁCTICAS AMBIENTALES DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO	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)
	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.				
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1) :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. 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. Por lo tanto, el GRADO DE DESARROLLO DE ESTE OBJETIVO ES DEL 100%. (2 Convenios de 2 posibles).				

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

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.3 LOGRAR PUERTOS ECOEFICIENTES				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024	
OB_4: ALCANZAR UNA GESTIÓN MAS EFICIENTE DE LOS RECURSOS NATURALES EMPLEADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA (AP)	AGUA	CONSUMOS DE LA AP EN m ³	8.500	7.534	7.400	7.400
		CONSUMOS CONTROLADOS EN % (1)	100%	100,00%	100%	100%
	ENERGÍA ELÉCTRICA	CONSUMOS DE LA AP EN Kwh	2.149.658	2.446.690	2.397.000	2.397.000
		CONSUMOS CONTROLADOS EN % (2)	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.	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
		% DE LOS EDIFICIOS TITULARIDAD DE LA AP QUE SON DE "CONSUMO CASI NULO" (3)	0%	0%	0%	33%
	<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"> -Uso de agua no potable en actividades como riesgo de zonas ajardinadas. -Control con la Empresa de Aguas de Ceuta de las pérdidas de la red de distribución de agua . -Avanzar con la renovación progresiva de las instalaciones de iluminación exterior, incorporando tecnología LED. En 2022 se han realizado actuaciones en Cañonero Dato y Lonja. El objetivo es cubrir la totalidad de la zona de servicio del Puerto. -Seguir avanzando en la optimización del consumo de la instalación de climatización de la Estación Marítima. -Mantener la monitorización de las líneas de tensión para la optimización de la energía consumida. -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. -Mantener vigente las instrucciones proporcionadas al personal sobre el consumo responsable de los recursos naturales.Mantener el sistema de Gestión de la Energía y la certificación ISO 50001. 					
	<p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (5)::Se han alcanzado holgadamente los objetivos propuestos a nivel de reducción del consumo de agua. En cuanto al consumo de electricidad la diferencia con respecto a la meta fijada para 2022 se debe al aumento de horario de superficie iluminada por motivos de seguridad en la explanada de Poniente y el aumento del número de pasajeros en la Estación Marítima.</p>					

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

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.3 LOGRAR PUERTOS ECOEFICIENTES				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024	
	% 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	1397,15	1373,91	1373,91	1373,91
		PELIGROSOS	5	3,93	3,93	3,93
	GASTOS DEL SERVICIO G. DE LIMPIEZA DE ZONAS TERRESTRES EN €.	1.597,777,80	1.597,777,80	3,256,593	3,256,593	
	GASTOS POR RETIRADA DE RESIDUOS ABANDONADOS EN € (2)	0	0	0	0	
	OB_5: OPTIMIZAR LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS O GESTIONADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA (AP)					
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:				
-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.						
-Mantener el servicio de limpieza de las aguas del Puerto que evitará que los sólidos flotantes puedan alcanzar las playas.						
-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.						
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3): El volumen total de residuos no peligrosos recogido de las zonas comunes ha disminuido con respecto al año anterior, aumentando la cantidad de residuos peligrosos. Durante 2022 la Autoridad Portuaria de Ceuta ha llevado a cabo la mejora y ampliación del punto limpio ubicado en los talleres así como la formación del personal e implantación de un nuevo punto limpio en la Dársena Pesquera.						

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

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024	
OB_6: MEJORAR LA PERCEPCIÓN DEL ENTORNO SOBRE EL DESEMPEÑO AMBIENTAL DEL PUERTO	Nº DE QUEJAS O DENUNCIAS RECIBIDAS POR RAZONES MEDIOAMBIENTALES	CONTAMINACIÓN DEL AIRE	0	0	0	0
		CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	0	0	0	0
		CONTAMINACIÓN DEL AGUA	0	0	0	0
	<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.</p> <p>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.</p> <p>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 (1): Las acciones planificadas para alcanzar este objetivo se han desarrollado satisfactoriamente, no registrándose quejas ni denuncias por cuestiones ambientales en 2022.</p>						

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

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO	10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO	10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL

OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024
---------------------------	------------------	------------------	--------------------	------------------	------------------

OB_7: REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE	PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AIRE (1)					
	PARTÍCULAS SEDIMENTABLES		VALOR MEDIO ANUAL			
	PM10	Nº SUP. VAL. LIM. <i>DIARIO</i> [50 (µg/m ³)]		0	0	0
	SO2	Nº SUP. VAL. LIM. <i>DIARIO</i> [125 (µg/m ³)]		0	0	0
	NO2	Nº SUP. VAL. LIM. <i>HORARIO</i> [200 (µg/m ³)]		0	0	0
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS (2) :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: <ol style="list-style-type: none"> 1- Realizar seguimiento de los operadores disponen de las autorizaciones que les sean de aplicación en materia de calidad del aire. 2- Introducir condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio. 3- Introducir requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas. 4- En 2020 se actualizó y aprobó un nuevo Convenio con la Ciudad Autónoma para la mejora de la calidad del aire. ☑Regulación del tráfico en el vial perimetral del Puerto, con el fin de atenuar el impacto ambiental asociado al tráfico rodado. 5- Promover una organización de la operativa de embarque que limite en la medida de lo posible la cogestión del tráfico. 6- Estudio de viabilidad para la conexión eléctrica de buques es atraque (OPS) (En trámite) 					
	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.					

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

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO			10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES						
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO			10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL						
OBJETIVO OPERATIVO			INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024		
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)		Sí	Sí	Sí	Sí	
			PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AGUA (1)			Promedio			
			AGUA	CLOROFILA -A (µG/L)		≤4,8	3,3	≤4,8	≤4,8
				SATURACIÓN DE OXIGENO (%)	Zona 1	<5% del tiempo inferior al 50%	4,8% del tiempo inferior al 50%	<5% del tiempo inferior al 50%	<5% del tiempo inferior al 50%
					Zona 2	<5% del tiempo inferior al 50%	0,1% del tiempo inferior al 50%	<5% del tiempo inferior al 50%	<5% del tiempo inferior al 50%
			TURBIDEZ (NTU)		≤9	27,6	≤9	≤9	
			SEDIMENTO	CARBONO ORGÁNICO TOTAL (%)		<1,6	1.356	<0,6	<0,6
				NITRÓGENO TOTAL KJELDHAL (mg/Kg)		<600	79,25	<600	<600
			% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RED DE SANEAMIENTO CONECTADA A COLECTOR MUNICIPAL O A UNA EDAR.			60%	60%		60%
			% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE ESCORRENTIAS. (2)			58%	58%		58%
<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 han llevado a cabo una serie de estudios e iniciativas 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. Asimismo se han introducido euqpis de medion en continuo en zona II y la APC se ha marcado como objetivo ampliar la red de estaciones de indicadores biológicos en 2023.</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									

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

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024
OB_9: REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL SUELO.	NÚMERO DE CONCESIONES CUYA SUPERFICIE, O PARTE DE LA MISMA, HAYA SIDO REGISTRADA POR LA AUTORIDAD COMPETENTE COMO SUELO CONTAMINADO.	0	0	0	0
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS (1): 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 (2): 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.				

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

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024	
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 RECURRE A LOS MEDIOS DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS MEDIANTE LO EXIGIDO EN PLIEGOS REGULADORES.	x	x	x	x
		LA AP TIENE FIRMADOS CONVENIOS DE APOYO CON OPERADORES DEL PUERTO (QUE SUPONEN CESIÓN O INTEGRACIÓN DE MEDIOS)				
		LA AP TIENE FIRMADO UN CONTRATO DE SERVICIO CUYO OBJETO ES PROPORCIONAR <u>ACTUACIÓN COMPLETA</u> 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 actualizó 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, contribuye 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>						
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3):						

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.

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 recogida 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.

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024
OB_11: PREVENIR VERTIDOS AL MAR POR MALAS PRÁCTICAS Y RECUPERAR LOS COSTES DE INTERVENCIÓN EN EMERGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA.	NÚMERO DE INCIDENTES DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE NO HAN REQUERIDO ACTIVACIÓN DEL PIM.	0	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	2	0	0
	NÚMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PIM. DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (“SITUACIÓN 0”)	0	3	0	0
	NUMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PLAN MARÍTIMO NACIONAL (“SITUACIÓN 1 O SUPERIOR”)	0	0	0	0
	NÚMERO DE INCIDENCIAS O EMERGENCIAS QUE HAN CONLLEVADO SANCIONES.	0	0	0	0
	NÚMERO DE INCIDENCIAS O EMERGENCIAS EN LAS QUE SE HA IDENTIFICADO EL ORIGEN DE LOS VERTIDOS Y SE HAN RECUPERADO LOS COSTES DE CONTROL Y LIMPIEZA DE VERTIDOS.	0	0	0	0
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA PREVENIR VERTIDOS POR MALAS PRÁCTICAS Y RECUPERAR COSTES DE INTERVENCIÓN: 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>				

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

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		11 PUERTOS ECO-PROACTIVOS			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		11.1 INCENTIVAR UNA MOVILIDAD ECO-SOSTENIBLE			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024
OB_12: INCENTIVAR LAS MEJORES PRÁCTICAS AMBIENTALES DE LOS BUQUES QUE ATRACAN EN EL PUERTO	Nº DE BUQUES QUE SE BENEFICIAN DE LA BONIFICACIÓN A LA TASA DEL BUQUE POR MEJORES PRACTICAS AMBIENTALES.	30	49	50	50
	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 (1): El número de solicitudes presentadas por los armadores y las compañías navieras ha aumentado, la Autoridad Portuaria ha gestionado en plazo y forma todas estas solicitudes, de acuerdo a lo establecido reglamentariamente.				

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

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024	
OB_13: PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES	LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE APROBADAS GUIAS O CÓDIGOS DE BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES	X	X	X	X	
	LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE APROBADAS NORMAS AMBIENTALES <u>DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO</u>	X*	X*	X*	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	Appliar formación en materia de prevención y	
<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES:</p> <p>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 2022 se han desarrollado de forma satisfactoria.</p>						

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

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		11 PUERTOS ECO-PROACTIVOS			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		11.2 CONTRIBUIR A MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2022	ESTADO 2022	META 2023	META 2024
OB_14: EVALUAR Y GESTIONAR LA HUELLA DE CARBONO	HUELLA DE CARBONO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA CON ALCANCE 1 y 2 (1)	500	610,28	600	600
	% DEL SUMINISTRO ELÉCTRICO CONTRATADO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA CON CERTIFICADO DE GARANTÍA DE ORIGEN RENOVABLE.	20%	20%	20%	25%
	% DE CONSUMOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA , PROCEDENTE DE ENERGÍA RENOVABLE EN RÉGIMEN DE AUTOCONSUMO.	0%	0%	0%	0%
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS:	La Autoridad Portuaria ha iniciado los trámites para la verificación de la huella de carbono. La APC ha desarrollado un proyecto para la sustitución de las luminarias que aún dispone bajo tecnologías contaminantes por tecnologías más ecológicas como los LEDs. Una vez Red Eléctrica Española disponga del cable submarino que conectará con la península, APC se incluirán las correspondientes cláusulas en los pliegos de contratación para que la energía eléctrica que se contrate desde esa disponibilidad cuente con certificado de garantía de origen renovable. Se han iniciado los trámites para la contratación del estudio de viabilidad del Suministro eléctrico a buques en 2023.			
	VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (2):	En 2021 la cifra total de emisiones de sustancias destructoras de la capa de ozono alcanzó las 534 toneladas de CO2 equivalente, No obstante 2020 -2021 fueron años singulares como consecuencia de la pandemia ocasionada por el coronavirus (SARS-CoV-2), pudiendo afirmar que, en general, el tráfico portuario, y en concreto, el tráfico de pasajeros se vio mermado debido principalmente al cierre de fronteras con Marruecos, y a las medidas decretadas por el Gobierno Estatal que implicaban restricciones de movilidad para frenar la transmisión de la COVID-19. En este sentido a efectos estadísticos se toma como referencia el valor de 2019 con respecto al cual se han reducido las emisiones de CO2 equivalente.			

Notas	
1	Se recomienda realizar la estimación de la huella de carbono de la Autoridad Portuaria siguiendo la "Guía metodológica para el cálculo de la huella de carbono en puertos" desarrollada por Puertos del Estado (https://www.puertos.es/es-es/medioambiente/Paginas/Calculo-de-la-Huella-de-Carbono.aspx). Esta guía proporciona orientaciones para la estimación de la huella del carbono con alcances 1, 2, y 3.
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.

Memoria de Sostenibilidad

2022



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Autoridad Portuaria de Ceuta

Dirección de la publicación

Autoridad Portuaria de Ceuta

Redacción y maquetación

Aymar Asesoría Técnica S.L.L.

Fotografías

Autoridad Portuaria de Ceuta y Aymar Asesoría Técnica S.L.L.

Infografías

Iconos realizados por Freepik de www.flaticon.com

Contacto e información adicional

Autoridad Portuaria de Ceuta



Dirección: Muelle España s/n, 51001, Ceuta (España)



Teléfono: +34 956.527.000



Email: calidad@puertodeceuta.com



Sitio web: www.puertodeceuta.com



El presente documento constituye la 16ª edición de la Memoria de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Ceuta, cuyo objeto es informar a sus grupos de interés del desempeño de su actividad durante 2022, desde una perspectiva institucional, económica, social y ambiental.

En concreto, se presentan datos representativos de la actividad del Puerto de Ceuta en 2022 y años anteriores, atendiendo a los indicadores establecidos por 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) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU mediante la adhesión a la Agenda 2030 de la AiVP (Red Mundial de Ciudades Portuarias).



Presentación

Carta del Presidente	8
Misión, visión y valores	10
Un año en un vistazo	12
Principales hitos.....	12
Principales magnitudes.....	14
Objetivos operativos.....	15



Dimensión Institucional

La Autoridad Portuaria.....	18
Organización y naturaleza	18
Órganos	19
Consejo de Administración.....	20
Asociaciones	21
Dominio público portuario	22
Características técnicas del Puerto de Ceuta.....	22
Gestión del dominio público portuario.....	23
Obras portuarias.....	24
Estadísticas de tráfico	26
Tráfico de mercancías.....	26
Tráfico de pasajeros.....	28
Promoción comercial.....	29
Prestación de servicios en el Puerto de Ceuta	30
Servicios ofrecidos.....	30
Digitalización e innovación	32
Compromiso institucional ..	34
Inquietudes de los grupos de interés.....	34
Alianzas activas.....	35
Actuaciones de apertura a la ciudadanía	36
Integración Puerto-Ciudad	37



Dimensión Económica

Política económica	40
Situación económica financiera	41
Mapa económico y financiero ...	41
Volumen de negocio.....	42
Nivel y estructura de las inversiones.....	44
Impacto económico-social ..	46



Dimensión Social

Política social	50
Recursos humanos	51
Caracterización de la plantilla ...	51
Estructura y equidad	52
Comunicación y participación ...	53
Prevención de riesgos laborales	54
Accidentabilidad y absentismo..	54
Formación.....	55
Seguridad y protección	56
Actuaciones de seguridad.....	56
Ejercicios de protección.....	57
Comunidad Portuaria	58
Seguridad y salud.....	58
Coordinación de actividades empresariales	59



Dimensión Ambiental

Política ambiental	62
Gestión ambiental	63
Gestión ambiental en la Autoridad Portuaria.....	63
Gestión ambiental en la Comunidad Portuaria.....	64
Calidad ambiental	65
Calidad del aire	65
Calidad acústica	66
Calidad del agua.....	67
Gestión de residuos	70
Medio natural	72
Espacios protegidos	72
Biodiversidad	73
Ecoeficiencia	74
Consumo de energía.....	74
Consumo de agua	76
Consumo de papel.....	77



Informe de Sostenibilidad

Dimensión Institucional	80
Presentación y estrategia de sostenibilidad.....	80
Funciones y forma jurídica	84
Gobierno y calidad de gestión ...	85
Infraestructuras y capacidad	90
Mercados servidos.....	97
Servicios.....	99
Calidad del servicio	101
Movilidad sostenible	103
Comunicación institucional	105
Promoción comercial.....	109
Compromiso institucional.....	110
Dimensión Económica	116
Descripción de la política económica	116
Situación económica financiera	117
Nivel y estructura de las inversiones.....	119
Negocio y servicios	120
Valor generado y productividad.....	121
Impacto económico-social.....	121

Dimensión Social	123
Política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria	123
Empleo en la Autoridad Portuaria.....	124
Comunicación interna y participación	125
Formación.....	126
Estructura de la plantilla y equidad.....	127
Seguridad y salud en el trabajo	128
Empleo y seguridad en el trabajo en la Comunidad Portuaria	131
Política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social	134
Dimensión Ambiental	136
Descripción de la estrategia ambiental.....	136
Gestión ambiental	137
Calidad del aire.....	139
Calidad del agua	144
Ruidos	152
Residuos	154
Medio natural.....	158
Ecoeficiencia	161
Comunidad Portuaria	166

— PRESENTACIÓN —





CARTA DEL
PRESIDENTE



PERFIL
INSTITUCIONAL



MISIÓN, VISIÓN
Y VALORES



UN AÑO EN
UN VISTAZO



■ ■ ■ Carta del Presidente

El Puerto de Ceuta, por su singular localización en pleno Estrecho de Gibraltar, presenta unas condiciones fiscales que, si bien implican menos ingresos (derivados de las bonificaciones aplicadas a las tasas), también favorecen su elección por encima de otros puertos para el tráfico y el avituallamiento de buques.

Durante el ejercicio 2022, los datos de tráfico han confirmado la recuperación del pulso competitivo del puerto, poniendo en valor los esfuerzos de esta Autoridad Portuaria por volver al nivel de actividad previo a la pandemia.

En particular, el búnker continúa arrojando datos ilusionantes, convirtiéndonos en un puerto referente a nivel mediterráneo y animándonos a luchar por una posición análoga en el Estrecho.

La normalización de la situación tras la pandemia se ha hecho

patente asimismo en los resultados del tráfico de pasaje, tanto de línea regular como de cruceros, con datos superiores al doble de los obtenidos en 2021 y una Operación Paso del Estrecho de las mejores que se recuerda en los últimos años.

En la mejora de la competitividad de los servicios ofrecidos en el puerto constituye un pilar fundamental la reordenación, acondicionamiento y renovación de las infraestructuras y los espacios portuarios, que han permitido un aumento de la presencia de concesiones en el puerto en 2022, alcanzando el 77% de ocupación de la superficie de la zona de servicio terrestre.

En cuanto a las obras de construcción, entre las más recientes destacan las del nuevo edificio de la Estación Marítima, que va a dotar al tráfico marítimo de pasaje de mayor accesibilidad, funcionalidad y seguridad, y que

supone un avance hacia el futuro objetivo de reordenación y mejora de los espacios portuarios e interacción Puerto-Ciudad.

Adicionalmente, con la nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (cuya aprobación está prevista para 2023) se favorecerá el desarrollo conjunto del puerto y la ciudad a través de distintas actuaciones de adaptación y regeneración del entorno portuario.

En los trabajos de atracción de nuevos tráfico cabe también destacar la labor comercial llevada a cabo por la Autoridad Portuaria, con un importante enfoque sobre los cruceros, mediante su pertenencia a asociaciones y su participación en los eventos más reconocidos de éste y otros sectores, que han propiciado el aumento de este tráfico.

A las organizaciones de las que forma parte este organismo hay que sumar la adhesión en 2022 a la

asociación RETE por la convivencia entre ciudades y puertos, mediante la que pretendemos fomentar sinergias en la integración social y urbanística del puerto y promover el mapa económico, social, cultural y político de la ciudad de Ceuta, al tiempo que seguimos trabajando para garantizar la seguridad, especialmente frente a entradas no autorizadas.

En nuestra política, la protección del capital humano va de la mano de la protección del medio natural. Para ello, la Autoridad Portuaria

cuenta desde hace años con un Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo, certificado conforme a los más reconocidos estándares, y un Sistema de Gestión de la Energía que nos permite alcanzar la mejora continua en nuestro desempeño energético, enfocada tanto a la eficiencia energética como al uso y el consumo de la energía.

Además, estamos comprometidos con un desarrollo que equilibre la sostenibilidad social, económica y

ambiental mediante la contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, a la que la Autoridad Portuaria está adherida y que adapta los ODS de la ONU al contexto específico de las relaciones Puerto-Ciudad.

Para ello, la Autoridad Portuaria de Ceuta seguirá destinando recursos y desarrollando tecnologías que permitan la consecución de estos objetivos, haciendo de nuestro puerto un lugar mejor para todos.

D. Juan Manuel Doncel Doncel
**Presidente de la Autoridad
Portuaria de Ceuta**



■ ■ ■ 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: 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:



Vinculación del puerto con su ámbito de influencia, en beneficio de la Comunidad Portuaria y del tejido empresarial de la ciudad



Diálogo social, seguridad y protección del medio natural integrados en su modelo de gestión



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 tráficos



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

Un año en un vistazo

Principales hitos

Enero:



Firma de protocolo de colaboración con la Cámara de Comercio

Febrero:



Participación en jornada de trabajo con Suncruise Andalucía



Adhesión efectiva a la asociación RETE



Participación en el Salón Internacional de la Seguridad (SICUR)

Marzo:



Inicio de las obras del nuevo edificio de la Estación Marítima

Abril:



Presentación de la actualización del Plan de Autoprotección



Participación en Seatrade Cruise Global



Participación en el Seminario Internacional "Transición Verde para el Transporte Marítimo"

Mayo:



Participación en BreakBulk Europe



Aprobación de la última actualización del PIM por resolución de la DGMM



Participación en la 60ª Asamblea General de MEDCRUISE



Junio:



Participación en Posidonia International Shipping Exhibition



Reanudación de la Operación Paso del Estrecho

Julio:



Participación en foro CITCA (Congreso Internacional de Turismo de Cruceros en Andalucía)



Presentación de candidatura al 14º Premio ESPO

Agosto:



Celebración de la 78ª Travesía a nado al Puerto de Ceuta

Septiembre:



Participación en Seatrade Cruise Med



Inicio de las obras de instalación de nuevas luminarias LED



Presentación de candidatura a los Premios IALA al Mejor Faro 2023

Octubre:



Inicio de las obras de mejora del acerado comercial en avenida Juan de Borbón

Noviembre:



Participación en International Cruise Summit



Organización de Ceuta Port Forum 2022

Diciembre:



Participación en los actos del 30º aniversario de la creación del Sistema Portuario Estatal

Principales magnitudes

Tráficos	2020	2021	2022
Total mercancías (t)	1.296.184	1.114.030	1.256.875
Graneles sólidos (t)	20.697	15.911	5.856
Graneles líquidos (t)	714.558	499.366	681.899
Mercancía general (t)	560.929	598.753	569.120
Avituallamiento combustible (t)	578.894	457.392	683.016
Pasajeros de línea regular	786.289	943.012	1.818.459

Parámetros económicos:



EBITDA
7.830·10³ €
↑ 5.218%



Inversión pública
13.094·10³ €
↑ 348%



Inversión privada
4.044·10³ €
↑ 300%



Resultado del ejercicio
-4.757·10³ €
↑ 10%



Ingresos de explotación
15.078·10³ €
↑ 37%

2.447 MWh (↑7%)

Consumo de electricidad

154 MWh (↑4%)

Consumo de combustible

19.101 m³ (↓14%)

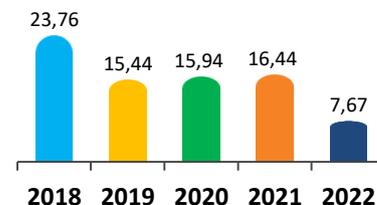
Consumo de agua

544 kg (↓34%)

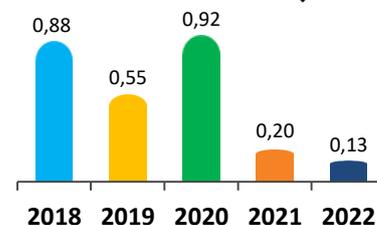
Consumo de papel

“Durante 2022 no se ha recibido ninguna queja relacionada con aspectos ambientales”

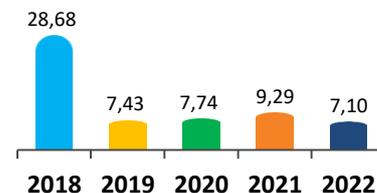
Índice de frecuencia ↓ 53%



Índice de gravedad ↓ 35%



Índice de absentismo ↓ 24%



Objetivos operativos

Objetivos 2022	Avance	Observaciones
Nueva valoración de terrenos	En Curso	1. Aprobación de la Nueva Valoración.
Aprobación del Pliego de Servicio Comercial de avituallamiento	En Curso	1. Remisión a Puertos del Pliego de Servicio comercial de avituallamiento. 2. Aprobación del Pliego por Puertos del Estado.
Certificación PERS (Port Environmental Review System) de la Unión Europea	En Curso	1. Auditoría inicial y toma de datos 2. Auditoría definitiva 3. Certificación
Plan de Regularización de 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. Redacción y aprobación PCAP y PPT. 2. Aprobación del gasto 3. Adjudicación del contrato
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. Redacción del informe justificativo y proyecto de modificación de la DEUP 2. Aprobación de la modificación de la DEUP (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 proced. gest. ingresos	En Curso	1. Aplicación de los nuevos procedimientos.
Medidas para la captación de nuevos tráficos	En Curso	1. Contactos y reuniones con los operadores 2. Plan de actuación conjunta con la comunidad portuaria.
Plan de reequilibrio financiero	En Curso	1. Ejecución y seguimiento de las medidas del Plan de Reequilibrio Financiero.
Puesta en valor de suelo portuario, atracción de nuevas actividades como el 'bunkering'	En Curso	1. Aprobación de la nueva valoración de los terrenos y lámina de aguas. 2. Actividades de promoción del puerto ante los potenciales operadores, asistencia a eventos especializados del sector IBIA, reuniones con operadores, etc.). 3. Aprobación y aplicación de nuevas bonificaciones para incentivar los tráficos.

DIMENSIÓN —

— INSTITUCIONAL





LA AUTORIDAD
PORTUARIA DE
CEUTA



DOMINIO
PÚBLICO
PORTUARIO



ESTADÍSTICAS
DE TRÁFICO



PRESTACIÓN DE
SERVICIOS EN EL
PUERTO DE CEUTA



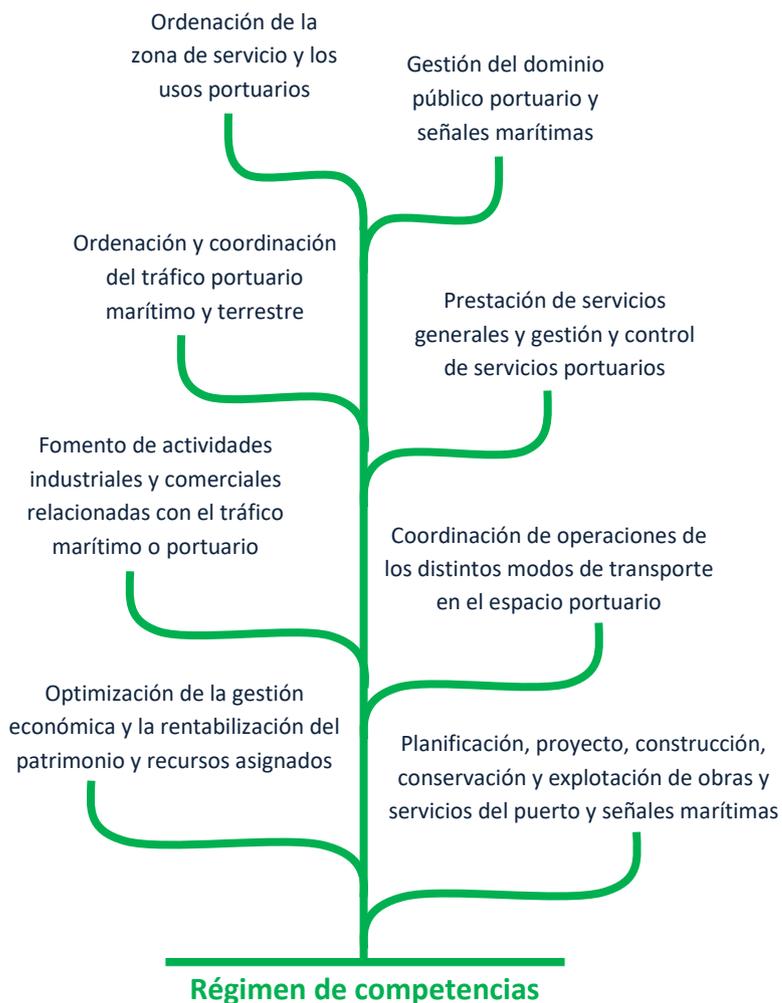
COMPROMISO
INSTITUCIONAL

La Autoridad Portuaria

Organización y naturaleza

La **Autoridad Portuaria de Ceuta**, con CIF Q-1167005-F, es una entidad de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propios y plena capacidad de obrar sujeta a la coordinación y al control de Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y con sujeción al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuye, de conformidad a como establece el ***Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*** (TRLPEMM), aprobado por el ***Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre***.

Gestiona el Puerto de Ceuta, incluido en el sistema portuario estatal, bajo criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad.



Órganos

Órganos de gobierno:

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

“ Los órganos de la Autoridad Portuaria cuentan con la asistencia de comités sectoriales (Seguridad y Salud, Sistemas de Gestión, Servicios Portuarios, Consultivo de Seguridad, Dirección, etc.), en los que están representados distintos grupos de interés ”

Órganos de gestión:

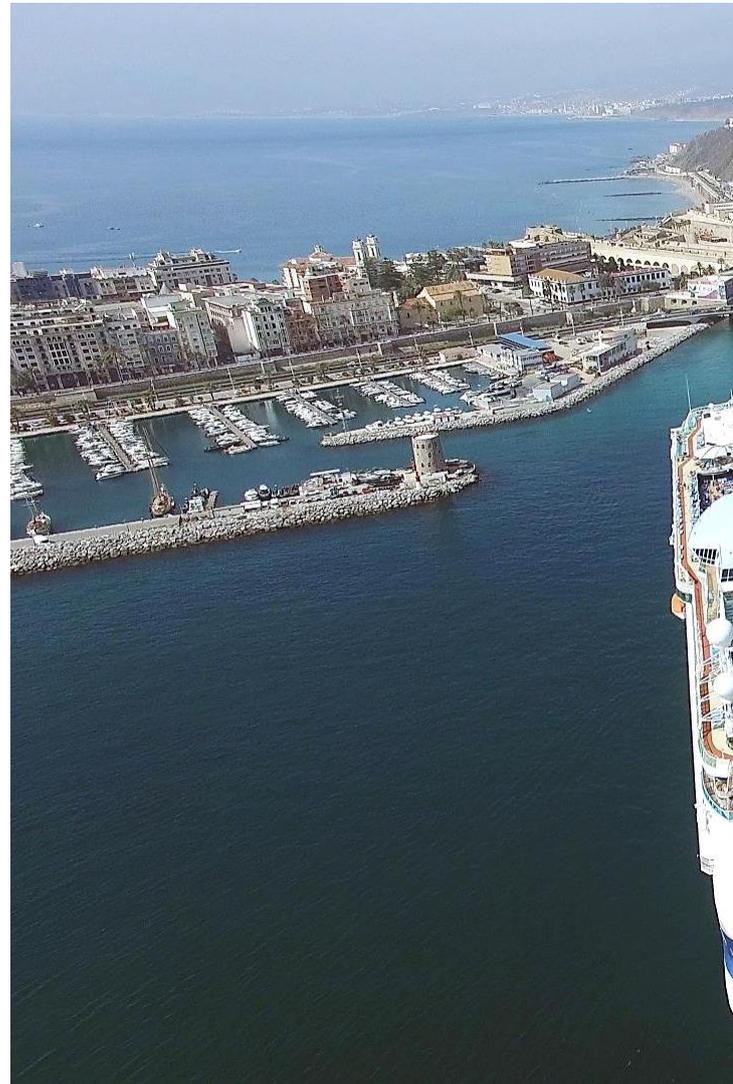
- **Director:** dirige y gestiona de forma ordinaria la Autoridad Portuaria y sus servicios. Es nombrado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente.

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.



Consejo de Administración



Asociaciones



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



Suncruise Andalucía: asociación para la promoción de Andalucía como destino turístico de cruceros

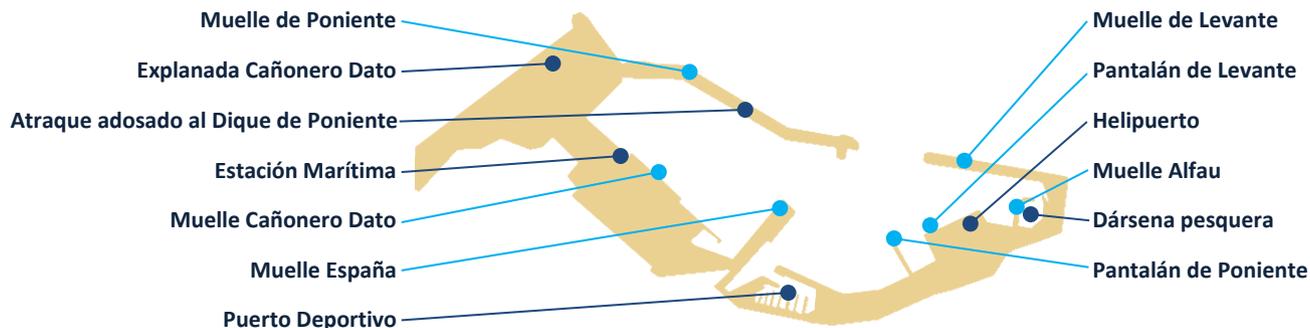


Asociación para la colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE): asociación cuyo objetivo es promover y facilitar el diálogo y la convivencia entre puertos y ciudades

“ En 2022, la Autoridad Portuaria de Ceuta y la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Ceuta han firmado un protocolo de colaboración para la ejecución conjunta de actuaciones de interés mutuo ”

■■■ Dominio público portuario

Características técnicas del Puerto de Ceuta



Muelles	Usos	Superficie (m ²)	Longitud (m)
Poniente	Mercancía general, granel líquido, Ro-Ro	105.153	1.343
Levante	Granel sólido y líquido	24.808	501
Pantalán de Poniente	Diverso	-	180
Pantalán de Levante	-	-	53
Alfau	Granel sólido y líquido	3.300	66
Cañonero Dato	Pasaje, Ro-Ro	48.608	813
España	Cruceros	236.132	700

3.656 m

Longitud total de muelles

418.001 m²

Superficie total de muelles

83,04 ha

Superficie terrestre

97,60 ha

Superficie de la lámina de agua en Zona I

659,60 ha

Superficie de la lámina de agua en Zona II

Gestión del dominio público portuario

De conformidad con el TRLPEMM, la Autoridad Portuaria de Ceuta se encarga de proveer y gestionar las infraestructuras y espacios del puerto, impulsando la economía y garantizando el interés general del puerto bajo el **modelo de colaboración público-privada**.

Éste promueve la participación de la iniciativa privada en la prestación de servicios y en la financiación, construcción y explotación de instalaciones, mediante el otorgamiento de **autorizaciones y concesiones** de obra y dominio público.

232*Concesiones*

70*Autorizaciones*

28,96 ha (77%)*Superficie terrestre en concesión*

Obras portuarias

El Puerto de Ceuta se encuentra inmerso en multitud de proyectos de **mejora de las infraestructuras y los servicios portuarios** para incrementar su oferta de tráficos y su competitividad.

Algunas actuaciones llevadas a cabo en 2022 han sido el recrecido del muro de la explanada de Poniente, las instalaciones contra incendios en el atraque adosado a la 3ª alineación del Dique de Poniente, el acondicionamiento de la mediana y la mejora de la accesibilidad del acerado comercial de la avenida Juan de Borbón, la adecuación del tinglado nº4 del Muelle España, la construcción de un nuevo colector de saneamiento y la captación de agua de la red de abastecimiento para limpieza y mantenimiento del sistema contra incendios.

A continuación se comentan con más detalle las **obras más relevantes** acometidas en el puerto durante 2022.

Actuaciones de mejora para la Estación Marítima (18.171.277,84 €):

Se han comenzado las obras del nuevo edificio, que conectará con el existente por la planta baja para un funcionamiento conjunto y unitario, liberando superficie para otros usos portuarios, comerciales o de la ciudad.

El esquema funcional entre los espacios de la nueva Estación Marítima mejorará los atraques y las galerías de acceso 3 y 4 y organizará los flujos de pasajeros de manera ordenada para que no exista interacción entre el caudal de embarque y desembarque.

Todo ello permitirá aportar mayor accesibilidad, funcionalidad y seguridad al tráfico de pasajeros, constituyendo un primer paso en la futura reordenación de espacios portuarios y de interacción Puerto-Ciudad.





Suministro de pasarelas móviles para la Estación Marítima (3.180.000 €):

Se han instalado cuatro nuevas pasarelas en cada uno de los atraques del Muelle Cañonero Dato que permiten el tránsito de pasajeros en el des/embarque desde las pasarelas fijas que comunican con la Estación Marítima con los buques.

Acometida para puertas automáticas de embarque de vehículos (27.895,06 €):

Se han ejecutado las obras necesarias para las nuevas conducciones en zanja para acometer el cableado necesario que alimentará las puertas del aparcamiento de vehículos E-1, E-2, E-3 en su acceso al tacón de embarque, permitiendo a la Policía Portuaria su apertura y cierre a distancia cuando sea necesario, y sustitución del badén de la puerta E-3.

Reconstrucción en explanada de la 1ª fase de la ampliación del puerto (883.475,83 €):

Las obras de reconstrucción realizadas tras los daños ocasionados por el temporal de abril han incluido la colocación de bloques de hormigón, el relleno de socavones, el recalce con hormigón y el transporte de vallado roto a vertedero autorizado.

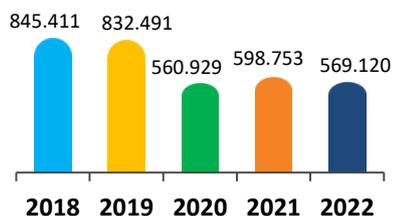
Pavimentación del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato (185.905,50 €):

Obras de pavimentación para consolidar el Muelle Cañonero Dato tras el descalce en su cimentación, por las turbulencias de los sistemas de propulsión de embarcaciones, para soportar los raíles de las nuevas pasarelas móviles de embarque y para dotar de una rampa Ro-Ro al atraque nº1.

Estadísticas de tráfico

Tráfico de mercancías

Mercancía general (t) ↓ 5%



Distribución de mercancías

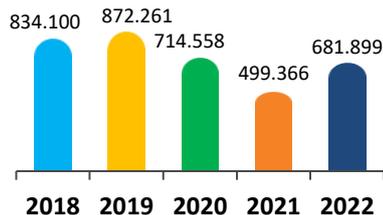


Mercancía general: **45,3%**

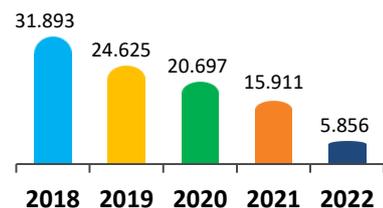
Granel líquido: **54,2%**

Granel sólido: **0,5%**

Granel líquido (t) ↑ 37%



Granel sólido (t) ↓ 63%



3,34 t/m²

Mercancía manipulada por superficie de zona de servicio terrestre concesionable

331,28 t/m

Mercancía manipulada por longitud de muelles activos





Los datos de tráfico de **mercancías** confirman la recuperación de la actividad portuaria, fruto del esfuerzo y el trabajo continuo de las distintas áreas de la Autoridad Portuaria tras la crisis sanitaria por la COVID-19.

En el caso particular del **búnker**, éste ha crecido notablemente, afianzando al Puerto de Ceuta como uno de los principales puertos del Sistema Portuario Estatal en el suministro de combustible y como referencia en el Mediterráneo. La Autoridad Portuaria continúa trabajando para mejorar su competitividad en este tráfico y consolidarse como referencia en el Estrecho, garantizando la protección ambiental en todas las operaciones.

683.016 t

*Combustible suministrado a
buques en 2022*

En cuanto al **origen** de las mercancías desembarcadas en el Puerto de Ceuta durante el año 2022, el 65,3% procedía de otros puertos españoles. Otros países de los que se han recibido mercancías han sido Francia, Portugal, Reino Unido, Italia, Malta, Israel, Bélgica y Gibraltar, además de otros 27 países más, en menor medida, pertenecientes a los continentes europeo, asiático, africano y americano.

Por su parte, las mercancías embarcadas han tenido como **destino** principalmente otros puertos españoles, y un 4,2% se ha transportado a Gibraltar.

Tráfico de pasajeros

El esfuerzo de la Autoridad Portuaria, con la participación en eventos y la realización de inversiones en el Muelle de España para dar cabida a **cruceros**, unido a las menores restricciones sanitarias, se pone de manifiesto en los resultados de este tráfico.

La temporada de **cruceros** se inauguró en abril, cinco meses antes que el año precedente, lo que ha repercutido en un notable incremento de este tráfico durante el ejercicio, con un total de 5 escalas y 3.520 pasajeros que han disfrutado de la ciudad.

Los **tráficos de pasajeros y de vehículos en régimen de pasaje** han reflejado incrementos de más del doble, una vez recuperada la normalidad tras la pandemia y de la mano de la reanudación de la Operación Paso del Estrecho (OPE), que ha dejado cifras históricas.



5

Número de cruceros

3.520

Número de pasajeros de cruceros

79.724

Número de pasajeros de línea regular (helicóptero)

1.818.459

Número de pasajeros de línea regular (ferry)

418.317

Número de vehículos en régimen de pasaje (ferry)

Promoción comercial

A la derecha se presentan las **ferias, exposiciones, eventos y congresos del sector portuario** a los que la Autoridad Portuaria ha asistido en 2022, donde ha tenido la oportunidad de ampliar su agenda comercial y de abordar nuevas estrategias y proyectos que promuevan el potencial del puerto, sus infraestructuras y sus servicios ante agentes mundiales.

Además, la Autoridad Portuaria y Cámara Ceuta han organizado el **“Ceuta Port Forum” 2022**, que acogió distintas ponencias y mesas redondas para dar a conocer el potencial y el desarrollo del puerto y sus posibilidades de creación de negocio, sobre todo en el sector del suministro de combustible.

“La Autoridad Portuaria ha participado en los premios IALA al Mejor Faro de 2023 y en el 14º Premio ESPO, del que resultó finalista”



Jornada de trabajo con Suncruise Andalucía (febrero, Ceuta):

puesta en marcha de iniciativas como la incorporación del Puerto de Ceuta al Plan de Acción de Suncruise y a RETE



Seatrade Cruise Global (abril, Miami):

resiliencia del sector (especialmente en seguridad sanitaria), novedades en el mapa de destinos globales, nuevos productos e innovaciones tecnológicas



BreakBulk Europe (mayo, Róterdam):

carga a granel, logística de carga de proyectos y Ro-Ro



60ª Asamblea General de MEDCRUISE (mayo, Palamós):

tendencias en el mercado de cruceros en el Mediterráneo, compromiso para adaptarse a criterios de sostenibilidad, captación de nuevos viajeros y digitalización



Posidonia International Shipping Exhibition (junio, Atenas):

sector de servicios al buque



Foro CITCA (julio, Sevilla):

promoción de los puertos como destino de cruceros turísticos



Seatrade Cruise Med (septiembre, Málaga):

promoción de la industria de cruceros, establecimiento de contactos y generación de nuevas líneas de negocio



International Cruise Summit (noviembre, Madrid):

últimos avances en materia de sostenibilidad e innovación en cruceros, situación geopolítica que afecta a los itinerarios, nuevos mercados (cruceros fluviales) y nuevas estrategias de ventas tras la pandemia

■ ■ ■ Prestación de servicios en el Puerto de Ceuta

Servicios ofrecidos

Servicios generales, de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, y aquellos necesarios para cumplir las funciones de la Autoridad Portuaria:

- 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 en zonas comunes;
- Limpieza habitual de zonas comunes de tierra y de agua;
- Prevención y control de emergencias.

Servicios portuarios, necesarios para realizar las operaciones asociadas con el tráfico marítimo:

- Técnico-náuticos: practicaaje, remolque y des/amarre;
- Pasaje: des/embarque de pasajeros y des/carga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje;
- Recepción de desechos de buques;
- Manipulación de mercancías: des/carga, des/estiba, tránsito marítimo y transbordo;
- Suministro de combustible.

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

Servicios de 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.

Empresas prestadoras de servicios portuarios



Practicaaje: 1

Remolque: 1

Des/amarre: 1

Recepción de desechos de buques: 1

Des/estiba: 2

La Autoridad Portuaria asume la prestación de los servicios generales y de señalización marítima, mientras que los servicios portuarios y comerciales son prestados por la iniciativa privada en régimen de libre competencia mediante el otorgamiento de licencias y autorizaciones, respectivamente.

Para garantizar la **calidad** de prestación de los servicios, la Autoridad Portuaria, además de contar con un **Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo** certificado, otorga **bonificaciones** sobre las tasas portuarias a las empresas que cumplan con unos determinados estándares de calidad.

En cuanto a medidas para asegurar la **transparencia** en el acceso a licencias y autorizaciones, la Autoridad Portuaria publica los pliegos reguladores y las empresas habilitadas en su página web.

3

Empresas de servicios al pasaje que disfrutan de bonificación



Digitalización e innovación

La Autoridad Portuaria continúa avanzando en el uso de las innovaciones tecnológicas en la explotación del Puerto de Ceuta.

En concreto, ha implantado el servicio **“Levante sin Papeles de Importación”**, que integra en una única plataforma a todos los operadores del puerto, reduciendo la espera de las mercancías en la zona restringida del puerto una vez que desembarcan los buques y logrando así una mayor eficiencia durante las operaciones de tráfico de mercancías para toda la Comunidad Portuaria.

También se han llevado a cabo trabajos de mantenimiento en las instalaciones del **Punto de Atención al Transporte Terrestre (PATT)**, consistentes en la inspección, el control sanitario y otros servicios portuarios de intervención fiscal.





La Unidad de Seguridad Informática y Protección de la Autoridad Portuaria de Ceuta participó en febrero en el **Salón Internacional de la Seguridad (SICUR)**, organizado por IFEMA MADRID.

En este evento, que constituye un referente internacional en España en avances tecnológicos y de innovación en el ámbito de la seguridad integral, se trataron temas de especial relevancia para la Autoridad Portuaria, como la seguridad operativa, la seguridad operacional y la ciberseguridad, así como sus aplicaciones en medidas anti-intrusión, señalización de vehículos, videovigilancia y cámaras de seguridad.

■■■ Compromiso institucional

Grupos de interés



Los grupos de interés de la Autoridad Portuaria de Ceuta son:

- Plantilla;
- Comunidad Portuaria;
- Pasaje;
- Población y Gobierno local;
- Economía local;
- Puertos del Estado;
- Otros puertos.

Tras la superación de la pandemia y la vuelta a la “nueva normalidad”, **entre las principales inquietudes de los grupos de interés vuelve a destacar la seguridad.**

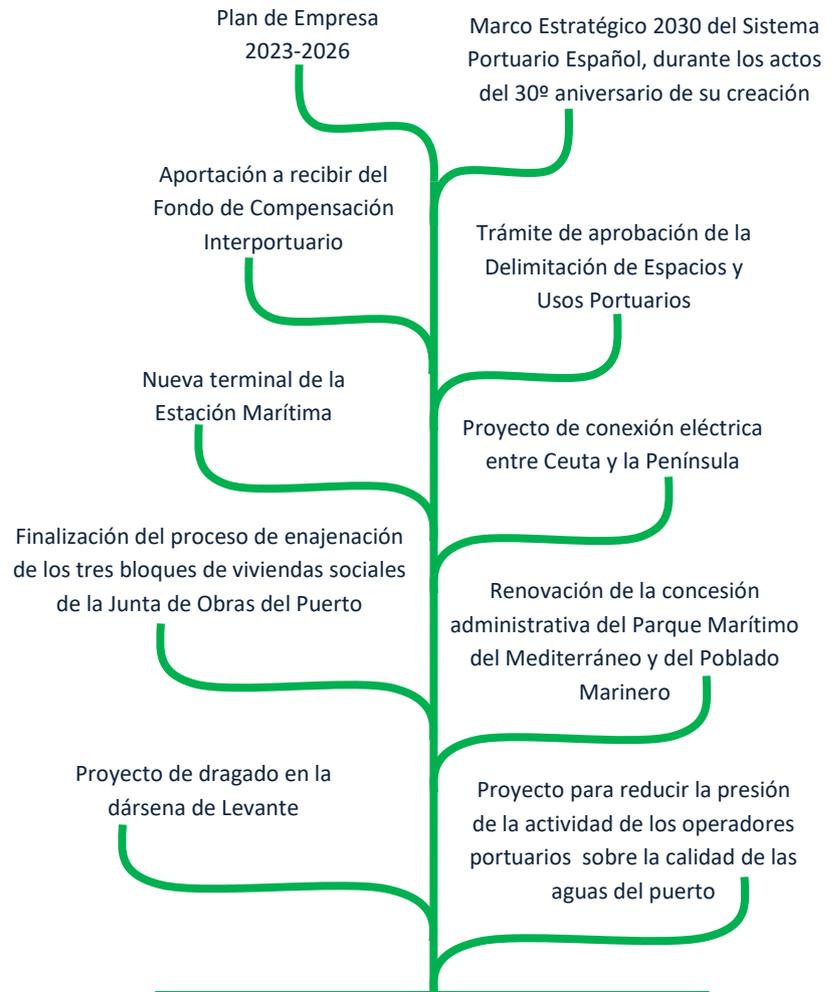
A este respecto, en 2022 se han seguido acometiendo actuaciones de refuerzo de la seguridad en operaciones y el acceso a personas y vehículos en la Estación Marítima y de cierre del perímetro de la zona restringida al Dique de Poniente.

Alianzas activas

La Autoridad Portuaria de Ceuta ha mantenido contactos periódicos con **Puertos del Estado** para tratar temas relacionados con proyectos previstos y en ejecución, así como inversiones y planificación para los próximos años.

También se ha recibido la visita del **Presidente del Gobierno**, con quien se abordó la reforma de la Estación Marítima, la Estrategia de Seguridad Nacional y el Plan Integral que ésta contempla.

Adicionalmente, en una reunión con la **Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras** se mostró el deseo de establecer sinergias, estrategias y líneas de trabajo comunes y perdurables en diversas áreas portuarias (sobre todo explotación y operaciones portuarias), y se concretaron aspectos relevantes para ambas organizaciones, como la OPE.



Asuntos tratados con Puertos del Estado

Actuaciones de apertura a la ciudadanía

La Autoridad Portuaria ha participado, un año más, en la celebración de la ya 78ª edición de la **Travesía a Nado al Puerto de Ceuta**, que sale del Muelle España, llega al Muelle Alfau y vuelve al inicio, con unos 2 km de recorrido.

La población también ha podido disfrutar de la **jornada de puertas abiertas de la fragata Reina Sofía**, que atracó en el Muelle de España durante el mes de noviembre.

Por otra parte, el equipo de fútbol sala de la Autoridad Portuaria de Ceuta participó en el **XXV Campeonato Interpuertos**, que ha reanudado su celebración anual tras dos años cancelado a causa de la pandemia. De los 22 equipos participantes, en representación de las 28 Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, el equipo ceutí quedó quinto, y obtuvo el trofeo especial al portero menos batido durante el campeonato.

“ La salida del buque «Volcán de Teno» desde el Puerto de Ceuta ha sido la fotografía ganadora en el concurso organizado por la Naviera ARMAS durante el mes de agosto ”



Autor de la foto: Juan Gabriel Mata

Integración Puerto-Ciudad



La nueva **Delimitación de Espacios y Usos Portuarios** (DEUP), que se prevé aprobar por Puertos del Estado en 2023, tiene como objetivo dinamizar la actividad económica, turística y comercial del puerto en conjunción con el desarrollo de la ciudad, mediante actuaciones de mejora de accesos y viales y la regeneración urbana en el ámbito portuario.

Estas actuaciones permitirán el funcionamiento óptimo y la adaptación de la actividad portuaria a las futuras exigencias económicas de la ciudad.

A lo anterior se suman las obras acometidas en relación con la interacción Puerto-Ciudad, como las actuaciones en la Estación Marítima, el alumbrado en viales y las actuaciones para ensanchar el acerado comercial de la avenida Juan de Borbón y dar **prioridad al peatón**, mejorando la seguridad y accesibilidad a la Estación Marítima.

También se ha llevado a cabo la transformación completa del tinglado nº 4 del Muelle España para integrar su nueva fisonomía con los edificios existentes y que el conjunto arquitectónico guarde una armonía estética y conceptual, conjugando el uso portuario y la apertura del muelle al acceso y **disfrute de la ciudadanía**.

El proyecto contempla nuevos usos, con salas de conferencias, archivos para la documentación del museo e históricos de la Autoridad Portuaria y las instalaciones del Museo del Mar.

“ En 2022 se ha hecho efectiva la adhesión de la Autoridad Portuaria de Ceuta a la asociación RETE, que le permitirá fomentar sinergias en la integración urbanística y social del puerto y promover el mapa económico, social, cultural y político de la ciudad ”

DIMENSIÓN —

— ECONÓMICA





POLÍTICA
ECONÓMICA



SITUACIÓN
ECONÓMICA
FINANCIERA



NIVEL Y
ESTRUCTURA DE
LAS INVERSIONES



IMPACTO
ECONÓMICO-
SOCIAL



■■■ Política económica



La ciudad de Ceuta se sitúa en una estratégica localización geográfica, en pleno estrecho de Gibraltar, lo que, unido a sus ventajosas condiciones fiscales, convierte al puerto en un foco para el tráfico de pasajeros y de mercancías y para el avituallamiento a buques, constituyendo una importante fuente de la economía local.

No obstante, su ubicación también le confiere características menos positivas, como la insularidad, el

aislamiento y la ultraperifericidad, circunstancias sometidas a bonificación en las tasas que repercuten en menores ingresos, de forma más significativa durante los años de crisis por COVID-19.

Un recurso fundamental para minimizar el impacto negativo de esta pérdida de ingresos es el Fondo de Compensación Interportuario, del que año tras año la Autoridad Portuaria recibe importantes

montantes, esenciales para su sostenimiento económico.

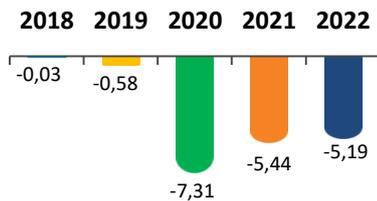
Para garantizar la viabilidad económica del puerto, la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado están trabajando en un marco normativo ventajoso que muestre mayor sensibilidad ante las especiales circunstancias de las Autoridades Portuarias de las dos Ciudades Autónomas: Ceuta y Melilla.

Del mismo modo, desde la Autoridad Portuaria de Ceuta se insiste en la necesidad de introducir en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado una asignación que consiga dar suficiencia a los efectos derivados de la situación periférica de las ciudades de Ceuta y Melilla y las consecuencias negativas de la crisis económica que este aspecto causa en los ingresos de sus Autoridades Portuarias.

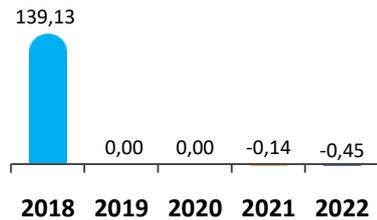
■ ■ ■ Situación económica financiera

Mapa económico y financiero

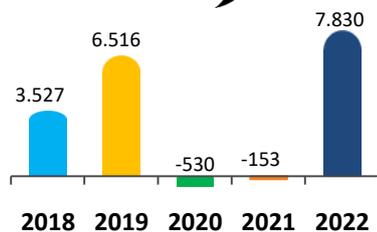
Rentabilidad anual (%) 5%



Servicio de la deuda (€·10³) 221%



EBITDA (€·10³) 5.218%



La reapertura de la frontera con Marruecos, la reanudación de la Operación Paso del Estrecho, el cese de otras limitaciones por la situación de crisis sanitaria y el importante aporte recibido, un año más, por el Fondo de Compensación Interportuario, son piezas claves en la recuperación económica experimentada por el puerto en 2022.

Aunque el resultado del ejercicio y el cash flow continúan siendo negativos, el EBITDA ha crecido notablemente, y el resto de valores refleja, en general, crecimiento.

12,32·10⁶ €

Aportación del Fondo de Compensación Interportuario

6,23 €/t

EBITDA/mercancías

Indicador económico	2018	2019	2020	2021	2022
Resultado del ejercicio (€·10 ³)	-2.615	-564	-7.224	-5.290	-4.757
Activo no corriente neto medio (€·10 ³)	98.280	96.941	98.820	97.209	91.678
Rentabilidad anual (%): resultado del ejercicio / activo no corriente neto medio	-0,03	-0,58	-7,31	-5,44	-5,19
Amortizaciones (€·10 ³)	480	0	0	0	0
Intereses (€·10 ³)	0	0	0	4	8
Cash flow (€·10 ³)	345	3.001	-3.781	-2.747	-1.676
Servicio de la deuda (%): (amortizaciones + intereses) / cash flow	139,13	0	0	-0,14	-0,45

Volumen de negocio

Los indicadores de la explotación (tanto los ingresos como los gastos) han crecido respecto a los valores de 2020 y 2021: los gastos en un 12% y los ingresos, de forma más pronunciada, en un 37%.

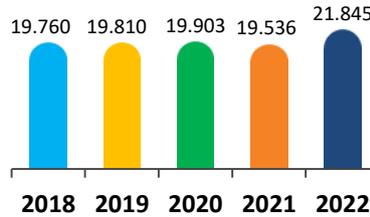
Ambas subidas y, en especial, la del **importe neto de la cifra de negocio (INCN)**, correspondiente a los **ingresos de explotación**, reflejan la consolidación de la recuperación económica del puerto tras los efectos negativos de la crisis sanitaria por COVID-19.

Una situación de **equilibrio presupuestario** es aquella en la que el cociente entre los gastos y los ingresos de explotación es igual a 1. Un valor de este ratio superior a 1, como es el caso de la Autoridad Portuaria de Ceuta, indica que los gastos superan a los ingresos, si bien de forma menos pronunciada que en años anteriores.

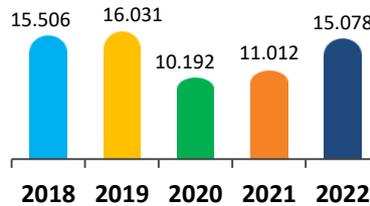




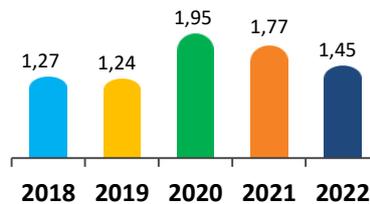
Gastos de explotación (€·10³) 12%



Ingresos de explotación (€·10³) 37%



Desequilibrio presupuestario (%) 18%



Distribución de ingresos



Tasa de ocupación: **3.478·10³ € (23%)**

Tasa de actividad: **1.649·10³ € (11%)**

Otros ingresos: **9.951·10³ € (66%)**

1.578·10³ €

Total facturado a los cinco clientes principales

■■■ Nivel y estructura de las inversiones

El Puerto de Ceuta viene realizando un **esfuerzo inversor** en la mejora de sus instalaciones, con el objeto de ofrecer servicios que atraigan tráficos y generen oferta y competitividad.

La financiación para acometer las inversiones más importantes incluidas en el Plan de Inversiones de la Autoridad Portuaria es posible gracias a las **inversiones del Estado** (de casi 50 millones de euros para el periodo 2021-2025), el **Fondo de Compensación Interportuario** (de 12,32 millones de euros en 2022) y los **Fondos Europeos**.

En particular, la Autoridad Portuaria de Ceuta participa como organismo beneficiario en el **Programa Operativo de Ceuta FEDER 2014-2020**, en el marco del cual se han destinado 11.867.721 € de ayuda para las actuaciones programadas por la Autoridad Portuaria dentro de la categoría de intervención 039 “Puertos

marítimos”, contribuyendo así de forma decisiva en la ejecución de las actuaciones de mejora de las infraestructuras del puerto.

Por su importancia y volumen de inversión, destacan las siguientes actuaciones cofinanciadas por dicho programa:



Adquisición de nuevas pasarelas para la Estación Marítima



Actuaciones de mejora para la Estación Marítima



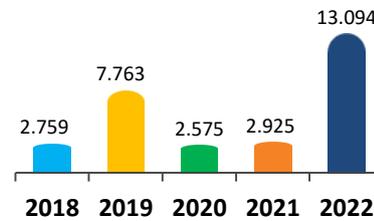
Acondicionamiento del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato

“ Las actuaciones cofinanciadas por el Programa Operativo de Ceuta FEDER 2014-2020 suponen una inversión de más de 25 millones de euros ”

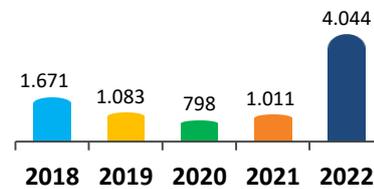




Inversión pública (€·10³) ↗ 348%



Inversión ajena (€·10³) ↗ 300%



Además de la inversión pública, consistente en obras portuarias en su mayoría, la inversión ajena ha tenido como principal destino:

- Proyectos de construcción de naves y de planta de actividades logísticas de vehículos automóviles: 1.717·10³ €;
- Obras de acondicionamiento: 1.476·10³ €;
- Construcción y remodelación de estaciones de servicio para el suministro de combustible a vehículos y embarcaciones: 781·10³ €;
- Ampliación de concesión: 70·10³ €.

-8%

Inversión pública / cash flow

14%

Inversión pública / Activo no corriente neto medio

31%

Inversión ajena / Inversión pública

Impacto económico-social

El último estudio de **evaluación de la contribución del Puerto de Ceuta al desarrollo económico de la ciudad** se llevó a cabo en 2019, por la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Cádiz.

En este estudio, que refleja datos previos a la pandemia, se declaraba que **el 24% del empleo en la ciudad era generado por el puerto.**

Puestos de trabajo generados



Directos: **1.778**

Indirectos: **3.698**

Inducidos: **1.636**

“ Los puestos de trabajo generados por el puerto, según estimación realizada en 2019, ascienden a 7.112 ”





Este mismo estudio recogía también una **valoración de la aportación del Puerto de Ceuta al Valor Añadido Bruto (VAB) de la ciudad**, el cual se estimó en un 28%.

Aportación al VAB



Directa: $121.215 \cdot 10^3$ €

Indirecta: $208.992 \cdot 10^3$ €

Inducida: $87.777 \cdot 10^3$ €

“La aportación de la Comunidad Portuaria al Valor Añadido Bruto de la ciudad en 2019 era de $417.984 \cdot 10^3$ €”

DIMENSIÓN

SOCIAL





**POLÍTICA
SOCIAL**



**RECURSOS
HUMANOS**



**PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES**



**SEGURIDAD Y
PROTECCIÓN
PORTUARIA**



**COMUNIDAD
PORTUARIA**



Política social



La línea estratégica seguida por la Autoridad Portuaria de Ceuta en materia de recursos humanos es la de regularización de la plantilla según las necesidades de cada departamento, que se espera conseguir a medio plazo.

A este respecto, durante 2022 se ha iniciado el deslizamiento de masa dentro y fuera de convenio, y se ha reorganizado el organigrama de la Autoridad Portuaria bajo directrices de la Dirección y la Presidencia.

Además, se han convocado plazas fijas discontinuas para adaptar la contratación temporal a la nueva

normativa laboral, se han abierto dos nuevas bolsas de trabajo y se ha formado a jóvenes en el sector portuario para favorecer el empleo local.

Asimismo, los empleados han seguido disfrutando de distintos beneficios sociales, como póliza de seguro médico, seguro de vida y fondos de fines sociales.

En relación a la seguridad en las instalaciones e infraestructuras portuarias, la Autoridad Portuaria continúa acometiendo mejoras orientadas a hacer frente a la presión migratoria que éstas sufren, que dificultan el normal

desarrollo de las operaciones portuarias y repercuten de forma negativa en la economía de la Autoridad Portuaria y de las empresas que operan en el Puerto de Ceuta. En concreto, en 2022 se han ejecutado obras de recerido del muro de la explanada de Poniente.

Con la vista en los años venideros, este organismo tiene intención de optimizar su gestión de recursos humanos mediante la digitalización de todos los procedimientos y procesos en la materia, incluyendo la implantación de una nueva aplicación con gestión en la nube, securización de datos y portal del empleado.

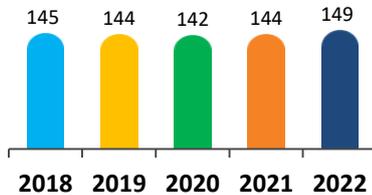
Otros objetivos futuros incluyen la elaboración de un “Manual de gestión de Recursos Humanos” y la implantación de una nueva póliza de seguro médico para la plantilla cubierta por el convenio colectivo.

■ ■ ■ Recursos humanos

Caracterización de la plantilla

A finales de año, la Autoridad Portuaria convocó un **concurso oposición** para dos nuevas bolsas de trabajo para **Policía Portuaria** y personal de **soporte**.

Evolución de la plantilla 3%



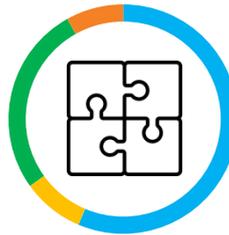
15%

Proporción de empleados eventuales

92%

Proporción de empleados cubiertos por el "III Convenio colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias"

Distribución por actividad



Policía Portuaria: **56%**

Mantenimiento: **9%**

Oficina dentro de convenio: **27%**

Oficina fuera de convenio: **8%**

“ La Autoridad Portuaria tiene en marcha una iniciativa para formar a jóvenes ceutíes en el desempeño de puestos de trabajo del sector portuario, dotando así de mano de obra al puerto y haciendo crecer el empleo local ”



Estructura y equidad



13%

Proporción de mujeres respecto al total de la plantilla

17%

Proporción de mujeres fuera de convenio respecto al total de personas fuera de convenio

1%

Proporción de mujeres fuera de convenio respecto al total de la plantilla

2%

Proporción de trabajadores con contrato indefinido que tiene menos de 30 años

41%

Proporción de trabajadores con contrato indefinido que tiene entre 30 y 50 años

57%

Proporción de trabajadores con contrato indefinido que tiene más de 50 años

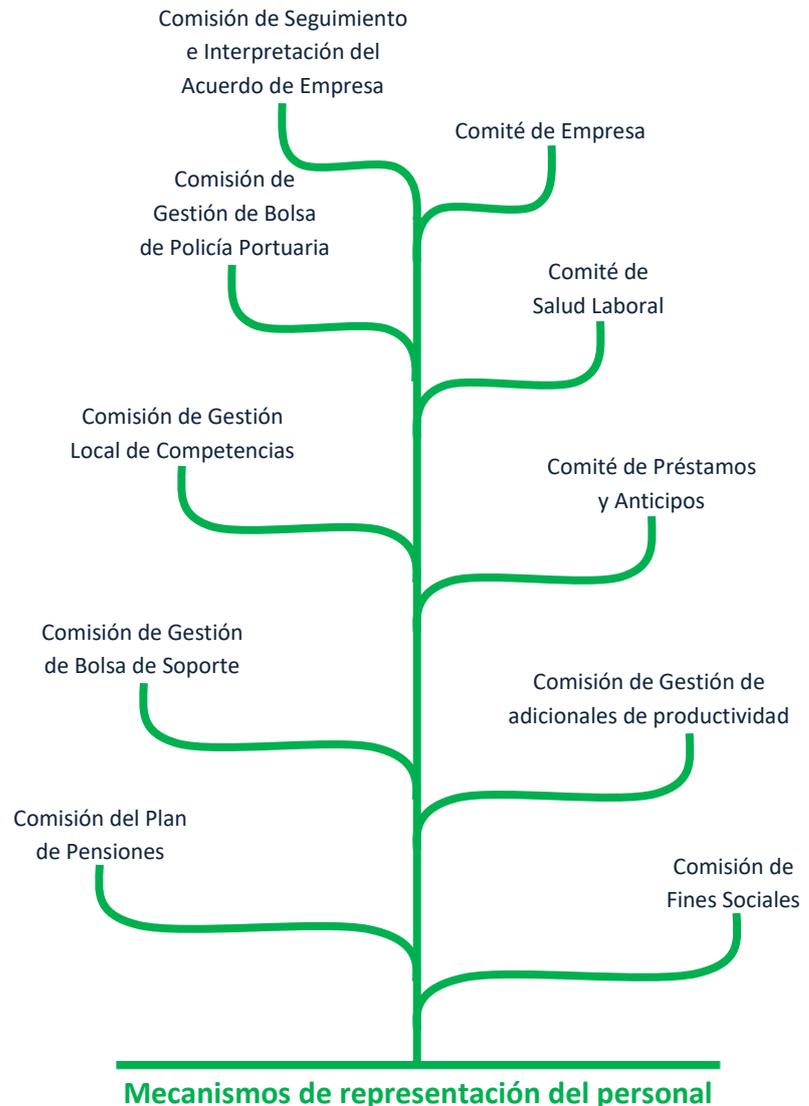
Comunicación y participación

La plantilla de la Autoridad Portuaria tiene a su disposición los mecanismos de **participación** que se indican a continuación:

- Grupos de coordinación en cada área de trabajo;
- Reuniones de mandos con la Policía Portuaria;
- Reuniones del Comité de Empresa o de las secciones sindicales con la Presidencia y la Dirección;
- Reuniones de las comisiones y los comités con representación del personal.

En cuanto a los mecanismos de **representación** del personal, éstos se corresponden con las secciones y los delegados sindicales, además de las comisiones y los comités mencionados en el último punto anterior.

Estas comisiones y comités son los que se indican en la figura que se muestra a la derecha.



Previsión de riesgos laborales

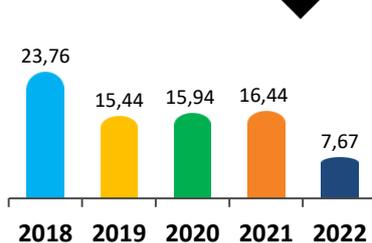
Accidentabilidad y absentismo

Los **índices de frecuencia y gravedad** de accidentes, calculados en función del número total de accidentes con baja y de los días totales de baja, respectivamente, disminuyen respecto al año precedente, a pesar del aumento experimentado por la plantilla.

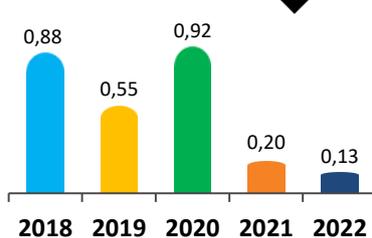
En total se han producido 3 accidentes con baja (uno de ellos *in itinere*, que no se tiene en cuenta en el cálculo de los índices de accidentabilidad), de gravedad leve (golpes y tropiezos), que han implicado un total de 35 días laborables perdidos por baja.

El **índice de absentismo** anual (calculado como los días naturales perdidos por baja por enfermedad respecto al total de trabajadores) disminuye también en este ejercicio, de conformidad con la tendencia decreciente de la presión ejercida por la COVID-19.

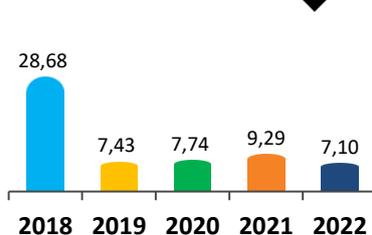
Índice de frecuencia ↓ 53%



Índice de gravedad ↓ 35%



Índice de absentismo ↓ 24%



Formación



Hasta 24 personas de la plantilla han recibido formación en materia de prevención de riesgos laborales (PRL) durante el año 2022, con un total de **48 horas de formación**.

Los cursos impartidos han sido el **“Curso específico de prevención de riesgos laborales”** y el **“Curso específico de PRL para policías portuarios”**, cada uno de ellos de 2 horas de duración y el siguiente **contenido común**:

- 1. Conceptos básicos y legislación;
- 2. Riesgos generales de las instalaciones;
- 3. Riesgos específicos del puesto de trabajo;
- 4. Pautas de actuación ante incidentes en el trabajo;
- 5. Medidas de emergencia y evacuación. Normas de actuación.

A continuación se muestra el contenido específico de cada uno.

Curso específico de prevención de riesgos laborales:

- 6. Accidentes *in itinere* y accidentes *in misión*;
- 7. Normas y actuaciones básicas frente a COVID-19;
- 8. Pautas sobre perspectiva de género.

Curso específico de PRL para policías portuarios:

- 6. Accidentes de tráfico;
- 7. Accidentes como peatón;
- 8. Accidentes en transporte público.

Seguridad y protección

Actuaciones de seguridad

En el año 2022 se ha actualizado el “**Plan de Autoprotección General**” (PAU) del Puerto de Ceuta, que consiste en el documento que identifica y evalúa los riesgos de seguridad presentes en el puerto, así como las medidas necesarias para prevenir y controlar estos riesgos y las medidas de actuación en caso de emergencia.

El PAU se actualiza con periodicidad trienal, de acuerdo a como se establece en la normativa de aplicación. En concreto, la última actualización ha tenido como objetivo principal agilizar la resolución de situaciones de emergencia, especialmente de emergencias en las que se vea implicado un buque, dando asimismo cumplimiento al nuevo “**Convenio con Puertos del Estado para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del sistema portuario**

de titularidad estatal”, publicado mediante la *Resolución de 6 de mayo de 2020, de la Dirección General de la Marina Mercante*.

Por otra parte, como ya se ha comentado, se han realizado **obras de mejora de la seguridad portuaria**, como el recrecido del muro de la explanada de Poniente para hacer frente a intrusiones en la zona restringida, y actuaciones para dotar al Dique de Poniente de equipos de extinción de incendios conforme a la “**Guía Internacional de Seguridad para Buques Petroleros y Terminales**”.

“ En abril entró en vigor el «Convenio entre el Reino de España y el Reino de Marruecos sobre cooperación en materia de seguridad y de lucha contra la delincuencia», hecho en Rabat el 13 de febrero de 2019 ”



Ejercicios de protección



Con motivo de la actualización del PAU se celebró un simulacro, en el que se trataron conjuntamente aspectos tanto de protección como de seguridad, en el espacio portuario del Dique de Poniente.

En el ejercicio, realizado bajo el supuesto de una **“Fuga de GLP en una operación de descarga en la 1ª alineación del Dique de Poniente”**, tuvo participación el personal técnico de la Autoridad Portuaria vinculado al área de seguridad en la zona de servicio del puerto, el personal de empresas relacionadas con la descarga de GLP y los Servicios de Emergencias Externos (Protección Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, 112, Cruz Roja, 061, Colegio Oficial de Psicología, Bomberos, Capitanía Marítima y Parque Móvil).

Comunidad Portuaria

Seguridad y salud

La Autoridad Portuaria de Ceuta, de acuerdo con su política de PRL y seguridad, realiza el seguimiento, mediante consultas a las empresas prestadoras de servicios portuarios en el puerto, sobre el grado de implantación de **Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo** (SGSST) entre éstas.

33%

Proporción de empresas prestadoras de servicios portuarios con SGSST

100%

Proporción de empresas prestadoras del servicio de recepción de desechos de buques con SGSST

Por otra parte, para asegurar que las operaciones portuarias se desarrollan en adecuadas condiciones de PRL y seguridad, la Autoridad Portuaria vigila el cumplimiento de las **cláusulas** específicas en esta materia que incluye en los pliegos de prescripciones particulares de prestación de servicios, algunas de las cuales se incluyen a continuación.

Condiciones ambientales y de seguridad:

- Integrarse en los planes de actuación ante situaciones de emergencia que apruebe la Autoridad Portuaria con todos los medios humanos y materiales adscritos al servicio;
- Presentar ante la Autoridad Portuaria su Plan de Autoprotección.

Medios humanos y materiales:

- Disponer de los medios necesarios para la prestación del servicio en las condiciones requeridas de seguridad;
- Cumplir con lo dispuesto en la *Ley de Prevención de Riesgos Laborales*, debiendo estar aprobado el Plan de Prevención de Riesgos Laborales antes del inicio de la prestación del servicio;
- Conocer los medios de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación y prevención y control de emergencias y estar entrenado en su utilización;
- Cumplir la legislación laboral vigente en cada momento y mantener la formación continua de su personal.

Coordinación de actividades empresariales

La coordinación de actividades empresariales (CAE) en el Puerto de Ceuta es asumida por el **Servicio de Prevención Ajeno (SPA)** de la Autoridad Portuaria, dando así cumplimiento al *Real Decreto 171/2004, de 30 de enero*, y al “Informe de la Abogacía del Estado que regula la Coordinación de Actividades Empresariales en los Puertos de Interés General”.

Sus **mecanismos** de CAE son:



Vigilancia e inspecciones de seguridad efectuadas por el SPA y los efectivos de la Policía Portuaria



Intercambio documental a través de la página web del puerto



Plataforma COORDINAWARE



Implantación de procedimientos específicos de coordinación en obras



DIMENSIÓN

— AMBIENTAL





**POLÍTICA
AMBIENTAL**



**GESTIÓN
AMBIENTAL**



**CALIDAD
AMBIENTAL**



**GESTIÓN
DE RESIDUOS**



**MEDIO
NATURAL**



**ECO-
EFICIENCIA**



■■■ Política ambiental



El Puerto de Ceuta es uno de los pocos puertos españoles que tiene certificado su Sistema de Gestión Ambiental de conformidad con los principales estándares en la materia: la norma UNE-EN ISO 14001:2015, el *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* (EMAS por sus

siglas en inglés, *Eco-Management and Audit Scheme*) y el único estándar de gestión ambiental específico del sector portuario (PERS por sus siglas en inglés, *Port Environmental Review System*).

Adicionalmente, este organismo tiene implantado y certificado un Sistema de Gestión de la Energía conforme a la norma UNE-EN ISO 50001:2018 y está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU mediante su adhesión a la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos.

En el marco de su Sistema de Gestión Ambiental y su Sistema de Gestión de la Energía, la Autoridad Portuaria de Ceuta desarrolla pioneras iniciativas en materia ambiental y de ecoeficiencia.

Entre las actuaciones llevadas a cabo durante el ejercicio 2022 destacan la medición continua de los parámetros de calidad del aire

y la medición de la calidad de las aguas mediante estaciones de medida de parámetros físico-químicos y de indicadores biológicos, la colocación de bloques de hormigón para la especie en peligro de extinción *Patella ferruginea*, la supervisión de vertidos mediante el dron marino USV Vendaval, la sustitución de canalizaciones en la red de abastecimiento de agua para reducir pérdidas y consumos, la instalación de nuevas luminarias LED de bajo consumo en viales y la inclusión del registro y la reducción de la huella de carbono como requisito en el último pliego del servicio de limpieza.

De la mano de todas estas iniciativas, la Autoridad Portuaria de Ceuta continúa haciendo alarde de un elevado compromiso ambiental con el que persigue prevenir la contaminación y hacer un uso responsable de los recursos naturales.

■ ■ ■ Gestión ambiental

Gestión ambiental en la Autoridad Portuaria

En 2022, el **Sistema de Gestión de la Energía** (conforme a la norma UNE-EN ISO 50001:2018) y el **Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo** (conforme a las normas UNE-EN ISO 9001:2015, UNE-EN ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018) de la Autoridad Portuaria de Ceuta **han superado satisfactoriamente sus auditorías de certificación y seguimiento**, respectivamente. Asimismo, el SGA ha superado con éxito la **verificación conforme al Reglamento EMAS**, y se han elaborado **los documentos para renovar su certificación PERS**.

Por otra parte, el **proyecto Nuevo Port Center** de divulgación ambiental con el Museo del Mar, en ejecución, incluye programas de sensibilización dirigidos a instituciones educativas y al personal de la Autoridad Portuaria.

Otro exponente del compromiso ambiental de este organismo en 2022 ha sido su participación en la **14ª edición del Premio de la Organización Europea de Puertos Marítimos** (ESPO por sus siglas en inglés), orientado a la promoción de proyectos innovadores en el transporte marítimo de pasajeros, la mejora de la conectividad y la aportación de valor añadido a la localidad.

Con su propuesta **“Building a straight way to connectivity”**, que resultó finalista, la Autoridad Portuaria de Ceuta presentó su importancia dentro de la zona estratégica del sur de Europa y el norte de África, su gran tránsito de pasajeros y el proyecto de la nueva Estación Marítima, con la que se quiere incrementar la comodidad, seguridad y accesibilidad de los usuarios y la eficiencia energética de las instalaciones.

“ La Autoridad Portuaria de Ceuta participó en el «Seminario Internacional Transición Verde para el Transporte Marítimo», en el que se abordaron temas relacionados con la resiliencia, innovación y sostenibilidad del transporte marítimo ”

563·10³ €

Gastos ambientales totales

21·10³ €

Gastos ligados al mantenimiento del SGA

388·10³ €

Gastos en caracterización y monitorización ambiental

Gestión ambiental en la Comunidad Portuaria

La Autoridad Portuaria incluye **requisitos ambientales y de eficiencia energética** (incluida la certificación de un SGA) en los pliegos reguladores de servicios portuarios y de concesiones, autorizaciones y contratistas.

“ El último pliego de limpieza incluye como criterio de calidad el registro y la reducción de la huella de carbono ”

Empresas con SGA



Servicio MARPOL: **1 de 1**

Servicio de amarre: **1 de 1**

Gestión del Puerto Deportivo: **1 de 1**

Con el fin de proporcionar a los usuarios, operadores y prestadores de servicios en el puerto unas directrices ambientales que les permitan integrar una conducta preventiva y respetuosa hacia el medio ambiente en el desarrollo de su actividad, la Autoridad Portuaria de Ceuta pone a su disposición una **“Guía de Buenas Prácticas Ambientales”**, estructurada en fichas independientes para distintos sectores de actividad presentes en el puerto, de forma que se facilite su implantación.

De forma adicional, la Autoridad Portuaria ofrece a las empresas que operan en el Puerto de Ceuta la posibilidad de suscribirse al **Convenio de buenas prácticas ambientales** para así obtener bonificaciones sobre las tasas de actividad y ocupación aplicables.



Calidad ambiental

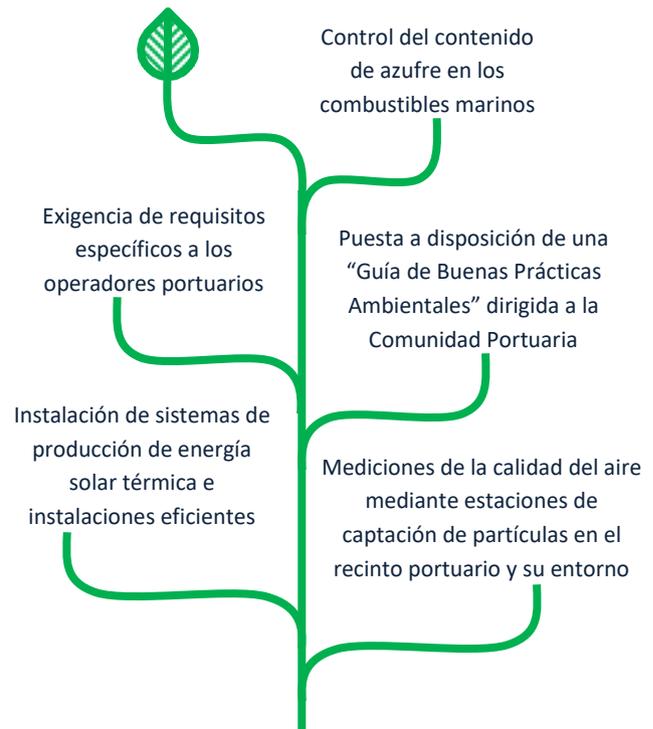
Calidad del aire

En el Muelle España se ubica una **estación de medida de la calidad del aire**, conforme al convenio existente entre la Autoridad Portuaria y la Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos de la Ciudad Autónoma.

No se han producido superaciones de los valores legales establecidos como límite para la inmisión de los contaminantes medidos, salvo del NO_x , en cuyos resultados influye el tránsito de embarcaciones y la central eléctrica.

De los datos aportados por esta estación a lo largo de 2022 se han obtenido los resultados indicados en la siguiente tabla.

Contaminante	Media anual	Límite legal
NO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	13,58	-
NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	20,73	40
NO_x ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	41,48	30
SO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	6,05	20
CO ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	0,73	40
PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	16,55	20
$\text{PM}_{2,5}$ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	8,58	-
Ozono ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	70,13	-
Benceno ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	0,13	5

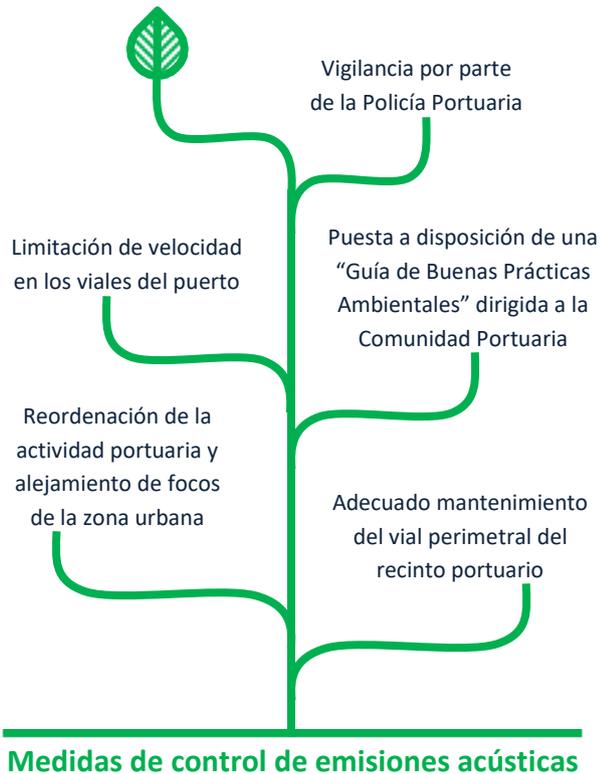


Medidas de control de emisiones atmosféricas

Calidad acústica

La Autoridad Portuaria garantiza unos niveles de calidad acústica en el recinto portuario mediante la implantación de **medidas que minimicen el ruido** generado en el atraque de buques, el movimiento de mercancías, contenedores y chatarra, la actividad de concesiones y la maquinaria portuaria.

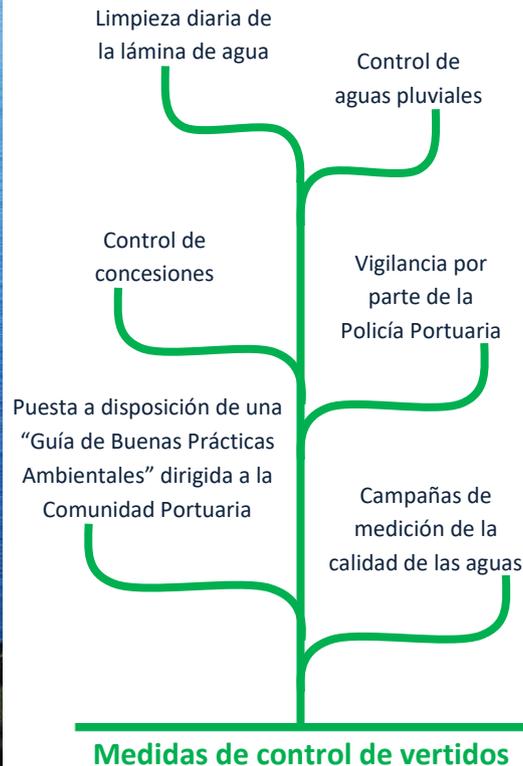
“ Los niveles de calidad acústica del puerto han propiciado, un año más, la inexistencia de quejas por ruido ”



Calidad del agua



Para evitar el deterioro de la calidad de las aguas portuarias por el vertido de aguas residuales y pluviales desde buques, la ciudad, escorrentías de lluvia o riego, etc., la Autoridad Portuaria tiene implantadas distintas **medidas de control de vertidos**.



58%

Superficie de la zona de servicio con recogida de aguas pluviales

69%

Superficie de la zona de servicio con recogida de aguas residuales

556 m³

Aguas residuales generadas

69%

Aguas residuales destinadas a colector municipal

24%

Aguas residuales destinadas a fosa séptica

834 kg

Residuos flotantes retirados de la lámina de agua

"La Autoridad Portuaria está construyendo un nuevo colector general para mejorar la red de abastecimiento y saneamiento en la zona portuaria y reducir pérdidas"

Dimensión Ambiental

Campañas de medición de la calidad de las aguas:

De las medidas de control de vertidos mencionadas, destaca la vigilancia de la calidad de las aguas portuarias.

Ésta se lleva a cabo, de una parte, conforme a las “**Recomendaciones para Obras Marítimas**” (ROM) y, de otra, mediante una red de **Estaciones Centinela**.

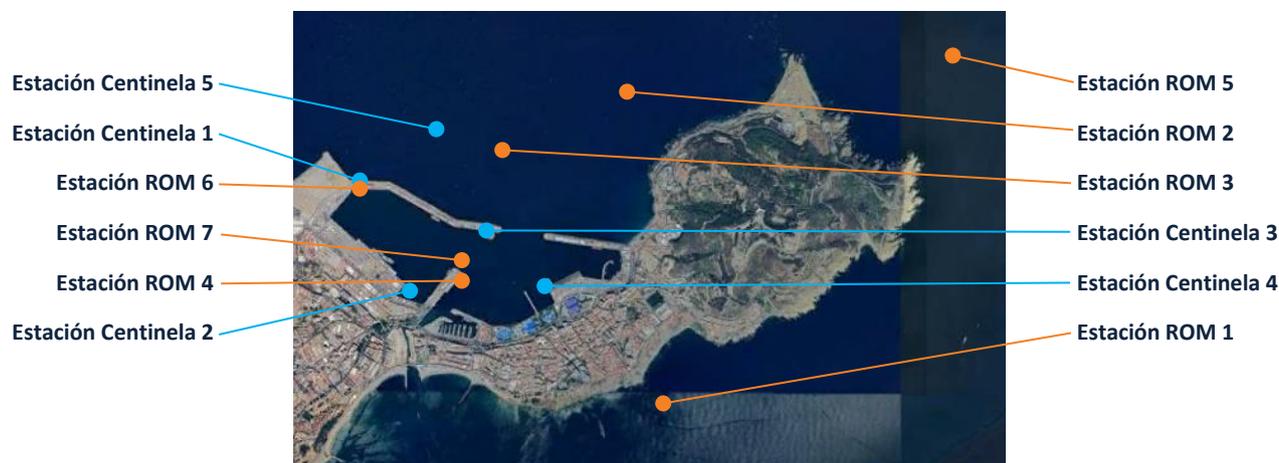
“ En 2022 se ha incorporado una nueva estación ROM 7 y equipos para la medición de oxígeno disuelto y pH ”

En las **Estaciones ROM**, equipos sumergidos miden en continuo la turbidez, la dirección y velocidad de corriente y parámetros físico-químicos. Estas mediciones se complementan con la toma diaria de imágenes satelitales de alta resolución para clorofila, turbidez y temperatura, y con mediciones puntuales de nutrientes, metales, benceno e hidrocarburos.

Los muestreos de 2022 reflejan una **buena calidad de las aguas en general**, destacando el excelente nivel de clorofila y coliformes, con rango de mejora respecto a turbidez, Hg, Ni y Pb.

Por su parte, en las **Estaciones Centinela** se realiza un exhaustivo control biológico de las aguas con presencia de especies y hábitats que puedan ser sensibles a las operaciones portuarias.

Las mediciones siguen poniendo de manifiesto las altas coberturas de alga invasora *Rugulopterix okamurae*, afianzada en el litoral, y el impacto pesquero negativo sobre el coralígeno *Paramuricea clavata*, además de un alto nivel de acumulación de sedimentos con origen en los vertidos de aguas sucias, escorrentías y de lastre y de residuos.



Episodios de contaminación marina accidental:

Los procedimientos de actuación ante vertidos en el puerto están incluidos en el **Plan Interior Marítimo (PIM)** del Puerto de Ceuta, cuya última actualización fue aprobada por resolución de la Dirección General de la Marina Mercante en mayo de 2022.

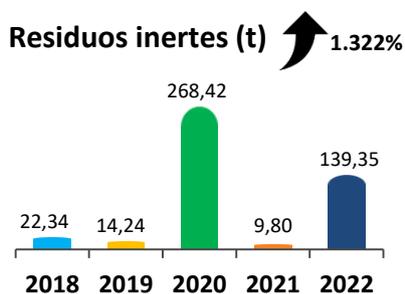
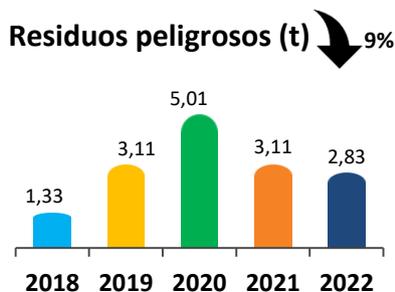
A lo largo de 2022 se ha requerido la activación del PIM por episodios de contaminación marina en 3 ocasiones. En todas ellas se actuó conforme se establece en dicho documento para recuperar el producto vertido sin deterioro de la calidad ambiental.

“ El dron marino de la Autoridad Portuaria ha realizado la supervisión por mar de vertidos puntuales, entre otras labores de vigilancia de operaciones y control, especialmente de cruceros ”



■ ■ ■ Gestión de residuos

Los residuos que se generan en el Puerto de Ceuta y se depositan en los contenedores distribuidos por la zona de servicio proceden tanto de la actividad de la Autoridad Portuaria (**oficinas y talleres**) como de la **limpieza de viales**.



100%

Residuos recogidos de forma segregada

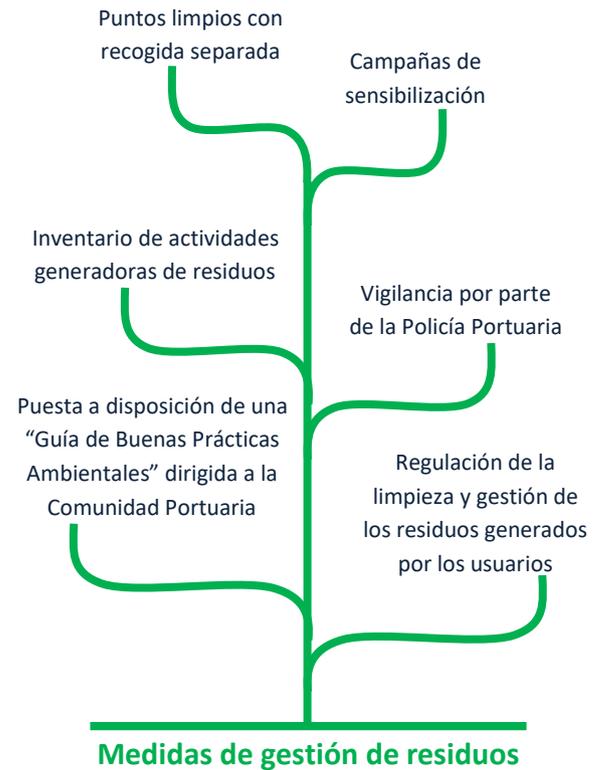
70%

Residuos sometidos a procesos de valorización





“ El Puerto de Ceuta cuenta con zonas de almacenamiento de residuos de forma segregada para la recogida de residuos peligrosos y su posterior gestión mediante valorización o eliminación ”



Medio natural

Espacios protegidos

Dentro de la zona de aguas del Puerto de Ceuta, o adyacente a la misma, se encuentran los siguientes espacios naturales que ostentan figuras de protección de la Red Natura 2000:

■ **Calamocarro-Benzú:** Lugar de Interés Comunitario (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), cuya conservación se regula en el plan de gestión ES6310001;

■ **Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho:** LIC, con plan de gestión ES6310002;

■ **Acantilados del Monte Hacho:** ZEPA, con plan de gestión ES0000197.



Calamocarro-Benzú

Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho

Acantilados del Monte Hacho

Biodiversidad

El control en **Estaciones Centinela**, unido a proyectos de investigación, permite a la Autoridad Portuaria conocer **los hábitats y las especies** que pueblan las aguas portuarias. Además, en la Zona II existe una **estación internacional** para la monitorización de **gorgonia roja**.



Especies vulnerables: *Pinna nobilis*, *Dendropoma petraeum*, *Astroides calycularis*, *Charonia lampas*



Especies en peligro de extinción: *Patella ferruginea*, *Rupicapnos africana*

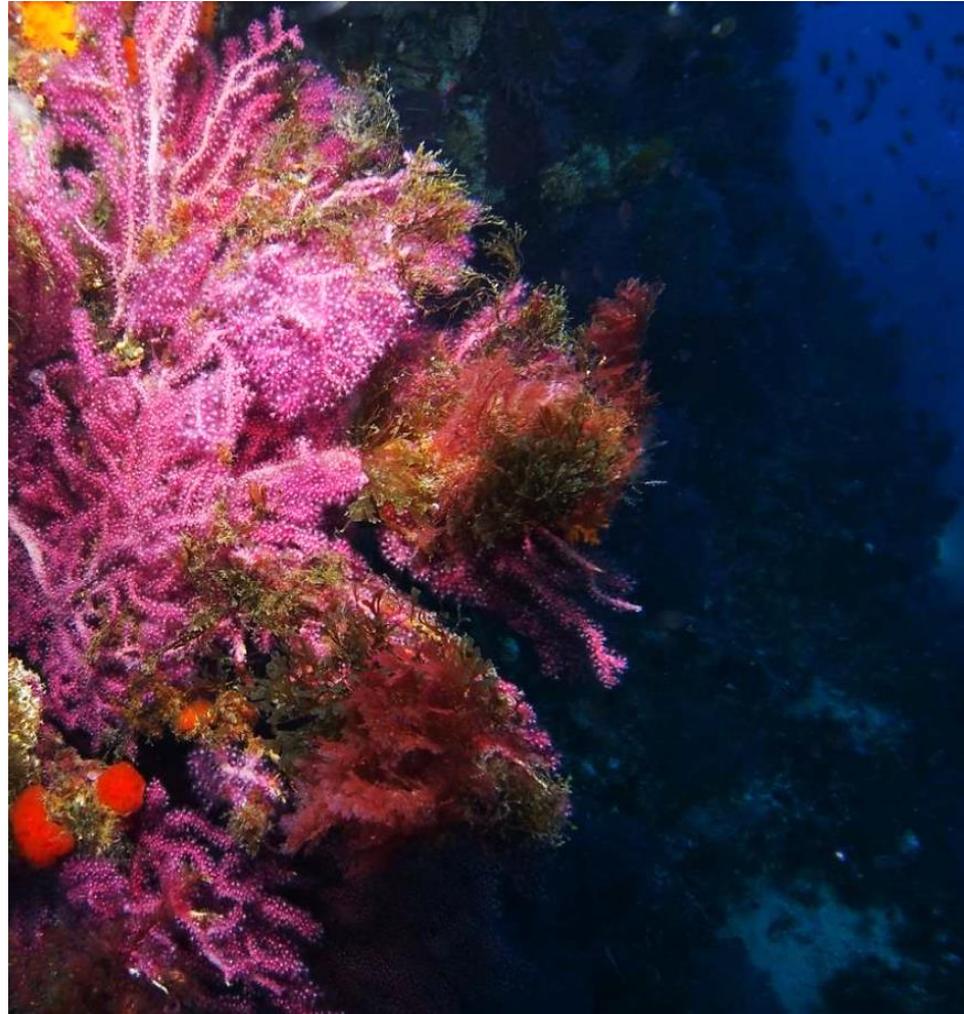


Especies de interés especial: *Centrostephanus longispinus*



Otras especies protegidas: *Caretta caretta*, *Cymbula safiana*, *Lithophyllum byssoides*, *Delphinus delphis*

“ La reposición de bloques de hormigón en el dique de la ampliación de Poniente favorece la conservación de *Patella ferruginea* ”



■ ■ ■ Ecoeficiencia

Consumo de energía

De acuerdo con su compromiso de garantizar una gestión ambiental adecuada, la Autoridad Portuaria de Ceuta adopta diversas medidas para limitar el potencial impacto de la actividad portuaria sobre su entorno, con especial atención a la eficiencia energética, liderada por su **Sistema de Gestión de la Energía**.

Entre las medidas adoptadas a este respecto se encuentran la instalación de **placas fotovoltaicas** y de tres **postes de recarga de vehículos eléctricos** en el Muelle España, así como la colocación de **luminarias de tecnología LED** a lo largo de la zona de servicio.

En concreto, durante 2022 se han instalado **nuevas luminarias LED en tres viales interiores y sus accesos transversales** de las concesiones de la avenida Juan de Borbón, en sustitución de los

equipos de vapor de mercurio existentes hasta la fecha, cuya iluminación era escasa.

En total, **109 nuevos proyectores de inyección de aluminio de 10.000 lúmenes**, preparados para las condiciones climáticas del entorno marino, que suponen una mejora, además de en la calidad de la iluminación y en la seguridad de la zona, de la eficiencia energética y, por lo tanto, de la protección del medio ambiente, con un **ahorro estimado de más de 3.000 € anuales**.



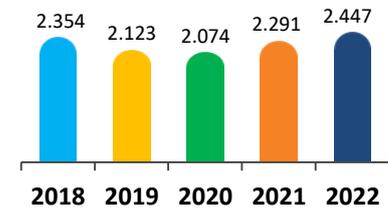


La energía que se consume en el Puerto de Ceuta tiene su origen en el **uso de electricidad y de combustibles fósiles** en vehículos, embarcaciones y generadores.

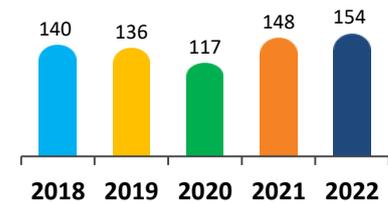
A partir de estos consumos, la Autoridad Portuaria calcula su contribución anual a la **huella de carbono**, haciendo uso para ello de la “**Calculadora de huella de carbono de organización. Alcance 1+2**”, disponible en el sitio web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

En 2022, el aumento del consumo de electricidad y combustibles, así como del factor de emisión de la electricidad suministrada por la empresa eléctrica local, ha repercutido de forma directa en el incremento de la huella de carbono de la Autoridad Portuaria, expresada con emisiones de CO₂ equivalente.

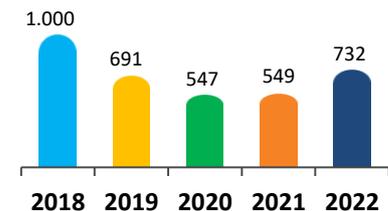
Consumo de electricidad (MWh) 7%



Consumo de combustible (MWh) 4%



Huella de carbono (t CO₂ e) 33%

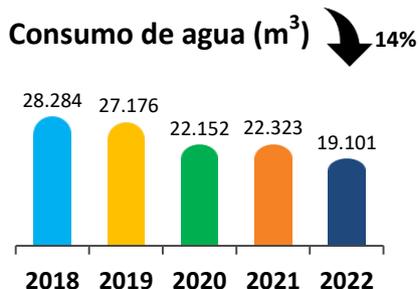


Consumo de agua

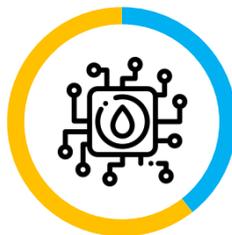
El consumo de agua para uso propio de la Autoridad Portuaria de Ceuta tiene como destino el abastecimiento a oficinas, talleres y la Estación Marítima (**agua potable**) y el riego de zonas verdes (**agua no potable**).

Para reducir su consumo, este organismo tiene implantada una serie de medidas de control, como la **medición del caudal** mediante caudalímetros y la **reparación de averías** de la red de abastecimiento, destacando las obras del nuevo colector, que incluyen la sustitución de canalizaciones.

Además de las obras del **nuevo colector**, durante 2022 se ha instalado una **nueva red para el abastecimiento de agua a buques**.



Distribución de fuentes



Agua potable: **39%**

Agua no potable: **61%**

“ Las obras acometidas en la red de abastecimiento del puerto permitirán reducir pérdidas, repercutiendo en una disminución del consumo ”

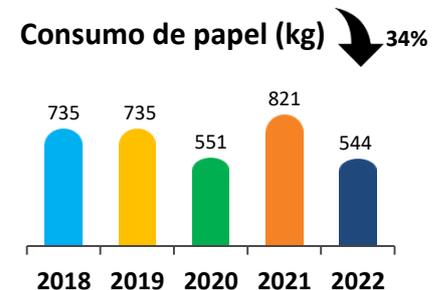


Consumo de papel



De la mano de la transformación digital del puerto, la tendencia en el consumo de papel en los últimos años es descendente, con mayor peso de la documentación en formato digital.

El consumo de papel durante 2022 ha sido de un total de 543,8 kg, una cifra **bastante inferior** a la del año precedente.



INFORME DE — — SOSTENIBILIDAD





DIMENSIÓN
INSTITUCIONAL



DIMENSIÓN
ECONÓMICA



DIMENSIÓN
SOCIAL



DIMENSIÓN
AMBIENTAL



■ ■ ■ Dimensión Institucional

Presentación y estrategia de sostenibilidad

Presentación

Declaración del Presidente

El Puerto de Ceuta, por su singular localización en pleno Estrecho de Gibraltar, presenta unas condiciones fiscales que, si bien implican menos ingresos (derivados de las bonificaciones aplicadas a las tasas), también favorecen su elección por encima de otros puertos para el tráfico y el avituallamiento de buques.

Durante el ejercicio 2022, los datos de tráficos han confirmado la recuperación del pulso competitivo del puerto, poniendo en valor los esfuerzos de esta Autoridad Portuaria por volver al nivel de actividad previo a la pandemia.

En particular, el búnker continúa arrojando datos ilusionantes, convirtiéndonos en un puerto referente a nivel mediterráneo y animándonos a luchar por una posición análoga en el Estrecho.

La normalización de la situación tras la pandemia se ha hecho patente asimismo en los resultados del tráfico de pasaje, tanto de línea regular como de cruceros, con datos superiores al doble de los obtenidos en 2021 y una Operación Paso del Estrecho de las mejores que se recuerda en los últimos años.

En la mejora de la competitividad de los servicios ofrecidos en el puerto constituye un pilar fundamental la reordenación, acondicionamiento y renovación de las infraestructuras y los espacios portuarios, que han permitido un aumento de la presencia de concesiones en el puerto en 2022, alcanzando el 77% de ocupación de la superficie de la zona de servicio terrestre.

En cuanto a las obras de construcción, entre las más recientes destacan las del nuevo edificio de la Estación Marítima, que va a dotar al tráfico marítimo de pasaje de mayor accesibilidad, funcionalidad y seguridad, y que supone un avance hacia el futuro objetivo de reordenación y mejora de los espacios portuarios e interacción Puerto-Ciudad.



Adicionalmente, con la nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (cuya aprobación está prevista para 2023) se favorecerá el desarrollo conjunto del puerto y la ciudad a través de distintas actuaciones de adaptación y regeneración del entorno portuario.

En los trabajos de atracción de nuevos tráficos cabe también destacar la labor comercial llevada a cabo por la Autoridad Portuaria, con un importante enfoque sobre los cruceros, mediante su pertenencia a asociaciones y su participación en los eventos más reconocidos de éste y otros sectores, que han propiciado el aumento de este tráfico.

A las organizaciones de las que forma parte este organismo hay que sumar la adhesión en 2022 a la asociación RETE por la convivencia entre ciudades y puertos, mediante la que pretendemos fomentar sinergias en la integración social y urbanística del puerto y promover el mapa económico, social, cultural y político de la ciudad de Ceuta, al tiempo que seguimos trabajando para garantizar la seguridad, especialmente frente a entradas no autorizadas.

En nuestra política, la protección del capital humano va de la mano de la protección del medio natural. Para ello, la Autoridad Portuaria cuenta desde hace años con un Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo, certificado conforme a los más reconocidos estándares, y un Sistema de Gestión de la Energía que nos permite alcanzar la mejora continua en nuestro desempeño energético, enfocada tanto a la eficiencia energética como al uso y el consumo de la energía.

Además, estamos comprometidos con un desarrollo que equilibre la sostenibilidad social, económica y ambiental mediante la contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, a la que la Autoridad Portuaria está adherida y que adapta los ODS de la ONU al contexto específico de las relaciones Puerto-Ciudad.

Para ello, la Autoridad Portuaria de Ceuta seguirá destinando recursos y desarrollando tecnologías que permitan la consecución de estos objetivos, haciendo de nuestro puerto un lugar mejor para todos.

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:

Objetivos 2022	Avance	Observaciones
Nueva valoración de terrenos	En Curso	1. Aprobación de la Nueva Valoración.
Aprobación del Pliego de Servicio Comercial de avituallamiento	En Curso	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	1. Auditoría inicial y toma de datos 2. Auditoría definitiva 3. Certificación
Plan de Regularización de 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. Redacción y aprobación PCAP y PPT. 2. Aprobación del gasto 3. Adjudicación del contrato
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. Redacción del informe justificativo y proyecto de modificación de la DEUP 2. Aprobación de la modificación de la DEUP (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 proced. gest. ingresos	En Curso	1. Aplicación de los nuevos procedimientos.
Medidas para la captación de nuevos tráficos	En Curso	1. Contactos y reuniones con los operadores 2. Plan de actuación conjunta con la comunidad portuaria.
Plan de equilibrio financiero	En Curso	1. Ejecución y seguimiento de las medidas del Plan de Reequilibrio Financiero.
Puesta en valor de suelo portuario, atracción de nuevas actividades como el 'bunkering'	En Curso	1. Aprobación de la nueva valoración de los terrenos y lámina de aguas. 2. Actividades de promoción del puerto ante los potenciales operadores, asistencia a eventos especializados del sector IBIA, reuniones con operadores, etc.). 3. Aprobación y aplicación de nuevas bonificaciones para incentivar los tráficos.

Funciones y forma jurídica

I_01. Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación

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

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 y los grupos y asociaciones representados en el mismo

- **Presidente del Consejo de Administración:** Presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta;
- **Vice-Presidente del Consejo de Administración:** Capitán Marítimo;
- **Secretario del Consejo de Administración:** Jefe del Departamento de Asuntos Jurídicos y Secretaría General de la Autoridad Portuaria de Ceuta.
- Otros representantes de la Autoridad Portuaria de Ceuta: Director de la Autoridad Portuaria de Ceuta;
- Representantes de la Administración General del Estado: 3;
- Representantes de la Ciudad Autónoma de Ceuta: 3;
- Representantes del municipio: 2;

- Representantes de sectores sociales y económicos (Comisiones Obreras, Unión General de Trabajadores, Cámara de Comercio y Confederación de Empresarios de Ceuta): 4.

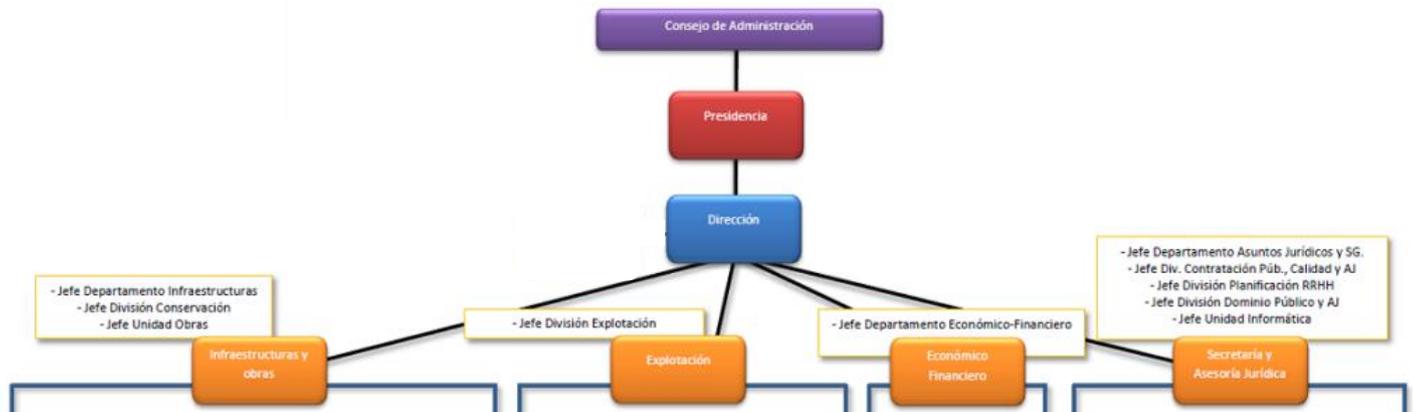
I_04. Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria

- Sistema de Gestión de la Calidad conforme a la norma UNE-EN ISO 9001:2015 con alcance “Servicios generales, conforme son definidos en el marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal y gestión del dominio público portuario”;
- Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo conforme a la norma ISO 45001:2018 con alcance “Servicios generales, conforme son definidos en el marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal y gestión del dominio público portuario”;
- Sistema de Gestión Ambiental conforme a la norma UNE-EN ISO 14001:2015 con alcance “Servicios generales, conforme son definidos en el marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal y gestión del dominio público portuario”;
- Sistema de Gestión Ambiental conforme al modelo PERS de ECOPORTS;
- Sistema de Gestión y Auditoría Ambiental conforme al Reglamento EMAS;
- Sistema de Gestión de la Energía certificado conforme a la norma UNE-EN ISO 50001:2018 con alcance “Servicios generales, conforme son definidos en el marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal y gestión del dominio público portuario”;
- Cuadro de mando integral específico;
- Análisis DAFO anual.

I_05. Existencia de comité de dirección y su estructura

El Comité de Dirección se encuentra conformado por los responsables de las diferentes áreas (personal fuera de convenio). 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 Dirección: 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.

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.

Comité de Seguridad y Salud: 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.

Comisión Local de Gestión por Competencias: estudia las necesidades formativas del personal conforme al perfil profesional requerido para su puesto de trabajo.

Comisión de Contratación: 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.

Comité de Empresa: cuerpo representativo de los trabajadores de la Autoridad Portuaria.

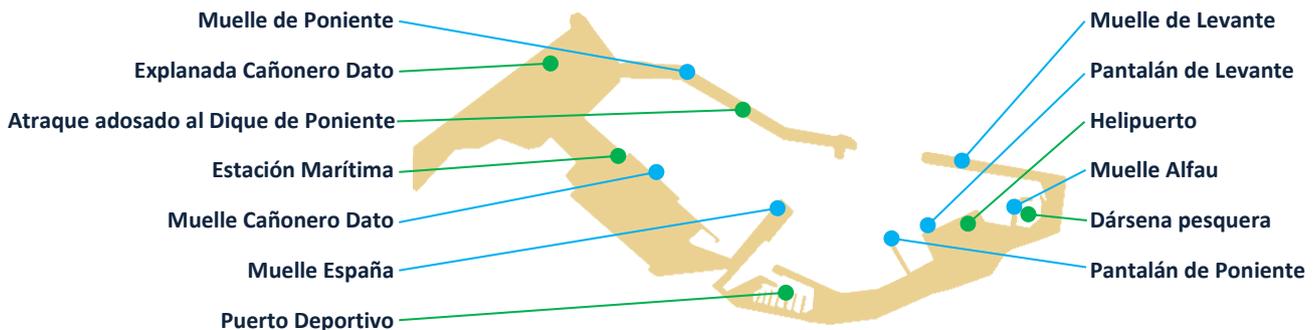
Comité del Sistema Integrado de Gestión: se componen de la Dirección y los responsables de las diferentes áreas implicadas, y lideran, coordinan y analizan el desempeño de la Autoridad Portuaria en materias de calidad, medio ambiente, prevención de riesgos laborales y seguridad. Se reúnen con periodicidad anual.

Equipo de Gestión de la Energía: 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.

Infraestructuras y capacidad

I_07. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo "land lord" y enumeración de las características técnicas generales del puerto y los 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 ²)	Longitud (m)
Poniente	Mercancía general, granel líquido, Ro-Ro	105.153	1.343
Levante	Granel sólido y líquido	24.808	501
Pantalán de Poniente	Diverso	-	180
Pantalán de Levante	-	-	53
Alfau	Granel sólido y líquido	3.300	66
Cañonero Dato	Pasaje, Ro-Ro	48.608	813
España	Cruceros	236.132	700

- **Zona de servicio terrestre:** 83,04 ha;
- **Superficie de la lámina de agua en Zona I:** 97,60 ha;
- **Superficie de la lámina de agua en Zona II:** 659,60 ha.

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

⁽¹⁾ 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

Se muestran a continuación las inversiones consignadas como “infraestructura y capacidad portuaria”:

Actuación	Fecha adjudicación	Fecha finalización	Importe adjudicación	Importe certificado 2022
Mejora para la Estación Marítima	04/02/2022	-	18.171.277,84 €	6.413.512,99 €
Pasarelas móviles para la Estación Marítima	29/01/2021	10/2022	3.180.000,00 €	3.052.800,00 €
Recrecido muro explanada de Poniente	24/02/2022	04/2022	39.600,00 €	-
Puertas automáticas de embarque de vehículos	18/11/2022	12/2022	27.895,06 €	-
Reconstrucción de daños ocasionados por temporal	18/10/2022	-	883.475,83 €	803.959,79 €
Pavimentación atraque nº1 Muelle Cañonero Dato	04/05/2022	07/2022	185.905,50 €	-
Acondicionamiento mediana avenida Juan de Borbón	21/09/2022	12/2022	139.531,80 €	-
Instalaciones contra incendios del atraque adosado a la 3ª alineación del Dique de Poniente	11/08/2022	08/2022	445.747,87 €	-

Actuaciones de mejora para la Estación Marítima:

Dentro del Programa Operativo FEDER CEUTA 2014/20 se han incluido una serie de actuaciones correspondientes al Plan de Inversiones 2018-2023 de la Autoridad Portuaria de Ceuta, como beneficiarias de dicho programa, con el objetivo principal de mejorar las condiciones de seguridad y accesibilidad en el tráfico de pasajeros y mercancías a la Estación Marítima de Ceuta, siendo también un primer paso dentro del objetivo futuro de la reordenación de espacios portuarios y de la futura interacción Puerto-Ciudad. Dichas actuaciones están comprendidas en el Eje prioritario 7: “promover el transporte sostenible y eliminar los obstáculos en las infraestructuras de la red”.

En este sentido, la Autoridad Portuaria ha desarrollado un proyecto de ejecución cuyo objeto es mejorar las instalaciones de la terminal marítima de pasajeros desde un doble frente: mejora de la funcionalidad y mejora de la seguridad del edificio.

El nuevo edificio de la terminal de viajeros se sitúa en la parcela donde actualmente se localiza el aparcamiento de empleados, adyacente a la fachada noroeste del edificio existente, con el que funcionará conjuntamente, rehabilitándose parte de la planta alta del edificio existente y una zona puntual de su planta baja, liberando el resto de su superficie para otros usos portuarios, comerciales o de la ciudad. En todo caso, el conjunto tendrá carácter unitario, con una imagen exterior unificada.

El nuevo edificio se distribuye en dos plantas: una primera de acceso donde se localiza el vestíbulo y la zona comercial, y una planta superior, con acceso controlado, destinada fundamentalmente a las salas de embarque y

preembarque. El esquema funcional entre los espacios organiza los flujos de pasajeros de manera ordenada para que no exista interacción entre llegadas y salidas. El nuevo edificio se conecta con el existente a través de dos puntos en planta baja que conducen a la zona de las oficinas de las navieras y venta de billetes, mientras que en la planta alta se ocupa parte de la actual sala de embarque.

Suministro e instalación de 4 pasarelas móviles para la Estación Marítima de Ceuta:

Adquisición e instalación de cuatro pasarelas móviles en cada uno de los atraques del Muelle Cañonero Dato, que permiten el tránsito de pasajeros en las operaciones de embarque y desembarque desde las pasarelas fijas que comunican con el edificio de la Estación Marítima a los buques y viceversa.

Las pasarelas cuentan con un puente que está cubierto y cerrado para proteger de las inclemencias meteorológicas y que podrá estar compuesto a su vez de varios módulos intermedios.

Al ser móviles gozan de movimiento longitudinal paralelo al cantil del muelle y vertical con el extremo interior a nivel fijo y el extremo del lado del mar variable, para conseguir la altura de acceso y extensible para conectar con el portalón del buque. Este extremo debe permitir cierta tolerancia para absorber los movimientos del buque.

Recreido muro explanada de Poniente:

Ante la continua intrusión en la zona restringida del puerto y la insuficiencia de los medios humanos y materiales de seguridad física para contenerla, se propuso recrecer el muro formado con tubos metálicos circulares ubicado en la ampliación del muelle de Poniente.

Los trabajos han consistido primero en la eliminación del hormigón en mal estado para proceder posteriormente a la aplicación de productos para la adherencia entre hormigones. Hormigonado a dos caras de los paños existentes, hasta la altura indicada en mediciones.

Obras de acometida para las puertas automáticas de embarque de vehículos:

Se han ejecutado las obras necesarias para las nuevas conducciones en zanja para acometer el cableado necesario que alimentará las puertas del aparcamiento de vehículos en su acceso al tacón de embarque.

Las obras consistieron en la ejecución de una zanja, con una profundidad de 70 cm, para la acometida de dos tubos de PEAD de 160 mm, recubiertos de hormigón en masa y acabado en asfalto en caliente para instalación

de líneas de baja tensión que proporcionarán el suministro eléctrico y controlarán las puertas E-1, E-2, E-3, permitiendo a la Policía Portuaria la apertura y cierre a distancia cuando sea necesario.

Se han ejecutado seis arquetas de hormigón con dimensión 40x40 cm y tapa D-400 y dos arquetas de 50x50 cm con misma tapa.

Debido al trasiego continuo de camiones de gran tonelaje y demás vehículos, la falta de una base de apoyo ha dañado severamente el badén existente en la puerta E-3 y las guías de las tres puertas, por lo que se ha demolido el badén actual, creando una base de hormigón en masa con fibras con un espesor de 20 cm en su parte más ancha y con pendiente de 5% hasta alcanzar los 15 cm de grosor.

Se han sustituido los elementos y accesorios de las puertas (ruedas, células fotovoltaicas, pulsadores, emisor y receptor) para la instalación nuevos raíles y, por último, los motores se han instalados sobre un pequeño hito de hormigón no superior a 50x50x50 cm.

Actuaciones para la reconstrucción de los daños ocasionados por el temporal de abril de 2022:

Las obras han consistido en la reparación de los daños ocasionados por el temporal del mes de abril de 2022 en la explanada de la 1ª fase de la ampliación del Puerto de Ceuta. Estas obras comprenden las siguientes actuaciones:

- Fabricación de bloques de hormigón en masa de 26 toneladas;
- Relleno del socavón producido por rebase en el trasdós del dique de abrigo (alineación NW) con hormigón ciclópeo;
- Desmontaje, carga y transporte a vertedero autorizado de los restos de vallas que quedan tras el temporal en el dique de cierre (alineación NE);
- Relleno con todo-uno de cantera, y compactación, del socavón producido en el trasdós del dique de cierre (alineación NE);
- Recalce con hormigón en masa del muro en L situado en el dique de cierre;
- Colocación de los bloques de hormigón en masa de 26 toneladas en el dique de abrigo (alineación NW) y en el dique de cierre (alineación NE).

Pavimentación del atraque nº1 del Muelle Cañonero Dato:

Estas obras iban encaminadas a dotar de una rampa Ro-Ro al citado atraque, así como efectuar una consolidación del muelle. Tras la aparición, en el año 2020, de una grieta longitudinal a lo largo del mismo como consecuencia de un descalce en su cimentación debido a las turbulencias originadas, durante más de cuatro décadas, por los sistemas de propulsión de las embarcaciones de pasajeros de la línea Ceuta - Algeciras, lo que había provocado la erosión de la banqueta donde se apoya el muelle de gravedad, se ha visto la necesidad de la pavimentación de su coronación, deformada por los asientos arriba indicados. Esta pavimentación era necesaria dado que es soporte también de los raíles de las pasarelas de embarque y desembarque de pasajeros.

Las obras han consistido en el corte del pavimento actual de hormigón con un espesor de 30,00 cm con equipo de corte diamante para su demolición con medios mecánicos y manuales. De la anterior inversión para la consolidación del muelle quedan los micropilotes de inyección, de los que se deberán retirar los 50,00 cm de su parte inicial, que cuentan con un diámetro de 150 mm.

Se ha realizado el suministro e instalación de una canaleta para el drenaje superficial con las especificaciones indicadas en el presupuesto.

Acondicionamiento de la mediana de la avenida Juan de Borbón:

El objeto de la presente obra consistió en la reforma de la mediada de la avenida Juan de Borbón, debido a la presencia de fisuración en la obra de fábrica (con la consiguiente pérdida de agua de riego de las jardineras que contiene, discurriendo esta agua hasta la calzada, lo que supone un potencial peligro para la circulación), el deterioro de algunas zonas debido al impacto de vehículos y a la integración de la estética de la mediana en el entorno creado por el nuevo muro de la avenida.

La obra han consistido en:

- Retirada del enfoscado;
- Reparación de grietas con mortero impermeabilizante;
- Sustitución localizada de algunos tramos de obra de fábrica deteriorada por otra nueva;
- Revestimiento con la misma piedra natural del muro de la avenida.

Instalaciones contra incendios del atraque adosado a la 3ª alineación del Dique de Poniente:

Abastecer al dique adosado a la 3ª alineación del Dique de Poniente de las instalaciones necesarias correspondientes a abastecimiento de agua potable, suministro de energía eléctrica y extinción de incendios, para poder llevar a cabo su explotación de forma adecuada.

Las obras consistieron en la ejecución de una línea eléctrica de suministro eléctrico desde el centro de transformación ubicado en el Muelle de Poniente hasta el nuevo atraque. En el dique y la zona del cantil cercano será donde se instalarán los equipos de extinción de incendios siguiendo lo especificado en la “Guía Internacional de seguridad para Buques Petroleros y Terminales” (ISGOTT).

Bajo el nivel de pavimento se ha construido una sala con ventilación forzada que irá equipada con un grupo de presión contra incendios, alumbrado general, alumbrado de emergencias, toma de corriente de usos varios, cuadro de protección de servicios, rejilla sumidero, arqueta de recogida y bombeo de agua, así como un sistema de detección de incendios.

I_09. Iniciativas de promoción industrial o logística 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 de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total

Tráficos	2020	2021	2022
Total mercancías (t)	1.296.184	1.114.030	1.256.875
Graneles sólidos (t)	20.697	15.911	5.856
Graneles sólidos (%)	1,6	1,4	0,5
Graneles líquidos (t)	714.558	499.366	681.899
Graneles líquidos (%)	55,1	44,8	54,2
Mercancía general (t)	560.929	598.753	569.120
Mercancía general (%)	43,3	53,8	45,3
Avituallamiento combustible (t)	578.894	457.392	683.016
Pasajeros de línea regular	786.289	943.012	1.818.459

Resulta de interés también hacer mención a los datos de tráfico aéreo. En 2022, el helipuerto de Ceuta sumó 79.724 pasajeros.

En lo que respecta a la pesca fresca, se han pescado 38 toneladas en 2022.

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 aquéllos 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, el 65,3% de las mercancías desembarcadas en el Puerto de Ceuta durante el año 2022 procedía de otros puertos españoles. Otros países de los que se han recibido mercancías han sido Francia, Portugal, Reino

Unido, Italia, Malta, Israel, Bélgica y Gibraltar, además de otros 27 países más, en menor medida, pertenecientes a los continentes europeo, asiático, africano y americano.

Por su parte, las mercancías embarcadas han tenido como destino principalmente otros puertos españoles, y un 4,2% se ha transportado a Gibraltar.

I_12. Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado

En 2022, la Autoridad Portuaria ha facturado a sus cinco clientes principales el 58,46% de su cifra de negocio, con un valor total de $15.078 \cdot 10^3$ €.

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 para su desarrollo son principalmente:

- **Distribución de hidrocarburos (ámbitos terrestre y marítimo):** se sirve de las infraestructuras que proporciona el Puerto para la recepción y distribución de sus productos. Además, las principales compañías suministradoras se encuentran asentadas en terrenos concesionados del puerto;
- **Sector energético:** 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;
- **Actividades de apoyo al tráfico marítimo:** 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;

- **Sector pesquero:** la industria pesquera, pese a encontrarse en declive, sigue haciendo uso de las infraestructuras portuarias y los servicios auxiliares que le aporta el puerto;
- **Construcción:** se sirve del tráfico marítimo para la obtención de cemento y arena, principalmente;
- **Sector turístico:** 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.

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 portuarios y servicios comerciales, realizándose la prestación de estos dos últimos de forma indirecta.

Los servicios portuarios 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 de buques:** los servicios son realizados por una empresa cuya licencia, dependiendo del anexo MARPOL, tiene una validez de entre 6 y 9 años;

Todos estos servicios 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 portuarios, con los mecanismos de control por parte de la Autoridad portuaria de Ceuta. Los servicios comerciales son los siguientes:

- Aprovechamiento y transporte de suministros a buques fondeados en la zona de servicio del Puerto de Ceuta;
- Avituallamiento de combustibles y lubricantes a buques, maquinaria y/o instalaciones industriales, desde camiones cisterna o recipientes a granel, en la zona de servicio del Puerto de Ceuta;
- Consignación de buques en el Puerto de Ceuta;
- Provisión de servicios de internet a buques mediante establecimiento de red de comunicaciones inalámbricas de banda, en la zona de servicio del Puerto de Ceuta;
- Recepción de la carga de hidrocarburos y agua de lastre contaminada con productos petrolíferos de los buques en el Puerto de Ceuta (autorización 10 años);
- Recogida de residuos reciclables procedentes de los concesionarios y usuarios del puerto;
- Suministro de combustible a buques con utilización de medios flotantes en la zona de servicio del Puerto de Ceuta;
- Carga y descarga y depósito de mercancías objeto de inspección en el Punto de Atención al Transporte Terrestre (autorización por 10 años);
- Suministro de agua a buques atracados en el Puerto de Ceuta.

La anterior información está disponible en www.puertodeceuta.com/servicios/servicios-portuarios/.

I_15. Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización o de licencia

Empresas prestadoras de servicios portuarios:

- **Practicaje: 1;**

- Remolque: 1;
- Des/amarre: 1;
- Recepción de desechos de buques: 1;
- Des/estiba: 2.

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: 232;
- Autorizaciones: 70.

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

Superficie terrestre en concesión / Superficie terrestre concesionable = 28,96 ha / 37,68 ha = 77%

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

La Autoridad Portuaria informa en internet (a través de su página web, la cual tiene asimismo acceso al Portal de Transparencia del Gobierno de España) de:

- Pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios;
- Condiciones generales de otorgamiento de concesiones;
- Superficies disponibles y los usos a los que se dedican;
- Perfil del contratante con acceso a procesos de licitación (que se publican también en la plataforma de contratación del estado);
- Tasas, tarifas, bonificaciones y coeficientes correctores;
- Directorio de empresas.

Adicionalmente, 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, como prestadores de servicio o titulares de una concesión, y ha regulado las condiciones de prestación de servicios generales como Puntos de Inspección Fronterizo, aguada, etc.

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

Durante 2022 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 y 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

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 2022 no se han recibido quejas ni sugerencias.

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 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)

En la actualidad, el tráfico Ro-Ro en el Puerto de Ceuta constituye básicamente un tráfico que cubre las necesidades de abastecimiento de la ciudad, estando prohibido el paso de mercancías hacia el país vecino. No obstante, las previsiones son buenas y se espera que, en un corto plazo de tiempo, se abra el paso de mercancías a través de la aduana comercial.

La Autoridad Portuaria sigue trabajando para mejorar las instalaciones puestas al servicio de este tráfico. Así, durante el año 2022 se ha llevado a cabo el proyecto “Levante sin papeles” para facilitar los trámites administrativos de camiones en puerto, agilizando así su salida.

I_24. Evolución del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril y del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa Ro-Ro en relación al total de mercancía general marítima import-export

Mercancía rodada	2020	2021	2022
Mercancía rodada / mercancía general (%)	99,53	99,37	98,00

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.

Nivel de influencia muy alto:

- Dirección y demás personal de la Autoridad Portuaria;
- Comunidad Portuaria;
- Clientes (concesiones, armadores, navieras, embarcaciones menores)
- Otras empresas (licenciatarias, subcontratadas o autorizadas).

Nivel de influencia alto:

- Ciudadanos de la Ciudad Autónoma de Ceuta;
- Pasajeros, visitantes y otros usuarios;
- Administración General del Estado.

Nivel de influencia medio:

- 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.

Asimismo, 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.

También es importante resaltar que la Autoridad Portuaria de Ceuta cuenta con dos perfiles oficiales en las redes sociales LinkedIn y Twitter, donde se publican las novedades más importantes y las noticias de interés, así como anuncios que puedan ser relevantes para la ciudadanía y la Comunidad Portuaria.

Durante 2022 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

Tras la superación de la pandemia por COVID-19 y la vuelta a la denominada nueva normalidad, la Autoridad Portuaria sigue trabajando sobre las principales inquietudes de sus grupos de interés, principalmente la seguridad.

Entre las actuaciones de 2022 a este respecto destaca el mantenimiento de refuerzo de la seguridad en distintas operaciones, como la presencia de un policía portuario durante el suministro de combustible.

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.

Adicionalmente, se ha llevado a cabo una actuación de cierre del perímetro que delimita la zona restringida al Dique de Poniente.

I_28. Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones

Además de los acuerdos de colaboración ya suscritos en anteriores ejercicios, durante el ejercicio 2022 destacan los siguientes:

- Adhesión a la Asociación RETE, expresando así su compromiso por la integración Puerto-Ciudad;
- Participación en el seminario internacional “Transición Verde para el Transporte Marítimo”, organizado por la asociación MEDports y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras;
- Participación en la feria BreakBulk para incrementar el movimiento de mercancías;
- Participación en la feria “Posidonia International Shipping Exhibition”, el mayor encuentro de productos y servicios al buque de la comunidad marítima internacional;
- Participación, junto a Servicios Turísticos de Ceuta, en el Internacional Cruise Summit de Madrid, considerado el congreso más prestigioso de la industria internacional del crucero;
- Organización con notable éxito, junto con Cámara Ceuta, de “Ceuta Port Forum” 2022, que ha acogido distintas ponencias y mesas redondas que han puesto de manifiesto el potencial y el desarrollo del Puerto de Ceuta, así como las posibilidades de creación de negocio en el sector del suministro de combustible;
- Firma del protocolo de colaboración con la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Ceuta para la ejecución conjunta de actuaciones de interés mutuo;
- Participación en el Foro CITCA de Suncruise, presentando su alianza estratégica con los puertos andaluces.

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.

RETE:

RETE es una Asociación internacional sin ánimo de lucro que está interesada en promover el diálogo y la convivencia entre puertos y ciudades, en analizar e interpretar las dinámicas y fenómenos que se manifiestan en sus relaciones, en explorar sus horizontes y en dibujar visiones y estrategias que contribuyan a construir su futuro.

La adhesión se produjo en febrero del año 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 2022:

- Firma del protocolo de colaboración con la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Ceuta para la ejecución conjunta de actuaciones de interés mutuo;
- Firma del protocolo de colaboración entre Suncruise Andalucía y la Autoridad Portuaria de Ceuta;
- Asistencia a la mayor feria internacional de cruceros, Seatrade Cruise Global, celebrada en Miami del 25 al 28 de abril;
- Participación en el Foro CITCA de Suncruise;
- Finalista en el Premio “European Sea Ports Organisation” (ESPO) 2022 – Organización para los puertos europeos;
- Participación en la feria BreakBulk para incrementar el movimiento de mercancías;
- Participación en la feria “Posidonia International Shipping Exhibition”, el mayor encuentro de productos y servicios al buque de la comunidad marítima internacional;
- Presentación de candidatura a los premios IALA al mejor faro del año 2023;
- International Cruise Summit 2022;
- Asambleas generales de MEDCRUISE .

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

Recursos económicos empleados en materia ambiental	2022
Gastos en promoción comercial (€)	122.637,65
Total de gastos de explotación (€)	22.028.821,16
Ratio (%)	0,56

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

Gestión de servicios y acceso a la información basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación:

En relación al catálogo de servicios electrónicos que la Autoridad Portuaria de Ceuta pone a disposición de sus usuarios y de los ciudadanos, este organismo tiene en su página web un acceso a su sede electrónica (puertodeceuta.sede.gob.es) en la que dispone de un catálogo de:

- Quejas y sugerencias;
- Certificado de ejecución de contrato en la Autoridad Portuaria de Ceuta;
- Responsabilidad Patrimonial;
- Autorización de ocupación de dominio público portuario;
- Solicitud general;
- Solicitud de acceso a un expediente en periodo de información pública.

En cuanto a la disposición pública de un catálogo de datos abiertos, a través de la página web son accesibles los enlaces a las estadísticas mensuales del Sistema Portuario, además de una nueva opción de Cuadro de Mando de Datos Anuales.

Seguridad en la prestación de servicios basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación:

La Autoridad Portuaria continúa avanzando en su transformación digital para automatizar 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.

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.

Por otra parte, al respecto de un plan de contingencias, la Autoridad Portuaria cuenta con un Centro de Procesamiento de Datos (CPD) en la Oficina Principal, y otro de respaldo en la Torre, 5ª planta, donde se encuentra el Centro de Control de Servicios (CCS). Además, se rige por una política de copias de seguridad en la nube y online 24-7, tanto de datos como de máquinas completas, que pueden ser sustituidas en caliente.

En materia de ciberseguridad se implantado el acceso a los equipos de los usuarios, tanto vía remota como *in situ*, a través de contraseñas multifactor (MFA). El acceso externo se realiza mediante VPN (canal privado y cifrado) solicitándole al usuario tanto la primera contraseña de red como la segunda a través de un token (MFA).

Se ha incrementado la seguridad con la puesta en marcha de un aplicativo que vigila el tráfico de los correos electrónicos, Barracuda Sentinel, que mantiene informados a los usuarios de correos entrantes sospechosos que pasan a un repositorio en cuarentena esperando la acción del usuario para comprobar la veracidad del correo. Se realizan reportes de ataques bloqueados por los sistemas de seguridad, además contar con un informe del número de correos bloqueados por Barracuda Sentinel. También se sigue con la campaña de concienciación permanente de los empleados de la Autoridad Portuaria.

Calidad en la prestación de servicios basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación:

La Autoridad Portuaria se encuentra en proceso de desarrollar encuestas sobre la prestación de servicios en los procesos TIC a su personal. Para ello, se cuenta con una plataforma de servicio al usuario donde pueden enviarse las incidencias detectadas en la gestión de TIC.

Adicionalmente, se ha puesto en marcha un *help desk* de tickets de incidencias para los usuarios, gestionado desde la Unidad de Seguridad Informática e II.C.C., que realiza reportes del número de incidencias solucionadas, pendientes, cerradas, etc.

Puerto Inteligente:

El Puerto de Ceuta está implantando, en fase de prueba, un sistema de control de salidas de equipamientos y mercancías, “Levante sin Papeles de Importación” (LSPI), una iniciativa que integra en una única plataforma a todos los operadores portuarios, reduciendo la espera de las mercancías en la zona restringida del puerto una vez que desembarcan los buques y logrando así una mayor eficiencia durante las operaciones de tráfico de mercancías para toda la Comunidad Portuaria. La salida se controla electrónicamente una vez verificado su estado (circuito verde, naranja o rojo, que indica su disponibilidad para salir). Estas consultas se realizan vía electrónica a la AEAT y la OAST (organismo fiscal de la Ciudad Autónoma de Ceuta). También se realizan el datado de las mercancías en la AEAT, reduciendo la labor del Resguardo Fiscal que realizan estas operaciones manualmente.

Durante 2022 también se han llevado a cabo trabajos de mantenimiento en las instalaciones del Punto de Atención al Transporte Terrestre (PATT), consistentes en la inspección, el control sanitario y otros servicios portuarios de intervención fiscal.

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, y recursos económicos totales (gastos e inversiones) destinados a este concepto, 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 2022, habiendo participado satisfactoriamente en distintas actuaciones. Asimismo, la Autoridad Portuaria ha firmado un convenio de actuación con Navantia, con el objeto de evolucionar dos sistemas: función de atraque y desatraque automático y detención y evitación de obstáculos (COAS) para el USV Vendaval.

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 2022 presentó una candidatura a los premios ESPO sobre el papel de los puertos en la integración Puerto-Ciudad, que finalmente no resultó ganadora, pero sí finalista.

I_34. Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales (gastos e inversiones) dedicados, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria

Durante 2022 no se han realizado actividades de esta índole, a excepción de las actividades formativas dirigidas al personal de la Autoridad Portuaria (curso de inglés, curso de ciberseguridad, curso de manipulación de mercancías...), con un gasto asociado de 28.845,99 €.

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

Además de las actuaciones de mejora para la Estación Marítima mencionadas en el indicador I_08, la Autoridad Portuaria de Ceuta ha realizado la siguiente actuación que favorece la interacción Puerto-Ciudad:

Adecuación del tinglado nº4 del Muelle España:

La transformación del tinglado nº4 en el Muelle España será completa y se persigue que la nueva fisonomía quede integrada con los edificios existentes y que el conjunto arquitectónico guarde una armonía estética y conceptual, conjugando el uso portuario con la apertura del muelle al acceso y disfrute de la ciudadanía.

El tinglado nº4 aportará nuevos usos organizados en la edificación, aportando a la Autoridad Portuaria actividades que, en la actualidad, no puede ejercer. El proyecto contempla sala de informática y servidor de comunicaciones, salas de conferencias, archivos para la documentación del museo e históricos de la Autoridad Portuaria, así como las instalaciones del Museo del Mar.

- Fecha de adjudicación: 19/09/2022;
- Importe de adjudicación: 1.907.510,00 €;
- Importe certificado en 2022: 98.000,00 €.

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, y descripción de las partidas o iniciativas que los conforman

En 2022 no se han realizado inversiones en esta materia. En cuanto a los gastos, éstos se han destinado a las siguientes partidas:

- Facturación SILEX/G5: 617.502,84 €;
- Facturación EVERIS/NTTDATA: 200.000,32 €;
- Seguridad y salud guardamuelles: 4.024.314,09 €.

Recursos económicos empleados en materia de protección y seguridad	2022
Gastos en materia de protección y seguridad (€)	4.841.817,25
Gastos totales de la Autoridad Portuaria (€)	22.036.441,57
Gastos en materia de protección y seguridad respecto al total de gastos de la Autoridad Portuaria (%)	12,36
Inversiones en materia de protección y seguridad (€)	0
Inversiones totales de la Autoridad Portuaria (€)	17.138.000
Inversiones en materia de protección y seguridad respecto al total de inversiones de la Autoridad Portuaria (%)	0

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, y descripción de las partidas o iniciativas que los conforman

Recursos económicos empleados en materia ambiental	2022
Gastos en materia ambiental (€)	563.353,02
Gastos totales de la Autoridad Portuaria (€)	22.036.441,57
Gastos en materia ambiental respecto al total de gastos de la Autoridad Portuaria (%)	2,56
Inversiones en materia ambiental (€)	1.109.838,30
Inversiones totales de la Autoridad Portuaria (€)	17.138.000
Inversiones en materia ambiental respecto al total de inversiones de la Autoridad Portuaria (%)	6,48

Los gastos ambientales han tenido como destino:

- Servicio de asistencia técnica para la elaboración de las Memorias de Sostenibilidad: 12.932 €;
- Programa de divulgación e información ambiental del Puerto de Ceuta: 40.930,50 €;
- Gastos asociados al Sistema de Gestión Ambiental: 21.293,76 €;
- Gastos asociados a monitorización y caracterización ambiental: 388.495,13 €;
- Servicio para la gestión de los residuos peligrosos: 20.034,20 €;
- Gastos asociados a la limpieza de la zona de servicio de tierra y agua: 1.647.698,52€;
- Campañas de limpieza de fondos: 3.140,71 €;
- Trabajos de cartografía de fondos marinos y extracción de pecios en zona II: 26.606 €.

■■■ Dimensión Económica

Descripción de la política económica

La ciudad de Ceuta se sitúa en una estratégica localización geográfica, en pleno estrecho de Gibraltar, lo que, unido a sus ventajosas condiciones fiscales, convierte al puerto en un foco para el tráfico de pasajeros y de mercancías y para el avituallamiento a buques, constituyendo una importante fuente de la economía local.

No obstante, su ubicación también le confiere características menos positivas, como la insularidad, el aislamiento y la ultraperifericidad, circunstancias sometidas a bonificación en las tasas que repercuten en menores ingresos, de forma más significativa durante los años de crisis por COVID-19.

Un recurso fundamental para minimizar el impacto negativo de esta pérdida de ingresos es el Fondo de Compensación Interportuario, del que año tras año la Autoridad Portuaria recibe importantes montantes, esenciales para su sostenimiento económico.

Para garantizar la viabilidad económica del puerto, la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado están trabajando en un marco normativo ventajoso que muestre mayor sensibilidad ante las especiales circunstancias de las Autoridades Portuarias de las dos Ciudades Autónomas: Ceuta y Melilla.

Del mismo modo, desde la Autoridad Portuaria de Ceuta se insiste en la necesidad de introducir en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado una asignación que consiga dar suficiencia a los efectos derivados de la situación periférica de las ciudades de Ceuta y Melilla y las consecuencias negativas de la crisis económica que este aspecto causa en los ingresos de sus Autoridades Portuarias.

Situación económica financiera

E_01. Rentabilidad anual, expresada como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios

Recursos económicos empleados en materia ambiental	2022
Resultado del ejercicio (€·10 ³)	-4.757
Activo no corriente neto medio (€·10 ³)	91.678,49
Ratio (%)	-5,19

E_02. Evolución 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)

Beneficios	2020	2021	2022
EBITDA (€·10³)	-530	-153	7.830
Variación del EBITDA (%)	-108,30	71,18	5.228
Mercancías movidas (t)	1.296.184	1.114.030	1.256.875
Ratio (€·10³/t)	-0,41	-0,14	6,23

E_03. Servicio de la deuda, expresado como 100 x (Amortización de la deuda + Intereses) / Cash Flow

Servicio de la deuda	2022
Amortizaciones (€·10 ³)	0
Intereses (€·10 ³)	8
Cash flow (€·10 ³)	-1.676
Ratio (%)	-0,45

E_04. Activos sin actividad (terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio que puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental), expresados 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 de Poniente), tras lo cual podrían proporcionar, de acuerdo al régimen de tasas establecido, unos ingresos anuales de aproximadamente 1.050.000 €, lo que supone el 1,15% del valor del activo no corriente neto medio.

En el ejercicio 2022 se han entregado en esta nueva zona (Fase I Ampliación de Poniente) tres nuevas concesiones que se detallan seguidamente:

- 10.000 m² a la Ciudad Autónoma de Ceuta mediante convenio para el Emplazamiento de una base para el servicio de limpieza de la Ciudad Autónoma de Ceuta;
- 1.051,72 m² al Banco de Alimentos de la Ciudad Autónoma de Ceuta para la construcción de una nave para el desarrollo de actividades logísticas y de almacenaje de mercancía general (productos alimenticios);
- 2.450 m² a la mercantil Avangreen Energy Solutions, S.A. para la construcción de un centro de procesos de datos.

Los activos que quedan sin actividad, por lo tanto, alcanzan el valor de 11,65 ha.

E_05. Evolución de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación

Datos de explotación	2020	2021	2022
Gastos de explotación (€·10 ³)	19.903	19.536	21.845
Ingresos de explotación (€·10 ³)	10.192	11.012	15.078
Ratio (%)	1,95	1,77	1,45

Nivel y estructura de las inversiones

E_06. Evolución de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow

Datos de inversiones	2020	2021	2022
Inversión pública (€·10 ³)	2.575	2.925	13.094
Cash flow (€·10 ³)	-3.781	-2.747	-1.676
Ratio (%)	-0,68	-1,06	-7,81

E_07. Evolución de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria

Datos de inversiones	2020	2021	2022
Inversión ajena (€·10 ³)	798	1.011	4.044
Inversión pública (€·10 ³)	2.575	2.925	13.094
Ratio (%)	30,99	34,56	30,88

E_08. Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio

Renovación de activos	2022
Inversión pública (€·10 ³)	13.094
Activo no corriente neto medio (€·10 ³)	91.678,49
Ratio (%)	14,28

Negocio y servicios

E_09. Evolución 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)

Ingresos	2020	2021	2022
INCN (€·10 ³)	10.192	11.012	15.078
Tasa de ocupación (€·10 ³)	3.168	3.424	3.478
Ratio ocupación (%)	31,08	31,09	23,07
Tasa de actividad (€·10 ³)	1.265	1.283	1.649
Ratio actividad (%)	12,41	11,65	10,94

E_10. Evolución de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial (superficie para concesiones)

Datos de mercancía	2020	2021	2022
Mercancía movida (t)	1.296.184	1.114.030	1.256.875
Superficie concesionable (m ²)	287.653	287.653	376.800
Mercancía movida / Superficie concesionable (t/m²)	4,51	3,87	3,34

E_11. Evolución de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo (aquél que ha registrado actividad durante los tres últimos años)

Datos de mercancía	2020	2021	2022
Mercancía movida (t)	1.296.184	1.114.030	1.256.875
Longitud de muelles activos (m)	3.794	3.794	3.794
Mercancía movida / longitud de muelles activos (t/m)	341,64	293,63	331,28

Valor generado y productividad

E_12. Evolución del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual)

Ingresos por empleado	2020	2021	2022
INCN (€·10 ³)	10.192	11.012	15.078
Plantilla media anual	142	144	149
Ratio (€·10³/empleado)	71,77	76,47	101,19

E_13. Evolución del EBITDA por empleado (plantilla media anual)

Beneficios por empleado	2020	2021	2022
EBITDA (€·10 ³)	-530	-153	7.830
Plantilla media anual	142	144	149
Ratio (€·10³/empleado)	-3,73	-1,06	52,55

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

La línea estratégica seguida por la Autoridad Portuaria de Ceuta en materia de recursos humanos es la de regularización de la plantilla según las necesidades de cada departamento, que se espera conseguir a medio plazo.

A este respecto, durante 2022 se ha iniciado el deslizamiento de masa dentro y fuera de convenio, y se ha reorganizado el organigrama de la Autoridad Portuaria bajo directrices de la Dirección y la Presidencia.

Además, se han convocado plazas fijas discontinuas para adaptar la contratación temporal a la nueva normativa laboral, se han abierto dos nuevas bolsas de trabajo y se ha formado a jóvenes en el sector portuario para favorecer el empleo local.

Asimismo, los empleados han seguido disfrutando de distintos beneficios sociales, como póliza de seguro médico, seguro de vida y fondos de fines sociales.

Con la vista en los años venideros, este organismo tiene intención de optimizar su gestión de recursos humanos mediante la digitalización de todos los procedimientos y procesos en la materia, incluyendo la implantación de una nueva aplicación con gestión en la nube, securización de datos y portal del empleado.

Otros objetivos futuros incluyen la elaboración de un “Manual de gestión de Recursos Humanos” y la implantación de una nueva póliza de seguro médico para la plantilla cubierta por el convenio colectivo.

Empleo en la Autoridad Portuaria

S_01. Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria

Datos de plantilla	2020	2021	2022
Número de trabajadores	142	144	149

S_02. Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos

Datos de plantilla	2020	2021	2022
Trabajadores eventuales (%)	14,1	10,4	14,8

S_03. Distribución de plantilla por áreas de actividad (servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio)

Datos de plantilla	2022
Oficina fuera de convenio (%)	8,1
Oficina dentro de convenio (%)	26,8
Mantenimiento (%)	8,7
Policía Portuaria (%)	56,4

S_04. Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos

El 91,9% 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;
- Comisión de Gestión de Bolsa de Soporte;
- Comisión de Gestión de adicionales de productividad.

S_06. Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria

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 (dentro y fuera de convenio) que siguen programas de formación

A lo largo del año han realizado formación 125 trabajadores dentro de convenio con carácter fijo y 30 trabajadores dentro de convenio con carácter eventual. No es posible presentar el porcentaje, ya que este dato es un total a lo largo del año, y el número de trabajadores es un promedio.

Los trabajadores fuera de convenio no han realizado formación.

S_08. Evolución del promedio de horas de formación por trabajador (dentro y fuera de convenio)

En total, las horas de formación recibidas por el personal dentro de convenio han sido 6.556. No es posible presentar el promedio, ya que este dato es un total a lo largo del año, y el número de trabajadores es un promedio.

Los trabajadores fuera de convenio no han realizado formación.

S_09. Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias

Los trabajadores dentro de convenio han participado en cuatro programas formativos del sistema de gestión por competencias:

- Mercancías peligrosas (presencial);
- OPIP (presencial);
- Inglés (presencial/online);
- BIM (presencial/online).

Estructura de la plantilla y equidad

S_10. Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores

Las mujeres suponen el 13,4% 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

Datos de plantilla	2022
Mujeres fuera de convenio	2
Total fuera de convenio	12
Mujeres fuera de convenio / Total fuera de convenio (%)	16,7
Total plantilla	149
Mujeres fuera de convenio / Total plantilla (%)	1,3

S_12. Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años

Datos de plantilla	2022
Trabajadores fijos de más de 50 años	73
Total fijos	127
Trabajadores fijos de más de 50 años / Total fijos (%)	57,5
Total >50	74
Trabajadores fijos de más de 50 años / Total >50 (%)	98,6

S_13. Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años

Datos de plantilla	2022
Trabajadores fijos de menos de 30 años	2
Total fijos	127
Trabajadores fijos de menos de 30 años / Total fijos (%)	1,6
Total <30	5
Trabajadores fijos de menos de 30 años / Total <30 (%)	40,0

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	2020	2021	2022
Accidentes con baja	4	4	2
Horas trabajadas	250.965	243.250	260.750
Ratio	15,94	16,44	7,67

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	2020	2021	2022
Jornadas perdidas por accidente	230	48	35
Horas trabajadas	250.965	243.250	260.750
Ratio	0,92	0,20	0,13

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	2020	2021	2022
Días naturales perdidos por baja por enfermedad	4.014	4.881	3.864
Nº trabajadores	142	144	149
Ratio	7,74	9,29	7,10

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

Se han impartido los siguientes cursos de formación específica en prevención de riesgos laborales (PRL):

Curso específico de prevención de riesgos laborales:

El curso, de dos horas de duración, se ha impartido a una persona. Su contenido fue el siguiente:

1. Conceptos básicos y legislación;
2. Riesgos generales de las instalaciones;
3. Riesgos específicos del puesto de trabajo;
4. Pautas de actuación ante incidentes en el trabajo;
5. Medidas de emergencia y evacuación. Normas de actuación.
6. Accidentes *in itinere* y accidentes *in misión*;
7. Normas y actuaciones básicas frente a COVID-19;
8. Pautas sobre perspectiva de género.

Curso específico de PRL para policías portuarios:

El curso, de dos horas de duración, se ha impartido a 23 personas. Su contenido fue el siguiente:

1. Conceptos básicos y legislación;

- 2. Riesgos generales de las instalaciones;
- 3. Riesgos específicos del puesto de trabajo;
- 4. Pautas de actuación ante incidentes en el trabajo;
- 5. Medidas de emergencia y evacuación. Normas de actuación.
- 6. Accidentes de tráfico;
- 7. Accidentes como peatón;
- 8. Accidentes en transporte público.

Horas de formación en PRL / Trabajadores = 48 h / 149 = 0,32 h/trabajador

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

Con motivo de la actualización del PAU se celebró un simulacro, en el que se trataron conjuntamente aspectos tanto de protección como de seguridad, en el espacio portuario del Dique de Poniente.

En el ejercicio, realizado bajo el supuesto de una **“Fuga de GLP en una operación de descarga en la 1ª alineación del Dique de Poniente”**, tuvo participación el personal técnico de la Autoridad Portuaria vinculado al área de seguridad en la zona de servicio del puerto, el personal de empresas vinculadas a la descarga de GLP y los Servicios de Emergencias Externos (Protección Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, 112, Cruz Roja, 061, Colegio Oficial de Psicología, Bomberos, Capitanía Marítima y Parque Móvil).

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 al 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 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:

- Plataforma COORDINAWARE;
- Intercambio documental a través de la página web del puerto;
- Vigilancia e inspecciones de seguridad efectuadas por el servicio de prevención ajeno y los efectivos de la Policía Portuaria;
- 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)

Empresas	Nº con SGSST	% con SGSST
Servicios técnico-náuticos	1	33
Servicio de estiba	0	0
Servicio MARPOL	1	100
Terminal de mercancías	-	-
Terminal de pasajeros	-	-

S_23. Número de acciones formativas de carácter técnico en relación a la seguridad y protección coordinadas por la Autoridad Portuaria y dirigidas a la Comunidad Portuaria

La embarcación USV Vendaval ha participado 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.

Durante el año 2022 se ha adjudicado un contrato de vigilancia privada cuyo objeto es controlar los diferentes accesos y zonas restringidas del puerto de Ceuta.

Relaciones con el entorno

Política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social

En relación a la seguridad en las instalaciones e infraestructuras portuarias, la Autoridad Portuaria continúa acometiendo mejoras orientadas a hacer frente a la presión migratoria que éstas sufren, que dificultan el normal desarrollo de las operaciones portuarias y repercuten de forma negativa en la economía de la Autoridad Portuaria y de las empresas que operan en el Puerto de Ceuta. En concreto, en 2022 se han ejecutado obras de recrecido del muro de la explanada de Poniente.

S_24. Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de personas con discapacidad

En 2022 se ha llevado a cabo la siguiente actuación que atiende a las necesidades de accesibilidad de personas con discapacidad:

Mejora de la accesibilidad del acerado comercial en la avenida Juan de Borbón:

Las obras se han realizado para dar prioridad al peatón en el acerado de la zona comercial de la avenida Juan de Borbón, mejorando así la seguridad y la accesibilidad a la Estación Marítima, dado que desde que finalizaron las obras para la mejora del tránsito peatonal en esta avenida en 2018 se ha venido produciendo un incremento del tráfico peatonal, al transformarse ésta en un área comercial de venta directa al público.

Las obras han consistido en el levantado de los bordillos que delimitan las plazas de aparcamiento para el ensanchando del acerado y así dar continuidad al pavimento existente, colocado a nivel y delimitando con la calzada por bordillos del mismo material que han sido retirados anteriormente.



- **Fecha de adjudicación:** 06/09/2022;
- **Fecha de finalización:** 12/2022;
- **Importe de adjudicación:** 154.994,61 €.

■ ■ ■ Dimensión Ambiental

Descripción de la estrategia ambiental

El Puerto de Ceuta es uno de los pocos puertos españoles que tiene certificado su Sistema de Gestión Ambiental conforme a los principales estándares en la materia: la norma UNE-EN ISO 14001:2015, el 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 (EMAS por sus siglas en inglés, Eco-Management and Audit Scheme) y el único estándar de gestión ambiental específico del sector portuario (PERS por sus siglas en inglés, Port Environmental Review System).

Adicionalmente, este organismo tiene implantado y certificado un Sistema de Gestión de la Energía de conformidad con la norma UNE-EN ISO 50001:2018 y está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de la ONU mediante su adhesión a la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos.

En el marco de su Sistema de Gestión Ambiental y su Sistema de Gestión de la Energía, la Autoridad Portuaria de Ceuta desarrolla pioneras iniciativas en materia ambiental y de ecoeficiencia.

Entre las actuaciones llevadas a cabo durante el ejercicio 2022 destacan la medición continua de los parámetros de calidad del aire y la medición de la calidad de las aguas mediante estaciones de medida de parámetros físico-químicos y de indicadores biológicos, la colocación de bloques de hormigón para la especie en peligro de extinción *Patella ferruginea*, la supervisión de vertidos mediante el dron marino USV Vendaval, la sustitución de canalizaciones en la red de abastecimiento de agua para reducir pérdidas y consumos, la instalación de nuevas luminarias LED de bajo consumo en viales y la inclusión del registro y la reducción de la huella de carbono como requisito en el último pliego del servicio de limpieza.

De la mano de todas estas iniciativas, la Autoridad Portuaria de Ceuta continúa haciendo alarde de un elevado compromiso ambiental con el que persigue prevenir la contaminación y hacer un uso responsable de los recursos naturales.

Gestión ambiental

A_01. Recursos económicos totales (gastos e inversiones) 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

La Autoridad Portuaria de Ceuta cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) completamente certificado conforme a la norma de referencia UNE-EN ISO 14001:2015, con el alcance “Servicios generales conforme se define en el TRLPEMM”. Además, este SGA se encuentra también certificado conforme al Reglamento EMAS y al *Port Environmental Review System* (PERS) de EcoPorts.

Recursos destinados al Sistema de Gestión Ambiental	2022
Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA (€)	0
Inversiones totales de la Autoridad Portuaria (€)	17.138.000
Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA respecto al total de inversiones de la Autoridad Portuaria (%)	0
Gastos ligados a implantación o mantenimiento del SGA (€)	21.293,76
Gastos totales de la Autoridad Portuaria (€)	22.036.441,57
Gastos ligados a implantación o mantenimiento del SGA respecto al total de gastos de la Autoridad Portuaria (%)	0,10

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

Durante 2022 se han realizado, como cada año, los siguientes trabajos de medición y caracterización ambiental:

- Calidad del aire;
- Calidad del agua y los sedimentos conforme a la ROM 5.1;
- Vigilancia ambiental mediante indicadores biológicos.

Recursos en caracterización y monitorización ambiental	2022
Inversiones en caracterización y monitorización ambiental (€)	0
Inversiones totales de la Autoridad Portuaria (€)	17.138.000
Inversiones en caracterización y monitorización ambiental respecto al total de inversiones de la Autoridad Portuaria (%)	0
Gastos en caracterización y monitorización ambiental (€)	388.495,13
Gastos totales de la Autoridad Portuaria (€)	22.036.441,57
Gastos en caracterización y monitorización ambiental respecto al total de gastos de la Autoridad Portuaria (%)	1,76

Cabe mencionar que en la tabla se han incluido los gastos del servicio de vigilancia mediante la embarcación no tripulada (USV Vendaval) de la Autoridad Portuaria, si bien ésta no realiza exclusivamente tareas ambientales.

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

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 en limpieza de zonas comunes	2022
Gastos en limpieza terrestre (€)	1.597.777,80
Superficie del área de servicio terrestre (m ²)	830.400
Gastos de limpieza terrestre por superficie (€/m ²)	1,92
Gastos en limpieza de la lámina de agua (€)	49.920,72
Superficie de la Zona I de aguas (m ²)	976.000
Gastos de limpieza de la lámina de agua por superficie (€/m ²)	0,05

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

Formación medioambiental	2022
Personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	2
Trabajadores que tienen acreditado haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario	8
Trabajadores con formación ambiental respecto a la plantilla media anual (%)	5,4

Calidad del aire

A_05. Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas

Se considera que la principal causa de deterioro de la calidad del aire del Puerto de Ceuta son los gases de combustión como CO, NO_x, SO_x, etc.

En relación a la realización por parte de la Autoridad Portuaria de un inventario y valoración de los focos de emisión a la atmósfera existentes en el puerto, éste no está previsto.

Posibles focos de emisiones	Nº de focos presentes en el puerto	Orden de relevancia
Emisiones procedentes de motores de vehículos	Diversos	1
Actividades industriales en concesiones (calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmósfera)	1	2
Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados	Diversos	3
Obras	Diversos	4
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)	1	5
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)	0	-
Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar	0	-
Otras actividades (especificar cuáles)	0	-

Se otorga al 1 la mayor relevancia y al 5 la menor relevancia.

A_06. Evolución del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria procedentes de grupos de interés del puerto relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general

La Autoridad Portuaria de Ceuta no dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales. En su lugar, cuenta con un sistema de gestión de quejas y sugerencias a disposición de sus clientes y usuarios, conforme se detalla en el indicador I_21.

Durante 2022 no se ha recibido ninguna queja ligada a la calidad del aire.

Evolución del número de quejas	2020	2021	2022
Número de quejas	0	0	0

A_07. Descripción sintética de las medidas administrativas, operativas o técnicas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto

La Autoridad Portuaria tiene implantadas las siguientes medidas para controlar las emisiones contaminantes del aire:

- Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmósfera;
- Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores;
- Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios;
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria;
- Sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas;
- Estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire;
- Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos;
- Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques;
- Condiciones sobre emisiones a la atmósfera en pliegos reguladores de servicio;
- Requisitos sobre emisiones a la atmósfera en condiciones de otorgamiento de concesiones;
- Mantenimiento del acuerdo de colaboración con la Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos 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.

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria verifica que las concesiones y los operadores de servicios portuarios satisfacen los requisitos administrativos y de control establecidos por la *Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera* y el *Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación*.

Para ello, realiza un control administrativo fundamentalmente del cumplimiento de los requisitos legales que a éstos les 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, 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, número total de los mismos, parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y zona donde se ubican

La Autoridad Portuaria de Ceuta no cuenta con estaciones fijas de medida de la calidad del aire ni ha realizado campañas de medida o estudios sobre la calidad del aire en el puerto. No obstante, este organismo tiene 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 que realiza mediciones en continuo de parámetros meteorológicos y de los siguientes contaminantes:

- Dióxido de azufre (SO₂);
- Monóxido de carbono (CO);
- Óxidos de nitrógeno (NO, NO₂ y NO_x);
- Partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2,5});
- Ozono (O₃);
- Benceno (C₆H₆).

A_09. Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria

Contaminante	Superaciones permitidas	Superaciones obtenidas	Media permitida	Media obtenida
SO ₂	Límite diario de 125 µg/m ³ : 3/año	0	20 µg/m ³	6,05 µg/m ³
CO	Límite diario de las medias móviles octohorarias de 10 mg/m ³ : 0	0	-	0,73 µg/m ³
NO ₂	Límite horario de 200 µg/m ³ : 18/año	0	40 µg/m ³	20,73 µg/m ³
NO	-	-	-	13,58 µg/m ³
NO _x	-	-	30 µg/m ³	41,48 µg/m ³
PM ₁₀	Límite diario de 50 µg/m ³ : 35/año	1	40 µg/m ³	16,55 µg/m ³
PM _{2,5}	-	-	20 µg/m ³	8,58 µg/m ³
O ₃	Límite diario de las medias móviles octohorarias de 120 µg/m ³ : 25/año promedio en un periodo de 3 años	9 en 2022 20 desde 2020	-	70,13 µg/m ³
C ₆ H ₆	-	-	5 µg/m ³	0,13 µg/m ³

Con un 97,5% de datos válidos en el año, las mediciones de la estación de calidad del aire muestran que las medias anuales obtenidas para todos los contaminantes se encuentran por debajo de las permitidas en el *Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire*, a excepción del NO_x. En este caso, es reseñable la influencia que ejercen las embarcaciones de pasajeros y de mantenimiento sobre la estación de análisis cuando pasan cerca de ésta, así como la relación existente entre la elevación de valores de NO_x, así como también de ozono, con vientos procedentes de la central eléctrica.

En cuanto al resto de superaciones (ozono, partículas...), éstas se han encontrado por debajo de las permitidas en la legislación.

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, diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto

Se considera que la principal causa de deterioro de la calidad de las aguas del Puerto de Ceuta son los vertidos accidentales y los vertidos urbanos al puerto.

En relación a la realización por parte de la Autoridad Portuaria de un inventario y valoración de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del puerto, este organismo desarrolla el estudio de los indicadores biológicos de las aguas portuarias y de los fondos marinos, así como el Programa de vigilancia ambiental según la recomendación ROM 5.1-13.

Posibles focos de vertido	Orden de relevancia
Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos	1
Vertidos no reglamentarios procedentes de buques (sentinas, etc.)	2
Repostado y avituallamiento de buque en muelle	3
Bunkering de buques fondeados	4
Aguas residuales urbanas no depuradas	5
Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos	6
Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar	7
Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR)	-
Ríos, arroyos, ramblas o acequias	-
Vertidos industriales de concesiones portuarias	-
Obras	-
Dragados	-
Limpieza y chorreos de cascos de barcos	-
Derrames en carga/descarga de graneles sólidos	-
Otros vertidos (especificar cuáles)	-

Se otorga al 1 la mayor relevancia y al 7 la menor relevancia.

A_11. Descripción sintética de las medidas administrativas, operativas o técnicas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto

Las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria de Ceuta para mejorar o controlar la calidad de las aguas del puerto son las indicadas seguidamente:

- Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas;
- Identificación y control de los vertidos procedentes de las aguas pluviales;
- Implantación del programa ROM 5.1 y realización de campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos;
- Aplicación del programa de indicadores biológicos marinos;
- Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador;
- Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones;
- Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios;
- Vigilancia por parte de la Policía Portuaria, a quien se imparte formación ambiental específica;
- Aprobación del Plan Interior Marítimo de respuesta ante emergencias por contaminación marina;
- Contrato suscrito con empresa externa para disposición de medios anticontaminación;
- Contrato de limpieza de la lámina de agua;
- Aprobación de la Regulación de las actividades de limpieza del puerto y gestión de los residuos provenientes de los usuarios del dominio público portuario que sean productores / poseedores en el Puerto de Ceuta, publicada en el BOCCE nº 5.273, de 28 de junio de 2013;
- Mejoras en red de saneamiento;
- Promoción de actividades de divulgación ambiental en el museo del Puerto.

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria solicita a las concesiones y autorizaciones, con periodicidad anual, información sobre el cumplimiento de la normativa ambiental, al objeto de verificar que éstas disponen de los permisos que les sean de aplicación en materia de vertidos.

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

Durante 2022, y como viene siendo habitual, la Autoridad Portuaria de Ceuta ha continuado realizando la vigilancia de la calidad de las aguas portuarias conforme a las directrices proporcionadas por la Recomendación para Obras Marítimas “ROM 5.1. Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias” y mediante una red de Estaciones Centinela.

En 2022 se han realizado mediciones en una nueva estación ROM, que hacen un total de siete entre la Zona I y la Zona II de aguas del puerto. En éstas, equipos sumergidos miden en continuo la turbidez, la dirección y velocidad de corriente y parámetros físico-químicos del agua (temperatura, presión, salinidad, conductividad, densidad y, desde 2022, pH y oxígeno disuelto). Estas mediciones se complementan con la toma diaria de imágenes satelitales de alta resolución para clorofila, turbidez y temperatura, y con mediciones puntuales de nutrientes, metales, benceno e hidrocarburos aromáticos policíclicos.

Los muestreos de 2022 reflejan una buena calidad de las aguas en general, destacando el excelente nivel de clorofila y coliformes, con rango de mejora respecto a turbidez y a mercurio, níquel y plomo que, si bien no cuentan con normativa, se recomienda efectuar su vigilancia y control, con especial atención a dragados que pudiesen resuspenderlos.

Por su parte, en las cinco Estaciones Centinela (cuatro en zona I y una en zona II, incluida en el programa de monitoreo del coralígeno mediterráneo, que establece la metodología para evaluar las comunidades coralígenas) se ha continuado realizando un exhaustivo control biológico del medio bentónico de las aguas con presencia de especies y hábitats que puedan ser sensibles a las operaciones portuarias, combinando las descripciones sobre bionomía bentónica y ecología general de los fondos marinos portuarios con una serie de índices y proporciones numéricas basadas en las especies, los hábitats, la abundancia y el grado de naturalidad que presentan.

En general, se mantiene el cambio de paisaje y la reducción de diversidad algal debido a la irrupción dramática y el crecimiento desmesurado de la especie *Rugulopteryx okamurae*, que ha desplazado a otras especies fotosintetizadoras y domina el 70-80% del fondo muestreado, indicando que la especie se ha afianzado definitivamente en el litoral sin reducir su capacidad de crecimiento y colonización de los fondos rocosos hasta

los 40 metros de profundidad, manteniéndose solamente los ambientes más oscuros parcialmente libres de esta alga invasora.

En las cuatro estaciones en zona I se detecta que la acumulación de sedimento y, sobre todo, la suspensión del mismo en la columna de agua están condicionando la comunidad bentónica. Para mejorar la calidad biológica de las aguas, se considera fundamental disminuir esta sedimentación mediante la reducción paulatina de vertidos (aguas sucias, aguas fecales, escorrentías, aguas de lastre, hidrocarburos...) y de residuos (incluidos restos de aparejos de pesca).

A este respecto, los datos generados por la evaluación del estado vital de las gorgonias persisten en la negatividad del impacto pesquero, con restos de aparejos que dañan al coralígeno *Paramuricea clavata*, que muestra un gran daño cronificado, si bien se aprecia un saludable reclutamiento de pequeños ejemplares que favorecen la regeneración del bosque de gorgonias rojas. No obstante, urge desarrollar una normativa portuaria para la protección efectiva de la estación de control e impedir la pesca deportiva y profesional sobre este importante monumento natural.

Además de la evaluación en las estaciones, durante 2022 se ha hecho una exploración general de las zonas para la posible instalación futura de nuevas estaciones centinela de control ambiental en la zona II y, en el marco del proyecto INTEMARES, se ha propuesto al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico un monumento natural protegido de la pesca y regulado para el buceo, en un espacio en el que se desarrollan abundantes montañas sumergidas de pequeño tamaño asociadas al litoral.

En resumen, los indicadores medidos son los que se indican en la siguiente tabla.

Indicadores	Medidos
Fisicoquímicos	X
Turbidez / sólidos en suspensión	X
Nutrientes	X
Clorofilas	X
Metales pesados	X
Pesticidas	
Otros microcontaminantes orgánicos	
Indicadores biológicos	X

A_13. Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales

La red de saneamiento del Puerto de Ceuta es gestionada por Aguas de Ceuta, Empresa Municipal, S.A. (ACEMSA). Ésta cuenta con las siguientes superficies de recogida de aguas residuales.

Recogida de aguas residuales	2022
Superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de dónde vierta y del tratamiento) (%)	69
Superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR (%)	69
Superficie terrestre que vierte a fosas sépticas (%)	24

En relación a la mejora de la red de saneamiento, la Autoridad Portuaria ha realizado las siguientes actuaciones:

Actuación	Fecha adjudicación	Fecha finalización	Importe adjudicación
1ª fase de construcción de un colector general en la avenida Juan de Borbón	18/03/2022	11/2022	1.093.948,90 €
Captación de agua de la red de abastecimiento para uso en el proceso de limpieza y mantenimiento del sistema contra incendios	10/11/2022	12/2022	38.670,96 €

1ª fase de construcción de un colector general en la avenida Juan de Borbón:

El Puerto de Ceuta cuenta con una red de saneamiento, principalmente de carácter unitario, de escaso diámetro y de una antigüedad media de 50 años, ejecutada en hormigón en masa. La red de abastecimiento, realizada en su mayoría con tuberías de fibrocemento, presenta una importante cantidad de fugas y pérdidas, siendo su dimensionamiento insuficiente en las actuales condiciones de servicio.

La Autoridad Portuaria se ha propuesto renovar totalmente estas infraestructuras mediante la sustitución de la red de abastecimiento de agua potable desde la carretera de Benítez hasta el Instituto Social de la Marina, así como la construcción de un nuevo colector general de saneamiento en la zona portuaria, que conectará, en una primera fase, la Estación de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) de Benítez con el Instituto Social de la Marina, dejando para la segunda fase la continuación hasta la futura EBAR de los Jardines de la Argentina.

Esta actuación ha contado con recursos económicos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España, incluidos en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia aprobados por el Consejo de Europa, a través del Reglamento que permite la financiación de proyectos de inversión en seis ámbitos de actuación, entre los que se encuentra la red de saneamiento del puerto.

Además del importe de las obras, adjudicadas a la empresa Eneas Servicios Integrales, S.A., se contrató a la empresa Sancus como asistencia técnica para la dirección, por importe de 15.889,40 €.

Captación de agua de la red de abastecimiento para uso en el proceso de limpieza y mantenimiento del sistema contra incendios:

El sistema contra incendios de las obras “Instalaciones contra incendios del atraque adosado a la 3ª alineación del dique de Poniente” utiliza el agua salada para la limpieza y mantenimiento de sus bombas. A la vista de que el contenido en sal del agua puede ir dañando y deteriorando el estado de las instalaciones, se apreció la necesidad de realizar esta inversión para captar agua dulce para la limpieza y mantenimiento de toda la instalación contra incendios.

A_14. Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de escorrentías

Recogida de aguas pluviales	2022
Superficie terrestre que cuenta con red de recogida de escorrentías (independientemente de que el agua sea tratada o no) (%)	58
Superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas de escorrentías (%)	0

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

Recogida de flotantes	2022
Nº de embarcaciones empleadas en el servicio	1/servicio
Frecuencia de la limpieza	Diaria
Residuos recogidos (kg)	833,82

A_16. Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación

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, el dron marino USV Vendaval ha realizado la supervisión de vertidos puntuales, además de la vigilancia de operaciones y el control, especialmente, de cruceros.

Las emergencias acontecidas, así como la forma en que se les dio respuesta, se describen brevemente a continuación. En todos los casos, los valores de contaminación en el medio marino portuario fueron revertidos a sus valores naturales.

Episodios de contaminación marina	2022
Nº de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM	0
Nº 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
Nº de emergencias por contaminación marina que han requerido la activación del PIM del puerto ("situación 0")	3
Nº de emergencias por contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional ("situación 1 o superior")	0

Febrero:

El día 14, durante la limpieza de la lámina de agua, se detecta una mancha de combustible / aceite de origen desconocido en las proximidades de los muelles Alfau y Levante y con extensión hasta la zona del varadero, con un par de centímetros de emulsión y con emisión de compuestos orgánicos perceptibles al olfato.

En las operaciones de limpieza participaron tres personas, que lanzaron toallas absorbentes sobre la mancha y la removieron con pértigas para favorecer la absorción, dándose por finalizado el episodio ese mismo día. No obstante, al día siguiente se volvieron a detectar restos de similares características en la zona, posiblemente aflorados desde los bajos de las galerías del muelle tras el cambio de corriente / viento. Nuevamente se procedió a la limpieza, utilizando una embarcación para agilizar las operaciones.

En los dos días siguientes se continuaron retirando hidrocarburos que seguían apareciendo, probablemente del interior de las galerías. Las actuaciones se dieron por finalizadas el 17, tras confirmar la inexistencia de nuevas apariciones.

Marzo:

El día 22, durante el izado para el depósito en tierra de una embarcación semihundida decomisada por la Guardia Civil en las inmediaciones de las dependencias de ésta en el Muelle Pesquero, se produjo un derrame del combustible de la embarcación.

Hasta la zona se desplazaron varios operarios y una embarcación para la instalación de dos barreras oleofílicas para rodear la embarcación y de otras dos barreras para cerrar la zona de confluencia con el cantil del muelle. Posteriormente se extendieron toallas oleofílicas para la absorción del combustible, dándose por finalizados los trabajos al día siguiente, tras la extracción de la embarcación y la inexistencia de restos de hidrocarburos.

Noviembre:

El día 30 se detecta una mancha de naturaleza y origen desconocido que afectó a los muelles de Poniente, Cañonero Dato y España. La mancha tenía una apariencia distinta a la esperada en derrames de hidrocarburos, y la presencia de restos más concentrados parece indicar que éstos actuaron como conglomerantes de materia orgánica presente en el agua.

Distintos efectivos actuaron tanto en tierra como desde el agua arrojando toallas absorbentes y removiendo las toallas mediante el batido y estelas de la embarcación de recogida. Dada la eficacia de las toallas absorbentes oleofílicas utilizadas, la composición de la mancha podría tener características oleosas de cadena y contenido de volátiles diferentes a un combustible normal, pudiendo tratarse de compuestos lubricantes / aceites varios.

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

Las aguas residuales generadas en el Puerto de Ceuta son de origen urbano, procedentes de las actividades propias y los aseos de las oficinas de la Autoridad Portuaria, de las dependencias de la Policía Portuaria y de los servicios instalados en la zona de pre-embarque, y se destinan al colector municipal y fosa séptica.

Generación de aguas residuales	2022
Volumen de aguas residuales urbanas (ARU) (m ³)	556
Volumen de aguas residuales industriales (ARI) (m ³)	0
Volumen de aguas residuales mixtas (m ³)	0
Volumen total (m³)	556

Ruidos

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

Posibles focos de ruido	Orden de relevancia
Buques atracados	1
Movimiento terminales Ro-Ro	2
Actividad industrial concesiones	3
Obras	4
Maquinaria portuaria	5
Manipulación de contenedores	6
Manipulación de chatarra	7
Tráfico de camiones	8
Tráfico ferroviario	-
Locales de ocio	-
Otras actividades (indicar cuáles)	-

Se otorga al 1 la mayor relevancia y al 8 la menor relevancia.

A_19. Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año realizadas por grupos de interés del puerto relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria

La Autoridad Portuaria de Ceuta no dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales. En su lugar, cuenta con un sistema de gestión de quejas y sugerencias a disposición de sus clientes y usuarios, conforme se detalla en el indicador I_21.

Durante 2022 no se ha recibido ninguna queja ligada a contaminación acústica.

Evolución del número de quejas	2020	2021	2022
Número de quejas	0	0	0

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

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, que 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 de Ceuta se ha planteado como objetivo la elaboración de un mapa de ruido de su instalación portuaria, cuyo pliego se encuentra actualmente en proceso de redacción.

Adicionalmente, el puerto está incluido en el mapa de ruido elaborado por la Ciudad Autónoma de Ceuta (no así en el plan de acción acústica elaborado por el ayuntamiento).

La Autoridad Portuaria ha llevado a cabo mediciones de ruido en varias ocasiones, en las que no se ha identificado ningún foco de emisiones acústicas significativas. Esto, unido a la ausencia de quejas al respecto, justifica la ausencia de campañas de medida de los niveles sonoros generados por la Comunidad 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

Las actuaciones que se han acometido en 2022 sobre focos de ruido son:

- Vigilancia/inspección por personal de la Autoridad Portuaria;
- Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones;
- Limitaciones de velocidad en viales del puerto;
- Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas;
- Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos;
- Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas;
- 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.

Ninguna de las anteriores medidas se han implantado por motivos de quejas o dentro del desarrollo de un plan de acción o plan zonal de gestión de la calidad acústica elaborado por el ayuntamiento.

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)

La Autoridad Portuaria de Ceuta realiza la contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos (incluidos los del servicio de limpieza), así como aquéllos que pasan a un proceso de valorización.

Por otra parte, actualmente no se cuenta ni se tiene previsto contar con un plan de minimización y valorización de los residuos generados en sus instalaciones propias y los servicios a su cargo.

Residuos	Peligrosos	No peligrosos	Inertes
Cantidad recogida (t)	2,83	1.132,25	139,35
Cantidad recogida respecto del total recogido (%)	0,2	88,9	10,9

Residuos	Residuos sólidos urbanos	Residuos peligrosos	Aceites
Recogida separada (%)	100	100	100
Valorización (%)	66	100	100

A_23. Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto

La Autoridad Portuaria no ha realizado ningún inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios. Sin embargo, dispone de contenedores para la recogida segregada de los residuos que se generan en la zona de servicio del puerto, cuya disposición y ubicación se determinaron sobre la base de un diagnóstico previo.

En cuanto a los residuos generados en la Comunidad Portuaria, se contabilizan maderas, papel y cartón, vidrios, plásticos y enseres.

Fuentes de residuos	Orden de relevancia
Entrega de desechos MARPOL	1
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	2
Actividades de concesiones generadoras por sus titulares	3
Obras	4
Limpieza de la lámina de agua (sólidos flotantes)	5
Limpieza de fosas sépticas	6
Limpieza de vertidos accidentales	7
Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio	8
Pesca (embalajes, redes, restos de pescado, etc.)	9
Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc.)	10
Restos de barraduras de movimiento de graneles sólidos	-

A_24. Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria

Las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el puerto son:

- Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto;
- Puntos limpios con recogida separada;
- Normas de obligado cumplimiento;
- Vigilancia de las instalaciones por la Policía Portuaria e inspecciones regulares del Responsable de Seguridad y Medio Ambiente;
- Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados;
- Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental, así como existencia de la instrucción técnica “Gestión de residuos peligrosos”;
- Convenios de buenas prácticas;
- Campañas de sensibilización.

Los residuos valorizables (papel y cartón, plásticos, envases metálicos, etc.) depositados en los puntos de almacenamiento habilitados por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio son recogidos y gestionados por una empresa externa, 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.

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

Con el objeto de ser más competitiva en el mercado mundial del búnkering, la Autoridad Portuaria de Ceuta tiene la intención de realizar un dragado para la mejora del calado en la dársena de levante. Este dragado será de unos 9.129 m³, con el objetivo de que un buque petrolero de unas 75.000 TPM, 230 m de eslora, 32,20 de

manga y un calado de 12,50 en carga pueda realizar las maniobras de entrada y salida a puerto en las mejores condiciones de seguridad posible.

Los materiales para dragar están constituidos principalmente por rocas de diverso tamaño (<0,5 m) y arenas medias, con un contenido promedio en finos inferior al 3%. Según los análisis realizados, se encuentran caracterizados como materiales de categoría A (según la DCMD).

Material dragado	Volumen dragado (m ³)	Porcentaje respecto del total dragado (%)
Material de categoría A	9.129	100%
Material de categoría B	-	-
Material de categoría C	-	-
Material clasificado como residuo	-	-
Total material dragado	9.129	-

Para reducir su impacto, tanto en la zona de extracción como en la zona de vertido o confinamiento, no se realizarán las obras de dragado durante los periodos de marea llenante, para evitar que la posible turbidez generada se mueva dentro de la Zona I portuaria en dirección hacia el sector L, donde se localizan poblaciones de *Patella ferruginea*.

Las pantallas antiturbidez se usarán durante la totalidad de las actuaciones para impedir la dispersión de sólidos en suspensión. Se velará por la eficacia y funcionalidad de esta medida, buscando una solución de diseño que permita su instalación óptima, de acuerdo con sus requerimientos técnicos. Concretamente, se asegurará que éstas se ubiquen sobre fondos sin presencia de especies incluidas en el *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas*, ni de ningún otro tipo de hábitat o especies de importancia comunitaria

Todos los restos del alga invasora *Rugulopteryx okamurae* que sean retirados por la embarcación de limpieza tras haber quedado flotando en la zona de contención o entre la draga y la barrera se introducirán en bolsas o envases herméticos durante su retirada hasta su llegada al punto de inertización, para evitar su propagación durante el desplazamiento.

Todos los elementos que hayan estado en contacto con el alga invasora *Rugulopteryx okamurae* durante las obras serán desinfectados antes de ser utilizado de nuevo para otro fin.

Tras los trabajos de dragado, se hará seguimiento a las poblaciones de *Rugulopteryx okamurae* asentadas en las aguas del entorno de actuación, en el que se incluirá información relacionada con su estado, distribución espacial y comunidades asociadas. Este seguimiento se realizará, al menos, una vez al mes durante los primeros seis meses de haber finalizado las actividades.

Para evitar que los ruidos puedan afectar a cetáceos o tortugas marinas, antes de comenzar las obras proyectadas se realizará una observación previa del entorno de las obras y el puerto, para confirmar que no hay presencia de estas especies. Para ello se utilizará como referencia el “Manual del observador de mamíferos para operaciones off-shore generadoras y ruido en aguas españolas”. En caso de detectar alguna de estas especies antes o durante la obra, se deberá esperar por lo menos 60 minutos desde el último avistamiento localizado para iniciar o retomar la instalación.

En relación a la tramitación ambiental del dragado, ya se ha recibido el documento con el condicionado ambiental, estándose a la espera del informe ambiental.

Medio natural

A_26. Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario

Los espacios protegidos que pueden verse afectados por la actividad portuaria o sus ampliaciones son:

- **Calamocarro-Benzú:** Lugar de Interés Comunitario (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), cuya conservación se regula en el plan de gestión ES6310001;
- **Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho:** LIC, con plan de gestión ES6310002;
- **Acantilados del Monte Hacho:** ZEPA, con plan de gestión ES0000197.



Calamocarro-Benzú

Zona marítimo-terrestre del Monte Hacho

Acantilados del Monte Hacho

En cuanto a la existencia de especies protegidas que habitan estas aguas y pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el puerto, algunas están catalogadas como “vulnerables” en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, como *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”.

A_27. Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes, en particular, la disponibilidad de cartografía biónmica submarina de las aguas del 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, con las que se va completando la bionomía del puerto.

Del informe elaborado a partir de los datos recopilados durante 2022 se concluye el afianzamiento de la especie *Rugulopteryx okamurae* en el litoral, que ha desplazado a otras especies fotosintetizadoras y domina el 70-80% del fondo muestreado, manteniéndose solamente los ambientes más oscuros parcialmente libres de esta alga invasora.

En cuanto a la evaluación del estado vital de las gorgonias, se observa que persiste la negatividad del impacto pesquero, con restos de aparejos que dañan al coralígeno *Paramuricea clavata*, que muestra un gran daño cronificado, si bien se aprecia un saludable reclutamiento de pequeños ejemplares que favorecen la regeneración del bosque de gorgonias rojas.

También se ha detectado un alto nivel de acumulación de sedimento y, sobre todo, de suspensión del mismo en la columna de agua. Para disminuirlo se considera necesario reducir paulatinamente los vertidos (aguas sucias, aguas fecales, escorrentías, aguas de lastre, hidrocarburos...) y los residuos (incluidos restos de aparejos de pesca).

Para evitar problemas de enganche de las anclas de embarcaciones por restos de pecios abandonados en los fondos de la Zona II (destinada al fondeadero de buques de gran eslora y calado), durante 2022 se han realizado trabajos de cartografía de los fondos marinos para la identificación de pecios tales como cadenas, anclas, etc., por valor de 26.606 €.

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

Durante 2022 se han realizado, como viene siendo habitual, dos campañas de limpieza de fondos, con un importe aproximado de 3.140,71 €.

Adicionalmente, la colocación de bloques de hormigón en el dique de la ampliación de Poniente, para reforzar la escollera tras la pérdida de bloques por el temporal de abril, se hizo con la coordinación de la Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos, por la presencia de *Patella ferruginea* en dichos bloques. Así, se dio un curso a los operarios y se establecieron zonas de control para evitar afectar a la población de *Patella ferruginea*. El mantenimiento de esta estructura, por lo tanto, es una actuación que va a favorecer la conservación de la especie. La colocación de los bloques fue también supervisada por el dron marino de la Autoridad Portuaria.

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 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 11,65 hectáreas; por lo tanto, las instalaciones activas son 71,39 hectáreas, lo que proporciona una eficiencia en el uso del suelo del 86%.

A_30. Evolución 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

La gestión de la red de distribución de agua del Puerto de Ceuta está externalizada a la empresa ACEMSA, que se encarga asimismo de la venta de agua en el puerto.

El grado en el que la Autoridad Portuaria controla o registra las diferentes fuentes de consumo del total de agua que consume directamente es mayor al 75%.

Consumo de agua	2020	2021	2022
Consumo de agua potable (m ³)	7.626	8.460	7.534
Consumo de agua no potable (m ³)	14.526	13.863	11.567
Consumo total de agua (m³)	22.152	22.323	19.101
Superficie de la zona de servicio de tierra y agua (m ²)	7.326.900	7.326.900	8.402.400
Consumo total de agua por superficie (m³/m²)	0,0030	0,0030	0,0023

Distribución por fuentes de consumo de agua	2022
Doméstico/oficinas	39%
Riego zonas verdes	61%
Sistemas de prevención de polvo por riego	0%
Otras	0%

Los datos facilitados en las tablas son datos y estimaciones.

En cuanto a las medidas de ahorro de agua y control del consumo implantadas por la Autoridad Portuaria, este organismo fomenta la utilización de agua no potable en las actividades que lo admitan y promueve el consumo responsable entre sus trabajadores mediante las instrucciones técnicas “Directrices Ambientales para la reducción del Consumo de recursos”.

Además, realiza mediciones del caudal mediante caudalímetros y mantiene la red de abastecimiento en adecuadas condiciones, reparando posibles averías de forma que se controlen y minimicen, en la medida de lo posible, las pérdidas.

En 2022 cabe destacar las obras del nuevo colector, que incluyen la sustitución de canalizaciones y permitirán reducir pérdidas en la red de abastecimiento, repercutiendo en una disminución del consumo de agua. También se ha instalado una nueva red de suministro de agua a buques.

A_31. Evolución 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 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

La distribución de la energía eléctrica en el Puerto de Ceuta la realiza la compañía distribuidora EAECD, S.A. (Empresa de Alumbrado Eléctrico de Ceuta Distribución, S.A.), que se encarga asimismo de la venta de energía eléctrica a operadores en el puerto.

El grado en el que la Autoridad Portuaria controla o registra las diferentes fuentes de consumo del total de energía que consume o gestiona directamente es mayor al 75%.

Consumo de electricidad	2020	2021	2022
Consumo total de electricidad (kWh)	2.074.045	2.291.453	2.446.690
Superficie de la zona de servicio de tierra y agua (m ²)	7.326.900	7.326.900	8.402.400
Consumo total de electricidad por superficie (kWh/m²)	0,29	0,30	0,29

Distribución por fuentes de consumo de electricidad	2022
Alumbrado público	23%
Usos comunes	45%
Oficinas	12%
Otras	20%

En cuanto a las 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, certificado conforme a la norma UNE-EN ISO 50001:2018. En el marco de éste se implantan las siguientes medidas:

- 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;
- 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;
- Instalación de alumbrado de tecnología led en diversas zonas;
- Instalación de placas fotovoltaicas y de tres postes de recarga de vehículos eléctricos en el Muelle España;
- Tramitación de compras conforme a criterios de eficiencia energética;
- Preinstalación del Sistema de alumbrado para el Servicio Marítimo de la Guardia Civil;
- 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;
- 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”.

En concreto, durante 2022 se han instalado más de 100 nuevas luminarias LED en tres viales y sus accesos transversales de las concesiones de la avenida Juan de Borbón, en sustitución de los equipos de vapor de mercurio existentes hasta la fecha, cuya iluminación era escasa. Los nuevos proyectores de inyección de aluminio, con unos 10.000 lúmenes y 14.600 W en total, están preparados para las condiciones climáticas del entorno marino, y suponen una mejora, además de en la calidad de la iluminación y en la seguridad de la zona, de la eficiencia energética y, por lo tanto, de la protección del medio ambiente, con un ahorro estimado de más de 3.000 € anuales.

También se han sustituido luminarias de vapor de sodio en el Muelle Pesquero por otras de tecnología LED para mejorar su eficiencia de iluminación y la seguridad tras la incorporación de la Guardia Civil del Mar a la zona. Las actuaciones han comprendido el suministro de 8 luminarias de 100 W y unos 10.000 lúmenes de fundición de aluminio en el dique de abrigo y de 10 columnas de fibra PRFV con luminaria de fundición de aluminio y unos 200 W en la zona descubierta, con una potencia total de 2.800 W, que supone un ahorro del 34% frente a la potencia existente previamente.

Por otra parte, en la Memoria del proyecto de construcción “Actuaciones de mejora para la Estación Marítima” se ha incluido un anejo de eficiencia energética y sostenibilidad que analiza todas las medidas de eficiencia energética tenidas en cuenta en la redacción de dicho proyecto en materia de limitación del consumo energético, control de la demanda energética, rendimiento de las instalaciones térmicas, eficiencia de instalaciones de iluminación, contribución de fuentes de energía renovables y certificación de la eficiencia energética. Entre éstas destaca la instalación de iluminación con sistema de control de ajuste de encendido conforme a la ocupación real de la zona y con sistema de regulación que optimice el aprovechamiento de la luz natural en las zonas que reúnan determinadas condiciones, o la satisfacción de la demanda energética de agua caliente sanitaria mediante un sistema de captación solar.

A_33. Evolución del consumo anual total de combustibles empleado por la Autoridad Portuaria, expresado como kWh y como kWh por metro cuadrado de zona de servicio

Consumo de combustible	2020	2021	2022
Consumo total de combustible (kWh)	116.699	147.796	154.079
Superficie de la zona de servicio de tierra y agua (m ²)	7.333.900	7.333.900	8.402.400
Consumo total de combustible por superficie (kWh/m²)	0,016	0,020	0,018

Distribución por fuentes de consumo de combustible	2022
Gas natural	-
GLP, propano o butano	-
Gasolina	61%
Gasóleo	39%
Biodiesel	-

Distribución por usos de combustible	2022
Calefacción / agua caliente sanitaria	-
Vehículos	85%
Embarcaciones	5%
Generadores	10%
Otros usos	-

Entre las medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria destacan:

- 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

Con carácter general, la Autoridad Portuaria de Ceuta incluye las siguientes condiciones en las prescripciones de servicio y en los títulos concesionales:

- Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad;
- Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de generar emisiones, vertidos, derrames o residuos;
- Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales;
- Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones y superficies de trabajo;
- Referencia al desarrollo de mantenimientos en zonas adecuadamente habilitadas para ello;
- Exigencia sobre gestión de residuos;
- Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios;
- Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la *Ley 26/2007*;
- En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa;
- Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente;
- Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones;
- Requisitos en materia de eficiencia energética.

Adicionalmente a lo anterior, en la última licitación del pliego de residuos sólidos urbanos, limpieza y desinfección se incluyó como criterio de calidad el registro y la reducción de la huella de carbono.



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”

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.

Empresas	Nº con SGA	% con SGA
Gestión del Puerto Deportivo	1	100
Servicio MARPOL	1	100
Servicio de amarre	1	100



Memoria de Sostenibilidad 2022



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Autoridad Portuaria de Ceuta



ANEXO VIII. SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

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

PLANES DE AUTOPROTECCIÓN (PAU)

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

PUERTO:	Adaptado a convenio DGMM-OPPE	Fecha de aprobación en Consejo (*)	Fecha de remisión a OPPE	Prevista Revisión	Fecha prevista envío a OPPE	Estado de la tramitación
CEUTA	SI	22-05-23				

(*) Fecha de la reunión del Consejo de Administración en que se aprobó el PAU, habiendo recibido el informe preceptivo de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias (DGPC) del Ministerio del Interior. VER NOTA ANEXA

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 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 y cuando expire el plazo indicado por MIR en la resolución de aprobación.

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 2023 o 2024?	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	a) Sin iniciar EPP/PPP		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. Deberá presentarse un nuevo PPP en un plazo máximo 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 31/03/2023	Nº IP725 cuyo plazo para revisar EPIP pasados 5 años expira entre 01/04/2023 y el 31/12/2024	Nº IP725 que no han revisado PPIP pasados 6 meses o más de última revisión de EPIP	Nº IP725 que no han revisado PPIP pasados menos de 6 meses de última revisión de EPIP	Incidencia: Si E>0 y/o G>0	Comentarios	Fecha prevista cierre incidencias	¿Existe planificación de inspecciones a las IP725 de gestionadas por terceros de control de cumplimiento de la normativa de protección marítima?	¿Existe planificación de auditorías internas a las IP725 de gestión propia de cumplimiento de la normativa de protección marítima?
Ceuta	5	5	0	0	0	0	0	No incidencia			NO	NO



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

AYUDAS A LA NAVEGACIÓN - INDICADORES (II)

Usos Complementarios en faros					
Nombre faro (insertar tantas líneas como sea necesario)	Uso				
Faro de Punta Almina	No				
Faro de....					
PLAN DE INSPECCIÓN					
Nº Balizamientos de terceros excluyendo ODAS	0				
Nº total de señales de terceros	0				
¿Hay aprobado un Plan de Inspección?	NO	Fecha prevista de aprobación de un plan de inspección:	EN REDACCIÓN		
Ultima fecha revisión Plan de Inspección por Puertos del Estado					
Disponibilidad					
Categoría	categoria 1	categoria 2	categoria 3		
% Disponibilidad del servicio Red Litoral	100%				
% Disponibilidad del servicio baliz. portuario	100%				
Tiempo medio de resolución de incidencias Red litoral	1 HORA				
Tiempo medio de resolución de incidencias baliz. portuario	1 HORA				
Disponen de sistema de calidad aplicado al servicio AtoN	SI				
Indicador					
Número total de señales de la AP	18				
Numero de señales renovadas	100%				
Número de señales con control remoto	100%				
Número de empleados con dedicación 100 % AtoN	3				
Numero de embarcaciones dedicadas a AtoN	0				
Gastos AtoN por tipos de señal	Faros	Balizas terrestres	Balizas acceso marítimo	Balizas Rio	Otros
Gasto personal en AToN (€)	120.198,61				
Gastos mantenimiento y explotación en AToN (€)	7000				
Total Gastos AtoN	127198,61	0			

AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (I)

CAPITAL HUMANO	IGUALDAD	Indicador	2022	2027			
		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				
	PLAN DE IGUALDAD:						
		¿Tiene aprobado un Plan de Igualdad?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2022		
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	Plantilla media Total:	2022	2027				
	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%				
	PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL:						
		¿Tiene aprobado un Plan de Accesibilidad Universal?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2024		
		¿Tiene implantadas medidas para la accesibilidad universal?	SI				
COMUNICACIÓN	¿Tiene aprobado un Plan de Comunicación?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2024			
	¿Hay implantadas herramientas de trabajo en equipo?	SI	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	CÓDIGO ÉTICO:						
	¿Tiene aprobado un Código de Conducta Ético?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2024			
	¿Existe una Comisión Ética Corporativa?	SI	¿Existe una plataforma de ética corporativa?	NO			
	¿Existe un modelo de cumplimiento corporativo ("compliance")?	NO	Fecha prevista de aprobación:				
INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD	¿Existe un Foro permanente Puerto-Ciudad?	NO	Fecha prevista de aprobación:	02/07/2021			
	Valoración media del puerto/s por parte de los ciudadanos	MEDIA	¿Existe un estudio de impacto socioeconómico del puerto?	SI	Año de realización	2019	
	¿Existe un mecanismo reglado de ayudas puerto-ciudad?	NO					



ANEXO X. OBJETIVOS OPERATIVOS.

- ✓ Cumplimiento de los objetivos de gestión 2022.

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2022 -2023 -2024

Objetivos 2022	Avance	% Ejecución	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	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	100	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	100	1.- Contratación asistencia técnica. 2.- Desarrollo del programa. 3.-Implantación del nuevo sistema.
Adopción de mejoras para la interacción Puerto-Ciudad	En Curso	75	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. Implantación nuevos procedimiento de cobros. 1. Puesta en funcionamiento de sistema de información vía web.
Medidas para la captación de nuevos tráficos	En Curso	100	1.-Contactos y reuniones con los operadores 2.-Plan de actuación conjunta con la comunidad portuaria.
Plan de equilibrio financiero	En Curso	100	1.-Ejecución y seguimiento de las medidas del Plan de Reequilibrio Financiero.
Puesta en valor de suelo portuario, atracción de nuevas actividades como el 'bunkering'	En Curso	100	1. Aprobación de la nueva valoración de los terrenos y lámina de aguas. 2. Actividades de promoción del puerto ante los potenciales operadores (asistencia a evetos especializados del sector IBIA, reuniones con operadores, etc.).3. Aprobación y aplicación de nuevas bonificaciones para incentivar los tráficos.

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2022 -2023 -2024

Objetivos 2023	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.-Redacción y aprobación PCAP y PPT. 2.-Aprobación del gasto 3.-Adjudicación del contrato
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.- 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	1. Aplicación de los nuevos procedimientos.
Medidas para la captación de nuevos tráficos	En Curso	1.-Contactos y reuniones con los operadores 2.-Plan de actuación conjunta con la comunidad portuaria.
Plan de reequilibrio financiero	En Curso	1.-Ejecución y seguimiento de las medidas del Plan de Reequilibrio Financiero.
Puesta en valor de suelo portuario, atracción de nuevas actividades como el 'bunkering'	En Curso	1. Aprobación de la nueva valoración de los terrenos y lámina de aguas. 2. Actividades de promoción del puerto ante los potenciales operadores (asistencia a evetos especializados del sector IBIA, reuniones con operadores, etc.).3. Aprobación y aplicación de nuevas bonificaciones para incentivar los tráficos.

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2022 -2023 -2024

Objetivos 2024	Observaciones
Nueva valoración de terrenos	1.-Licitación asistencia Técnica. 2.-Adjudicación.3.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.-Redacción y aprobación PCAP y PPT. 2.-Aprobación del gasto 3.-Adjudicación del contrato
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.- 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	1. Aplicación de los nuevos procedimientos.
Medidas para la captación de nuevos tráficos	1.-Contactos y reuniones con los operadores 2.-Plan de actuación conjunta con la comunidad portuaria.
Plan de equilibrio financiero	1.-Ejecución y seguimiento de las medidas del Plan de Reequilibrio Financiero.
Adaptación del Plan Estratégico al nuevo Marco de Actuación del Sistema Portuario	1-Preparación pliego contratación asistencia técnica para la revisión del Plan Estratégico.2. Licitación. 3. Adjudicación de la asistencia técnica.
Informe sobre el análisis de las distintas opciones para la prestación del servicio portuario al pasaje	1. Licitación del informe. 2. Ejecución. 3. Informe
Puesta en valor de suelo portuario, atracción de nuevas actividades como el 'bunkering'	1. Aprobación de la nueva valoración de los terrenos y lámina de aguas. 2. Actividades de promoción del puerto ante los potenciales operadores (asistencia a eventos especializados del sector IBIA, reuniones con operadores, etc.).3. Aprobación y aplicación de nuevas bonificaciones para incentivar los tráficos.



ANEXO XI. RATIOS DE GESTIÓN.

Ratios

(en miles de euros)

RATIOS	Cierre real 2022	Presupuesto Aprobado 2023	Previsión Cierre 2023	Presupuesto 2024	2025	2026	2027
Resultado ajustado del ejercicio	-4.711	-6.629	-2.808	-1.881	-1.566	-1.189	-3.858
Activo no corriente medio	93.268	94.950	92.757	100.956	112.016	116.918	122.950
Rentabilidad sobre activos (art. 157 RDL 2/2011)	-5,05%	-6,98%	-3,03%	-1,86%	-1,40%	-1,02%	-3,14%
EBITDA	7.135	1.041	3.526	7.972	4.146	4.432	503
% variación		-85,41%	-50,58%	126,06%	-47,99%	6,91%	-88,65%
Toneladas movidas	1.940.000	1.883.000	2.036.000	2.092.000	2.147.000	2.205.000	2.264.000
EBITDA/Toneladas movidas	3,68	0,55	1,73	3,81	1,93	2,01	0,22
Amortización de deudas a largo y corto plazo	-	600	-	900	1.900	900	3.900
Intereses deudas	-	-	-	-	-	-	-
Servicio de la deuda	-	600	-	900	1.900	900	3.900
Cash Flow (antes de intereses)	1.676	2.414	727	2.094	2.555	2.868	582
Servicio de la deuda/Cash flow	100,00%	-24,86%	100,00%	42,99%	74,36%	31,38%	-670,62%
Terrenos y bienes naturales sin actividad	-	-	-	-	-	-	-
Activo no corriente medio	93.268	94.950	92.757	100.956	112.016	116.918	122.950
Terrenos y bienes naturales sin actividad/Activo no corriente medio	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Gastos recurrentes (1)	21.845	21.374	21.639	22.876	23.409	23.464	22.961
Ingresos recurrentes (2)	16.982	15.094	19.179	21.599	22.411	22.808	19.599
Gastos de explotación/Ingresos de explotación	128,63%	141,61%	112,82%	105,91%	104,45%	102,88%	117,15%
Inversión pública	13.333	14.539	14.097	10.934	7.558	7.693	4.375
Cash flow	1.676	2.414	727	2.094	2.555	2.868	582
Inversión/Cash flow	-795,36%	-602,40%	1.939,24%	522,22%	295,79%	268,21%	-752,29%
Inversión privada	4.044	7.750	11.321	10.054	6.037	5.000	5.000
Inversión pública	13.333	14.539	14.097	10.934	7.558	7.693	4.375
Inversión privada/Inversión pública	30,33%	53,30%	80,31%	91,95%	79,88%	64,99%	114,29%
Inversión pública	13.333	14.539	14.097	10.934	7.558	7.693	4.375
Activo no corriente medio	93.268	94.950	92.757	100.956	112.016	116.918	122.950
Inversión pública/Activo no corriente medio	14,30%	15,31%	15,20%	10,83%	6,75%	6,58%	3,56%
Importe neto de la cifra de negocios	15.078	13.763	15.690	15.990	16.295	16.655	17.020
Tasa de ocupación	3.478	3.500	3.500	3.550	3.600	3.700	3.800
Tasa de ocupación/INCEN	23,07%	25,43%	22,31%	22,20%	22,09%	22,22%	22,33%
Tasa de actividad	1.649	1.451	1.700	1.751	1.804	1.858	1.913
Tasa de actividad/INCEN	10,94%	10,54%	10,84%	10,95%	11,07%	11,15%	11,24%
Toneladas movidas	1.940.000	1.883.000	2.036.000	2.092.000	2.147.000	2.205.000	2.264.000
Superficie para concesiones (m2)	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086	328.086
Toneladas movidas/Superficie para concesiones	6	6	6	6	7	7	7
Metros lineales de muelle en activo	4.669	4.669	4.669	4.669	4.669	4.669	4.669
Toneladas movidas/Metros lineales de muelle en activo	416	403	436	448	460	472	485
Importe neto de la cifra de negocios	15.078	13.763	15.690	15.990	16.295	16.655	17.020
Plantilla media anual	118	134	134	137	138	138	138
INCEN/Plantilla media anual	128	103	117	117	118	121	123
EBITDA	7.135	1.041	3.526	7.972	4.146	4.432	503
EBITDA/Plantilla media anual	60	8	26	58	30	32	4

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

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