

Sumario

Presentación

Responsabilidad Social Corporativa

1. El Puerto de Vigo. La Autoridad Portuaria.

- 1.1 .- Localización y principales características.
- 1.2.- Accesos al Puerto de Vigo.
- 1.3.- Estrategia
- 1.4.- Forma jurídica y gobierno.
- 1.5.- Infraestructuras.
 - 1.5.1 Muelles y funciones
 - 1.5.2 Mejoras en infraestructuras
 - 1.5.3 Resumen obras terminadas en 2015 o en ejecución
- 1.6.- Servicios.
- 1.7.-Mercados servidos.
 - 1.7.1 Origen y destino de los tráficos
 - 1.7.2 Tráficos de mercancías en toneladas

2. El Puerto sostenible

- 2.1.- Sistemas de gestión.
- 2.2.- Estrategia de sostenibilidad.
 - 2.1.1 Energías limpias
 - 2.1.2 Tráficos limpios
 - 2.1.3 Mejora continua de la gestión portuaria
 - 2.1.4 Control ambiental
 - 2.1.5 Apuesta por el I+D+i
- 2.3.- Estrategia Blue Growth / Crecimiento Azul.
- 2.4.- Movilidad sostenible.

3. El Puerto y su actividad económica

- 3.1.- Entorno socioeconómico del Puerto
- 3.2.- Impacto económico social.
- 3.3.- Indicadores económicos.
- 3.4.- Valor industrial asociado al tráfico.
- 3.5.- Gastos e Inversiones.

4. El Puerto y sus empleados

- 4.1.- Perfil de la plantilla.
- 4.2.- Formación
- 4.3.- Seguridad y salud.
- 4.4.- Conciliación e igualdad de oportunidades.

5. El Puerto y la ciudad de Vigo

- 5.1.- Integración Puerto-Ciudad.
 - 5.1.1 Mejoras en infraestructuras
 - 5.1.2 Canales de comunicación
 - 5.1.3 Grupos de interés
 - 5.1.4 Consejos, comités y gabinetes sectoriales
 - 5.1.5 Otras administraciones y entidades
- 5.2.- Programas sociales y culturales.
- 5.3.- Promoción comercial.

6. El Puerto y el Medio Ambiente.

- 6.1.- Gestión Ambiental
- 6.2.- Calidad del aire
- 6.3.- Calidad del agua
 - 6.3.1 Aguas residuales
 - 6.3.2 Residuos en la lámina de agua
- 6.4.- Emisiones acústicas
- 6.5.- Gestión de residuos
 - 6.5.1 Residuos y subproductos
 - 6.5.2 Otros residuos no peligrosos
 - 6.5.3 Residuos peligrosos
 - 6.5.4 Residuos MARPOL
- 6.6.- Biodiversidad
- 6.7.- Ecoeficiencia
 - 6.7.1 Consumo de agua
 - 6.7.2 Consumo de energía eléctrica
 - 6.7.3 Consumo de combustibles
 - 6.7.4 Otros consumos
- 6.8.- Huella de carbono
- 7. Green Energy Ports Conference

Presentación



El Puerto de Vigo se encuentra localizado en un entorno natural excelente, con mucha importancia pesquera y marisquera, donde destaca el Parque Nacional de Illas Atlánticas y cinco zonas de especial protección. Por ello, la Autoridad Portuaria de Vigo considera sumamente importante el respeto medioambiental, desarrollando el impulso de políticas y acciones que permiten un menor impacto en las actividades portuarias, y fomentando el desarrollo sostenible, apostando por Vigo como "Puerto Verde".

Prueba de ello es la consecución de certificaciones internacionales, como la UNE-EN ISO 9001, UNE-EN ISO 14001, certificación europea EMAS III, OHSAS 18001, y el Certificado PERS (Port Environmental Review System), la participación en proyectos de gran importancia, como el TEFLES, el GPEC, o el SEPORHA, además de la organización de la Green Energy Ports Conference, de la cual celebramos este año 2015 su II edición y en la que participaron responsables de instituciones y puertos punteros en este ámbito.

En cuanto al tráfico total de mercancías, durante el año 2015, se ha visto incrementado en un 6,04%, superando los 4 millones de toneladas, gracias al aumento de mercancías como automóviles y sus componentes, conservas, materiales de construcción o la pesca congelada.

Entre los asuntos importantes desarrollados este año, hay que destacar el arranque de la Autopista del Mar entre Vigo y Nantes Saint-Nazaire, con un rápido incremento del tráfico, lo que evidencia la viabilidad de este servicio. La perspectiva para el próximo año, tras la puesta en marcha de las nuevas infraestructuras para atraque, es que este tráfico pueda aumentar de forma sostenible y consolidada.

También ha sido el año del relanzamiento de la PLISAN tras la firma del Convenio de Desarrollo para la financiación y ejecución del proyecto global de una forma colaborativa y en régimen de condominio, rubricado por las tres entidades promotoras: Autoridad Portuaria de Vigo, Consorcio Zona Franca de Vigo y el Instituto Galego de Vivenda y Solo (Xunta de Galicia); del final de la elaboración de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) o de la creación de una nueva terminal de frutas y pereceros.

En términos de gestión, se han adaptado nuevos sistemas de liquidaciones y facturación (Posidonia), nuevas aplicaciones de control estadístico de tráficos portuarios, o un sistema telemático para la información de las ventas de pesca fresca.

Además de cara al año 2016, queremos sentar las bases para la consecución de una correcta planificación del desarrollo del Puerto de Vigo, con la integración de todos los agentes económicos y sociales involucrados en la actividad portuaria, y aprovechando una nueva iniciativa comunitaria dentro de la UE, llamada Crecimiento Azul o Blue Growth, que persigue un crecimiento sostenible en el conjunto de sectores marino y marítimo, incidiendo sobre todos aquellos aspectos que son capaces de generar una actividad económica y social sostenible.

Por todo ello, agradecemos a todos aquellos que cada día contribuyen al avance de nuestro puerto, desde el personal de la Autoridad Portuaria hasta a cada uno de los profesionales de empresas y operadores que utilizan nuestras instalaciones, sin cuyo servicio y apoyo la actividad portuaria no sería posible.

Responsabilidad Social Corporativa



El "desarrollo sostenible" es un objetivo general asumido por toda la sociedad. La Autoridad Portuaria de Vigo, como parte de esta sociedad, tiene una responsabilidad en el alcance de este objetivo común.

Acreedor de una larga, rica y dinámica trayectoria, el Puerto de Vigo ha hecho suya la propuesta europea del Crecimiento Azul y busca situarse en el horizonte 2020 como un modelo de competitividad, eficiencia y sostenibilidad en todas sus actividades, instalaciones y servicios. Estos tres ejes horizontales dependen de cuatro dimensiones verticales, los objetivos Blue Growth Puerto de Vigo 2020, que encauzan los proyectos y acciones que se llevan a cabo, y que son los siguientes:

- Un puerto conectado, en un sentido amplio, no solo en lo referente a los medios e infraestructuras de transporte marítimo intermodal, sino también mediante procesos industriales y logísticos digitalizados, tecnologías de la información y la comunicación y eficiencia en la administración, eslabón de conexión clave con el usuario final.
- Un puerto innovador, integrado en un ecosistema de conocimiento, transferencia, l+D+i, emprendimiento y actuaciones comerciales diferenciadoras.
- Un puerto verde, promotor de la protección y la conservación del medio marítimo y costero, que haga un uso responsable de los recursos naturales y practique la sostenibilidad y la eficiencia energéticas.
- Un puerto inclusivo, enfocado en las personas e implicado con la formación de las nuevas profesiones, la cohesión productiva de los sectores vinculados con el mar, y las actuaciones de innovación social.

Las diferentes actuaciones impulsadas desde las distintas áreas de actividad y en atención a los diversos grupos de interés, responden a una serie de objetivos genéricos:

1	Simultanear el desarrollo portuario con la protección ambiental, garantizando la sostenibilidad de la actividad portuaria.
2	Incentivar la competitividad y profesionalidad de las personas que trabajan en el sector portuario.
3	Asegurar la calidad y la gestión de la información adecuada a los intereses de los distintos colectivos.
4	Promover un clima interno constructivo, integrador y de implicación.
5	Potenciar el compromiso con el entorno.

En definitiva, mediante la Responsabilidad Social Corporativa perseguimos promover las mejores condiciones en beneficio del área de influencia de la Autoridad Portuaria, sus trabajadores, su entorno y la ciudadanía.

1 El Puerto de Vigo La Autoridad Portuaria



1.1.- LOCALIZACIÓN Y PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS.

El Puerto de Vigo es un excelente puerto natural con más de 14.000 hectáreas de agua abrigada, protegido por las Islas Cíes y la península del Morrazo, lo que permite que esté operativo los 365 días del año, las 24 horas del día.



Características técnicas del Puerto de Vigo

Caracteristicas tecriicas dei Fuerto de Vigo				
Situación				
Longitud	8° 42′/8° 4	8° 42′/ 8° 46′ 0 (Greenwich)		
Latitud	42° 13	′/ 42° 15´N		
Régimen de temporales en aguas profundas				
Máxima altura de ola	1	,75 m		
Máxima longitud de ola	2!	5,20 m		
Ola significante	1	,25 m		
Mareas				
Máxima carrera de marea	4	.,00 m		
Cota de la B.M.V.E. respecto al cero del puerto	(0,10 m		
Canal de entrada	Canal SUR	Canal NORTE		
Orientación	NE/SW	SE / NW		
Localización	42° 09-4N / 008° 54-4 W	42° 15-4 N / 008° 52-6 N		
Anchura	740 m / 0,40 millas	740 m / 0,40 millas		
Longitud	10.740 m / 5,8 millas	6.111 m / 3,3 millas		
Calado en B.M.V.E.	38 m	23 m		
Naturaleza del fondo	Arena y cascajo	Arena y cascajo		
Boca de entrada	Boca SUR	Boca NORTE		
Orientación	NO / SW	SE / NW		
Anchura	2.222 m /1,2 millas	2.037 m / 1,1 millas		
Calado en B.M.V.E.	38 m	23 m		

Superficie	,
Superficie total del puerto (m²)	2.657.384 m ²
Superficie en concesión (m²)	1.295.067 m ²
Superficie terrestre concesionada (%)	72,88 %
Nº de empresas en régimen de concesión	710
N° de empresas en régimen de autorización	128

1.2.- ACCESOS AL PUERTO DE VIGO.

El Puerto de Vigo está conectado con los alrededores y el interior, con una **amplia red de carreteras**, autopistas y vías rápidas, así como por ferrocarril y aeropuerto, que suponen una gran facilidad de servicios para los usuarios.

Carreteras

Situado en centro del eje A Coruña / Oporto / Lisboa (comunica por autopista)

Comunica con Madrid e interior de España por autovía Rías Baixas.

Via principal de 5,5 km que une infraestructuras portuarias entre Guixar y Bouzas, más de la mitad transcurre en túnel con salidas en superficie a las diferentes instalaciones.

Conexiones ferroviarias

Puerto de Vigo - red ADIF por ramal directo Chapela - Puerto.

Existencia de la estación ferroviaria de contenedores en terrenos contiguos al muelle de Guixar para conexiones intermodales entre transportes marítimos y terrestres.

15 km de vías férreas interiores de ancho 1,668 m, que enlazan la estación de mercancías ADIF con muelles de Guixar, Arenal, Transversal, Comercio, Trasatlánticos y Puerto Pesquero.

Conexiones por avión

Aeropuerto Peinador a 15 minutos en coche desde el puerto.

Conexiones con aeropuertos nacionales e internacionales.

Control de accesos

Sistema automatizado para el acceso al muelle. Control de vehículos basado en lectura automática de matrícula. Control de peatones autorizados mediante tarjeta de tecnología RFID (Radio Frequency Identification). Personal no autorizado, debe identificarse a la Policía Portuaria.



Para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril, la Autoridad Portuaria de Vigo ha decidido realizar un estudio de posibles alternativas de conexión ferroviaria entre la terminal portuaria de Bouzas y la red general de ferrocarril para mercancías, ante la posibilidad de transportar por tren hasta el Puerto de Vigo vehículos fabricados fuera de Vigo, además de otras potenciales mercancías que con conexión ferroviaria optarían a utilizar nuestro puerto. Para ello, se ha contratado asistencia técnica para la redacción de este estudio y para la realización de un anteproyecto de la alternativa elegida.

También se considera necesario la realización de un estudio de las necesidades que se prevén de la conexión ferroviaria desde el Puerto de Vigo hasta la Plataforma Logística entre Salvatierra y As Neves, dada la previsión de que se desarrolle una terminal ferroviaria (apartadero) conectada a través de la Red Ferroviaria de Interés General.



Para la mejora sostenible y eficiente del acceso al Puerto de Vigo de trabajadores y usuarios, se ha desarrollado un Plan de Movilidad cuyo objetivo es reducir la utilización del vehículo particular, mejorando el tráfico en el entorno portuario, incrementando la seguridad vial, y contribuyendo a un menor nivel de emisiones de $\rm CO_2$.

1.3.- ESTRATEGIA.

El Puerto de Vigo tiene como función principal realizar el intercambio de mercancías con origen y destino el noroeste de la península ibérica mediante transporte marítimo y terrestre. Se trabaja en la mejora continua del modelo de gestión, minimizando los impactos en el entorno, promoviendo el desarrollo de los empleados y contribuyendo al crecimiento sostenible del Puerto y la ciudad de Vigo.

MISIÓN

Ofrecer servicios portuarios de valor para nuestros clientes de un modo eficaz y seguro, llevando a cabo una gestión eficiente y respetuosa con el medio ambiente en el Puerto, contribuyendo con ello al desarrollo socio-económico de Vigo y su área de influencia y asegurando la protección y conservación de la ría y de todo su entorno.

VISIÓN

Constituirse en uno de los puertos de referencia por la calidad y seguridad de los servicios prestados, tanto a nivel nacional como internacional, potenciando un crecimiento sostenible basado en el desarrollo de tráficos limpios, cada vez menos contaminantes y fomentando la intermodalidad en línea con las actuales políticas de transportes de la Unión Europea.

VALORES

En ellos se sustentan las políticas, la estrategia y la gestión global de la Autoridad Portuaria de Vigo. Son la calidad de todos sus servicios, el respeto por el medio ambiente, la integridad y honradez en el desempeño profesional y en las relaciones con la comunidad portuaria y otros grupos de interés, y la mejora continua en la integración del Puerto con la ciudad de Vigo y otras comunidades de su entorno.

1.4.- FORMA JURÍDICA Y GOBIERNO.

La Autoridad Portuaria de Vigo, es un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se encarga de la administración, gestión y explotación del Puerto de Vigo. Depende del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y desde el punto de vista jurídico se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Su normativa específica se concreta en el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Ley de Puertos).

El modelo de gestión que sigue la Autoridad Portuaria de Vigo es el conocido como "Land Lord Port", bajo el cual la Autoridad Portuaria provee de espacio e infraestructuras portuarias y regulan las operaciones desarrolladas en el puerto, pero no prestan los servicios portuarios o comerciales, que en general son prestados por operadores privados, con medios que no pertenecen a la Autoridad Portuaria. A la Autoridad Portuaria de Vigo le corresponden las competencias definidas en el artículo 25 del Real Decreto Legislativo 2/2011.

En cuanto a la financiación, cabe destacar que **la Autoridad Portuaria de Vigo es** autosuficiente económicamente. Con sus propios recursos, generados principalmente por la aplicación de las tasas de ocupación, actividad y utilización, debe hacer frente a sus

gastos e inversiones con una rentabilidad mínima exigida, sin necesidad de acudir a los presupuestos generales del Estado.

La Autoridad Portuaria de Vigo está regida por su Consejo de Administración, formado por el Presidente de la Autoridad Portuaria que también lo es del Consejo, de un miembro nato que es el Capitán Marítimo y de 10 a 13 vocales representantes de los ayuntamientos, administración del Estado, de la Comunidad Autónoma, de la Cámara de Comercio, de organizaciones empresariales, de organizaciones sindicales y del sector pesquero. Sus funciones se fijan en el artículo 30 de la Ley de Puertos.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo	Enrique César López Veiga
Capitán Marítimo Provincial	Juan José Escolar Calzón
Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo	Beatriz Colunga Fidalgo
	Teresa Pedrosa Silva
Representantes Administración General del Estado	Jaime Luezas Alvarado
	Juan José Vázquez Seijas
Representante Ayuntamiento de Vigo	Abel Caballero Álvarez
Representante Ayuntamiento de Redondela	Javier Bas Corugeira
Representante Cámara de Comercio, Industria y Navegación	José García Costas,
Representante Organizaciones empresariales	Luis Novoa Díaz
Representante de Organizaciones Sindicales	Ricardo Valeiras Graña
	Yann Claude Martín
	José Ramón Lete Lasa
Representantes de Xunta de Galicia	Juan Maneiro Cadillo
	Antonio Fernández- Campa García- Bernardo
Representante del sector pesquero	Francisco Javier Touza Touza
Secretario	José Ramón Costas Alonso



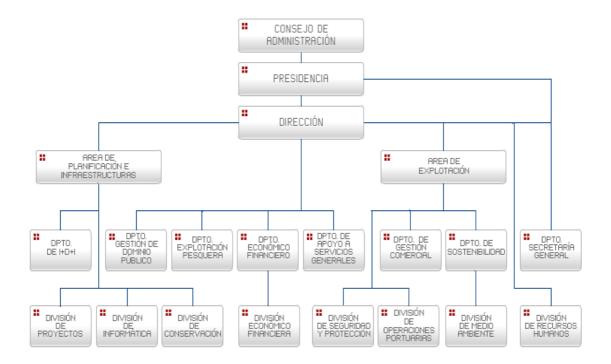
El Presidente de la Autoridad Portuaria es designado por la Comunidad Autónoma y sus funciones se establecen en el artículo 31 de la Ley de Puertos. Este cargo lo ocupa, actualmente, D. Enrique César López Veiga, nombrado el 13 de octubre de 2015 (publicado en el BOE nº 256, del 26 de octubre de 2015).



La Directora de la Autoridad Portuaria, Dña. Beatriz Colunga Fidalgo, fue nombrada por el Consejo de Administración a propuesta del Presidente, el 28 de Septiembre de 2012. Sus funciones se establecen en el artículo 33 de la Ley de Puertos.



De la Dirección del Puerto dependen distintas Áreas, Departamentos y Divisiones, tal y como se contempla en el organigrama de la Entidad:



1.5.- INFRAESTRUCTURAS.

1.5.1.-Muelles y funciones

_	
Bouzas Terminal Ro-Ro	Especializada en tráficos de mercancía general Ro-Ro. Dispone de cinco rampas fijas para el atraque de buques y una móvil. Tiene una superficie anexa de almacenamiento descubierto de aproximadamente 400.000 m², además de un silo de almacenamiento de vehículos en altura, con el que se amplía la capacidad de la terminal en 60.000 m² más.
Bouzas Muelle reparaciones	Con una línea de atraque disponible para los buques que tengan que realizar reparaciones a flote y avituallamiento, y una superficie de más de 200.000 m² para naves dedicadas a la reparación y construcción naval.
Orillamar Astilleros y pantalanes	Se localizan 6 astilleros principales, una fábrica de conservas con su muelle, una fábrica de harina de pescado, frigoríficos, talleres de construcción y reparación mecánico-naval, suministro de efectos navales y almacenes de pertrechos y reparación de aparejos de pesca. En su lado mar, se destina al avituallamiento y estancia de buques pesqueros, así como a una instalación para suministro de combustible a buques.
Puerto Pesquero	Considerado como uno de los primeros puertos pesqueros comercializadores de pescado para consumo humano del mundo, consta de cuatro dársenas, una zona de viveros, otra de frigoríficos y cinco lonjas: Altura, Bajura y Grandes Peces, Litoral, Mariscos y Lonja Digital.
Trasatlánticos Terminal de cruceros	Con una línea de atraque de 700 metros, este muelle ubicado en la zona central de la ciudad está destinado principalmente a la Terminal de Cruceros, y en ocasiones para el atraque de buques de guerra, buques científicos y grandes veleros. Se ubica aquí la Estación Marítima del Puerto, con todos los servicios necesarios para el control y tránsito de los pasajeros y tripulaciones, dependencias de la Autoridad Portuaria (Centro de Control y Seguridad), y de otros organismos oficiales como Salvamento Marítimo, Capitanía Marítima, y Sanidad Exterior, entre otros.
Comercio	Muelle polivalente dedicado a la carga y descarga de mercancía general convencional. Aquí también se ubica una segunda estación marítima, lo que permite que atraquen varios cruceros el mismo día, en el Puerto de Vigo.
Transversal	Se manipulan principalmente bloques de granito en bruto y otra mercancía convencional, como madera, chatarra, minerales y sal. También piezas especiales.
Arenal	Destinado a la mercancía general y a graneles, tanto líquidos, para los que existen tomas conectadas directamente con las concesiones que los manipulan para realizar la descarga directamente del muelle al interior de los silos o depósitos (cemento, sosa, aceites, gasóleo y asfaltos), como sólidos, como la sal.
Guixar Terminal de contenedores	Está especializado como Terminal de contenedores. Tiene enlace ferroviario, por carretera y por autopista con Portugal y norte, sur y centro de España.













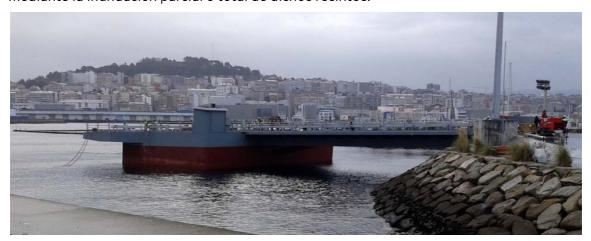




1.5.2.- Mejoras en infraestructuras

Durante el año 2015, la Autoridad Portuaria de Vigo ha llevado a cabo mejoras en infraestructuras, con gran trascendencia portuaria, entre las que destacan:

⇒ Construcción de una rampa flotante móvil en la terminal ro – ro de Bouzas, con la cofinanciación de la Unión Europea a través de fondos Ten-T, en el marco del Proyecto OptiMos, desarrollado conjuntamente con el puerto francés de Nantes Saint-Nazaire. Este proyecto ha permitido que ambos puertos ejecutasen infraestructuras destinadas a optimizar e incrementar el tráfico de la denominada Autopista del Mar. Dicha rampa está compuesta por chapas metálicas rigidizadas con perfiles. El diseño es básicamente un puente con uno de sus dos estribos formando una rótula, mientras que el otro es un apoyo rígido sobre un flotador o pontona. El flotador está compartimentado en su interior para poder regular, según las necesidades, la flotabilidad de la estructura, mediante la inundación parcial o total de dichos recintos.



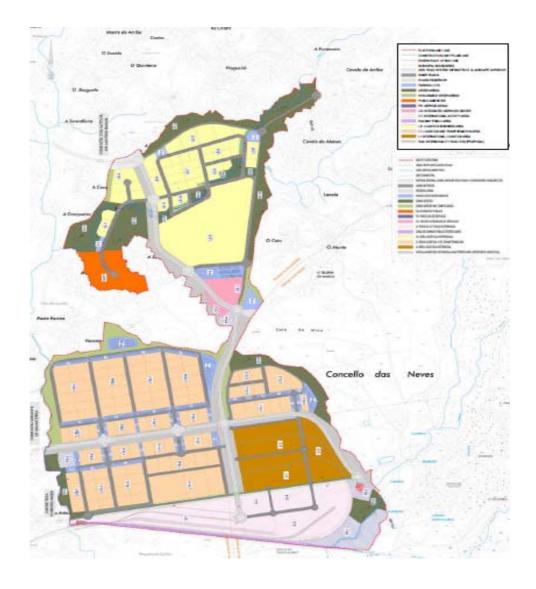
⇒ Construcción de 4 duques de alba en la terminal ro – ro de Bouzas, que constituirán una línea de atraque de unos 200 metros y que estará finalizada en el primer semestre de 2016. Esta obra permitirá que el embarque y desembarque de semirremolques se realice de forma más segura y ágil a través de la rampa móvil flotante. Hasta ahora, las operaciones con estas unidades de transporte intermodal se complicaban considerablemente en las condiciones más desfavorables de la carrera de marea.

⇒ Consolidación del terreno de una zona entre los muelles de Arenal y Transversal, para garantizar la capacidad portante en la zona de tránsito y almacenamiento portuario.

⇒ Plataforma Logística Industrial de Salvaterra – As Neves (PLISAN), durante este año, se ha dado un gran impulso al proceso, tras la firma del Convenio de Desarrollo para la financiación y ejecución del proyecto global de una forma colaborativa y en régimen de condominio, rubricado por las tres entidades promotoras: Autoridad Portuaria de Vigo, Consorcio Zona Franca de Vigo y el Instituto Galego de Vivenda e Solo (Xunta de Galicia) con el 60,58%, el 21,125% y el 18,295% de participación, respectivamente.

En este documento se acordó ya acometer la primera fase de las obras de urbanización, lo que supondrá la puesta en servicio de 200.000 m² de parcelas urbanizadas, en la zona norte de la PLISAN, a principios del año 2017, con lo que se estima que se podrá iniciar la comercialización de parcelas y subsiguiente implantación de empresas.

La PLISAN es una realidad incluida en la Estrategia Logística de España elaborada por el Ministerio de Fomento, y se convertirá en un elemento canalizador de las relaciones sobre el Eje Atlántico, lo que implica un acercamiento a los mercados potenciales europeos y americanos, provocando un efecto dinamizador sobre la economía, especialmente sobre el empleo, consolidando a Vigo como uno de los principales puertos del Atlántico peninsular y como central logística del Sur de Galicia, del Norte de Portugal y de la Meseta Castellana. En definitiva, reforzará todo el potencial industrial, no solo los tráficos portuarios, dotando a nuestro tejido empresarial de suelo logístico e industrial, facilitando su actividad económica y productiva, e impulsando, también, la actividad y los tráficos del Puerto de Vigo.



1.5.3.-Resumen de obras terminadas en el año 2015 o en ejecución

Rampa ro-ro móvil en la terminal de Bouzas				
Inversión certificada en 2015	2.039.477,50€	Situación de la obra	COMPLETADA	
Consolidación terreno en tramo	Consolidación terreno en tramo antiguo del muelle de Arenal			
Inversión certificada en 2015	34.783,03€	Situación de la obra	COMPLETADA	
Señalización horizontal entre la	a glorieta de Las Ancla	s y la glorieta de A Laxe		
Inversión certificada en 2015	5.237,94€	Situación de la obra	COMPLETADA	
Señalización horizontal en mue	elle de Reparaciones			
Inversión certificada en 2015	4.935,40€	Situación de la obra	COMPLETADA	
Reparación del muelle de A Congorza, en Punta Balea, Cangas				
Inversión certificada en 2015	154.336,62€	Situación de la obra	COMPLETADA	
Ejecución de Duques de Alba en la terminal ro-ro				
Inversión certificada en 2015	745.252,77€	Situación de la obra	EN EJECUCIÓN	
Reparación de la Torre Baliza de As Serralleiras				
Inversión certificada en 2015	101.433,05€	Situación de la obra	EN EJECUCIÓN	
Señalización horizontal en el puerto pesquero				
Inversión certificada en 2015	0 €	Situación de la obra	EN EJECUCIÓN	
Reparación de pavimentos y equipamientos en Bouzas				
Inversión certificada en 2015	17.020,00€	Situación de la obra	EN EJECUCIÓN	
Proyecto de Infraestructuras de Sistemas Generales de la PLISAN 1ª parte				
Inversión certificada en 2015	71.894,36 €	Situación de la obra	EN EJECUCIÓN	



1.6.- SERVICIOS.

La actividad portuaria se desarrolla en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general. Los servicios se clasifican en:

Servicios generales

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

- Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- Coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades.
- Servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación.
- Servicio de policía en las zonas comunes.
- Servicio de alumbrado de las zonas comunes.
- Servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y de agua.
- Servicios de prevención y control de emergencias.

<u>Titularidad / Regulación</u>: La Autoridad Portuaria presta de forma directa estos servicios, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad. Los servicios generales serán prestados de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía, así como en las Ordenanzas del Puerto.

Servicios portuarios

Actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidos a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las A. Portuarias.

- Servicios técnico-náuticos: practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre.
- Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.
- Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye: la recepción de los desechos y residuos de los anexos I, IV, V o VI del Convenio MARPOL 73/78.
- Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.

<u>Titularidad / Regulación:</u> Se lleva a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia. Requiere la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, la cual solo puede otorgarse previa aprobación del correspondiente Pliego Regulador y Prescripciones Particulares del servicio correspondiente.

Servicios comerciales

Actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

- Suministro de combustibles a buques y otros suministros.
- Astilleros e instalaciones de reparación naval.
- Servicios asociados a la pesca.
- Servicios a embarcaciones naútico- deportivas.
- Almacenamiento y distribución de mercancía.

<u>Titularidad / Regulación</u>: Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia. Requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. La prestación de los mismos, deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

Señalización marítima

Tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación.

Titularidad / Regulación: La prestación de este servicio corresponde a cada Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos.

El Puerto de Vigo destaca por la calidad de sus servicios portuarios, ofrecido por un personal portuario altamente especializado. Cuenta con 5 empresas prestadoras del servicio portuario básico de estiba y desestiba, con tres empresas para el servicio de recogida de desechos generados por buques y con una empresa de cada uno de los restantes servicios que se prestan en nuestro Puerto: practicaje, remolque, amarre y desamarre, y servicio al pasaje.



Empresas prestadoras de los servicios portuarios

PRACTICAJE	CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO Y RÍA DE VIGO		
REMOLQUE	REMOLCANOSA		
AMARRE Y DESAMARRE	BOTAMAVI		
SERVICIO AL PASAJE	VIGO CRUISE TERMINAL		
	TERMAVI		
	BERGÉ		
MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	ESTIBADORA GALLEGA		
	LÍNEAS MARÍTIMAS ESPAÑOLAS		
	PÉREZ TORRES MARÍTIMA, S.L		
	GEMARGA		
RECEPCIÓN DE DESECHOS	MARPOLGAL		
	TOYSAL		

Todos los prestadores de servicios portuarios en el Puerto de Vigo disponen de la certificación de su sistema de gestión de la calidad según la norma ISO-EN UNE 9001 y de su sistema de gestión medioambiental según la norma ISO-EN UNE 14001.

Conforme a lo establecido en el artículo 245 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Autoridad Portuaria puede aplicar bonificaciones a la tasa del buque o a la tasa de actividad, para incentivar mejores prácticas medioambientales o para incrementar la calidad en la prestación de los servicios, siempre y cuando las compañías navieras o los titulares de las concesiones o autorizaciones cumplan los requisitos marcados en la citada ley.

Bonificaciones por la calidad en la prestación de servicios (2015)		
Royal Caribean Cruise Lines		
Mediterranean Shipping Company Cruise		
Línea Gearbulk		

1.7.- MERCADOS SERVIDOS.

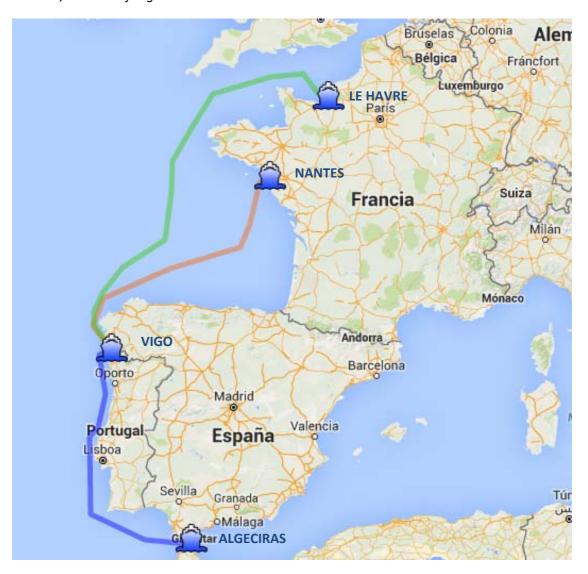
El Puerto de Vigo tiene una ubicación privilegiada en las rutas marítimas. Durante el año 2015, los operadores de Vigo han incrementado los servicios marítimos regulares del Puerto, ascendiendo a un total de 80, las líneas que a finales de año se hallaban funcionando.



El transporte marítimo de corta distancia o short sea shipping, beneficia los intercambios comerciales, con una importante reducción de costes e incremento de la productividad, reduciendo las emisiones de ${\rm CO_2}$ y, por tanto, la congestión de las carreteras. Asimismo, el transporte marítimo permite la mejora de las condiciones de trabajo de los

conductores, evitando largos periodos de conducción y restricciones al tráfico, incrementando las actividades económicas locales.

Algunas de estas líneas han sido el preludio de la puesta en marcha de la Autopista del Mar Atlántica de la que forma parte el Puerto de Vigo junto con los puertos de Nantes-St. Nazaire, Le Havre y Algeciras.



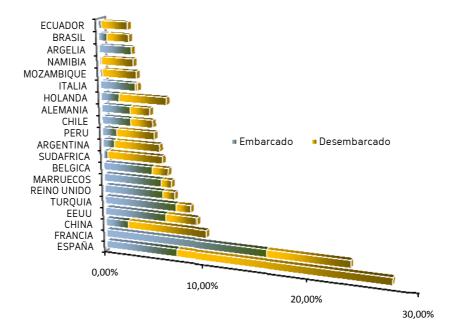
Autopista del Mar Atlantica		
Inauguración	Enero 2015	
Frecuencia	3 rutas semanales	
Buques	La Surprise / L`Audace	
Operadora	Suardiaz	
Duranción del recorrido	35-36 horas	
Duración atraque	De 10 a 20 horas	
Cliente principal	PSA Peugeot - Citröen	
Otros clientes	Empresas madederas, graniteras y pizarreras de Galicia y Norte Portugal	

1.7.1.-Origen y destino de los tráficos

Desde el punto de vista del **origen y destino** de los tráficos, los nacionales han descendido un 8,15%, si bien se ha visto compensando con el importante crecimiento, de 8 puntos, en el tráfico de comercio internacional, dirigido principalmente al norte de Europa, África y América.



Por países, destacan Francia, China, EEUU y Turquía (en conjunto, más del 28% del tráfico internacional de carga y descarga del Puerto) y Reino Unido, Marruecos, Bélgica, Sudáfrica y Argentina (representado en conjunto más del 17% del tráfico internacional de carga y descarga de mercancías).



El caso de Francia, dada su vinculación con la fabricación de automóviles y su industria auxiliar, ha tenido un crecimiento superior al 20% en los embarques y un 24% en los desembarques, incrementos que están directamente relacionados con el tráfico que mueve la Autopista del Mar entre Vigo y Nantes-Saint Nazaire. Así el sector del automóvil, con 113.353 toneladas, supone el 45% de las expediciones a Francia, que se completa con unas 60.000 toneladas de pizarra, 31.400 de maquinaria, 9.400 de madera o casi 7.000 toneladas de granito en bruto, entre otros. A su vez, las piezas auto representan el 62% del total de mercancía que procede de este país.

1.7.2.- Tráficos de mercancías en toneladas

	2013	2014	2015
Graneles líquidos	80.029	64.598	59.580
oraneles ngalaos	1,90 %	1,58 %	1,39%
Graneles sólidos	289.478	299.331	287.939
0.4	6,88 %	7.32 %	6,70%
Carga general - Contenedores	2.396.810	2.402.495	2.630.832
	56,99 %	58,78 %	61,24%
Carga general – Ro - Ro	943.974	823.798	944.990
	22,44 %	20,15 %	22,00%
Resto carga general	196.272	207.277	104.121
	4,67 %	5,07%	2,42%
Avituallamiento	218.809	209.340	187.771
	5,20 %	5,12 %	4,37%
Pesca fresca	80.241	79.979	77.863
	1,91 %	1,96 %	1,81%
Tráfico interior	120	580	0
	0,00%	0,01%	0,00%
Total tráficos	4.205.733	4.087.398	4.293.096

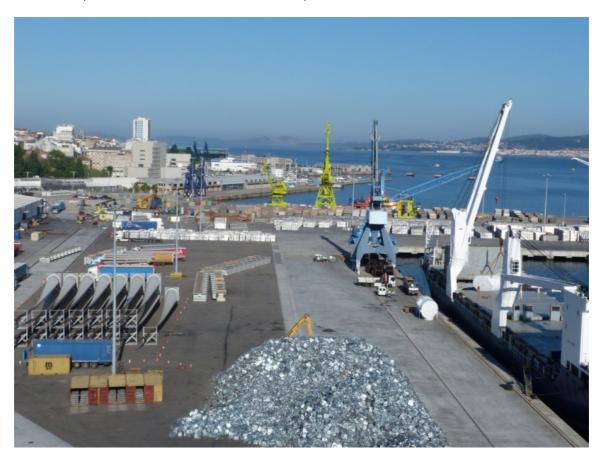
En el año 2015, el **tráfico total de mercancías** se ha incrementado en un 6,04%, superando los 4 millones de toneladas. Estos niveles se han alcanzado, gracias al aumento del tráfico de mercancías tan importantes como son los automóviles (5,37%) y sus componentes (16,23%), las conservas (23,72%) o los relativos a materiales de construcción como el granito en bruto (18,49%), el granito elaborado (5,35%), la madera (28,31%) o la pizarra (107,5%), así como otros tráficos, que si bien en el año 2015 no se han incrementado respecto al año anterior, siguen representando un porcentaje elevado en las mercancías viguesas, tales como la pesca congelada.

Los graneles, que han supuesto 347.519 toneladas han sufrido un pequeño descenso, si bien este ha sido algo más acusado en los líquidos, que con 59.580 toneladas bajaron casi 8 puntos, mientras que en los sólidos, la caída fue de algo menos de 4 puntos, con un total de 287.939 toneladas. Por el contrario, la mercancía general, eje fundamental del Puerto de Vigo, se ha incrementado más del 7% alcanzando la cifra de 3.679.943 toneladas.

El sector líder continúa siendo el de la **pesca**, que en su conjunto (congelada, salada, fresca y elaborada o conservas) ha alcanzado la cifra de 851.879 toneladas, y que si bien supone una ligera reducción respecto a 2014 (-1,5%) continúa mostrando su fortaleza como principal motor económico para el Puerto.

El tráfico de **automóviles nuevos**, estratégico para puerto y ciudad, ha movido un total de 435.829 unidades, siendo el 89% de exportación y el 11% de importación. En 2015 las marcas de turismos que han utilizado el Puerto, han sido fundamentalmente, PSA Peugeot Citröen con un 81% del total, Toyota (8%), Renault (7,6%) y otras 15 marcas que suponen el 3% del tráfico, entre las que destacan Mercedes-Benz, Opel y Ford.

A diferencia de 2014, en este año, se ha producido una disminución en el movimiento de **metales**. Esto se ha debido, fundamentalmente a la fuerte crisis que vive el mercado global de materias primas tales como acero, aluminio, hierro o zinc. El **granito**, por el contrario ha supuesto en 2015 una cifra de 483.333 toneladas (prácticamente un 20% más que en 2014), lo que se traduce en un incremento del 12% de volumen en el tráfico de mercancías en Vigo. El elaborado ha subido un 5,35% lo cual es muy positivo si tenemos en cuenta que su valor es hasta siete veces superior al del bruto.



2 El Puerto Sostenible



2.1.- SISTEMAS DE GESTIÓN.

La gestión de la Autoridad Portuaria de Vigo está avalada por certificaciones, ejemplo del esfuerzo y compromiso que se ha llevado a cabo hasta ahora.











La Autoridad Portuaria de Vigo realiza una gestión eficaz hacia la consecución de los objetivos propuestos en su plan estratégico, que se trasladan a la gestión operativa. En el año 2015 se propusieron 14 objetivos, alcanzando un grado de consecución de un 92,14%.

2.2.- ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD.

Desde la Autoridad Portuaria de Vigo, se ha aplicado una sólida estrategia de sostenibilidad, basada en un compromiso dirigido hacia la eficiencia energética y que se basa en los siguientes puntos:

- Energías limpias
- Tráficos limpios
- Mejora continua de la gestión portuaria
- Control ambiental
- Apuesta por el I+D+i

2.2.1.- Energías limpias.

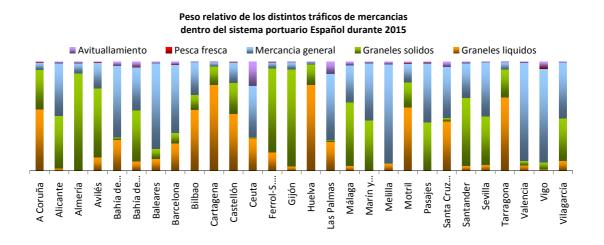
La Autoridad Portuaria de Vigo dispone de paneles fotovoltaicos en algunos de sus edificios así como en el silo de vehículos de la terminal Ro-Ro, que año tras año incrementan la producción de energía eléctrica, justificando la apuesta del Puerto de Vigo, por las energías renovables.

Además, en los últimos años, la Autoridad Portuaria de Vigo ha entrado a formar parte del grupo selecto de puertos con capacidad para suministrar gas natural licuado (GNL), creando una nueva línea de negocio, que beneficia no sólo al puerto sino también a los operadores, infraestructuras portuarias y astilleros, con la transformación y nueva construcción de buques que emplean este combustible limpio.



En esta línea, el Puerto de Vigo, sigue trabajando en el desarrollo de nuevos proyectos vinculados a la generación de energías limpias y renovables.

2.2.2.- Tráficos limpios.



El Puerto de Vigo, es un puerto altamente especializado, en cuanto a sus tráficos y su operativa. Este año, la cuota de mercancía general ha subido casi un punto alcanzando el 91,37% del total del tráfico. Se ratifica por tanto, que Vigo es uno de los puertos españoles con una especialización mayor en cuanto a tráficos y operativa. Y prueba de ello son los datos del ascenso en más de un 30% en el movimiento de contenedores llenos en la terminal de tráfico rodado, o el ascenso de un 7,08% en la terminal lo-lo de contenedores.

Todo ello manifiesta el compromiso de la Autoridad Portuaria en el incentivo de los "tráficos limpios", con menor impacto para el medio ambiente y más riqueza para el entorno.

2.2.3.- Mejora continua de la gestión portuaria.

⇒ Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP). Este año se ha culminado el proceso de elaboración de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, tras su aprobación por Orden FOM/822/2015, de 13 de abril, publicada en el BOE del 6 de mayo de 2015. Este documento recoge la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Vigo, tanto terrestre como marítima, así como la asignación de usos admitidos en cada una de las áreas portuarias en el momento actual.

⇒ Sistema inteligente para la gestión portuaria. La Autoridad Portuaria de Vigo, está trabajando actualmente en el diseño de un sistema inteligente para la gestión portuaria (Proyecto Smart ViPort), cuyo objetivo es el de conseguir un Puerto no solo más moderno, sino que funcione con los sistemas más innovadores, dando un salto de calidad significativo hacia la gestión de un Puerto cada vez más eficiente.

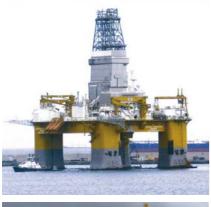


Para ello, el proyecto Smart ViPort cuenta con una inversión de 1.650.000 euros, el 80% del total procedente de una asignación financiera del Programa Operativo FEDER de Investigación, Desarrollo e Innovación.

Gracias a este proyecto, se creará un nuevo sistema inteligente que combinará las más modernas tecnologías con los sistemas actuales de gestión de atraques y mercancías, garantizando la eficiencia energética, el control de accesos y seguridad y el control de los recursos necesarios para la operación, como luz y agua, pudiendo conseguir ahorros muy importantes al reducir gastos en momento de no actividad.

La primera fase de este ambicioso proyecto ha cumplido con los objetivos marcados dentro de plazo y se prevé continuar con su desarrollo según las fases previstas.

⇒ Puerto operativo 365 días 24 horas. Que el Puerto de Vigo es un excelente puerto natural es de sobra conocido, y demostrado por las habituales imágenes de las aguas viguesas que sirven de abrigo a decenas de buques que se ven obligados a interrumpir su travesía como consecuencia del mal tiempo. De hecho, frente a las Islas Cíes existe un fondeadero para casi una veintena de buques de gran calado, tanto como lugar de refugio en caso de condiciones adversas, como punto de espera antes de operar en el Puerto. A esto se suma los trabajos realizados para mejorar la operatividad de los muelles comerciales, la ampliación de la superficie de la terminal de contenedores, la construcción de una rampa móvil en la terminal Ro-Ro, etc., que han dotado a la zona de mayor longitud de atraque y de un aumento de los calados, favoreciendo operativas que hasta ahora no eran posibles debido a las limitaciones del muelle. Ejemplo de ello fue este año:





Escala de la plataforma semisumergible Deepsea Aberdeen (Kaleido Ideas & Logistics). 118,57 metros de largo, 96,62 metros de ancho y 45,11 metros de alto y 15 metros de calado. La plataforma consideró el Puerto de Vigo como una excelente opción para realizar su escala, debido a sus condiciones naturales de protección y estabilidad, sus aguas tranquilas y su calado, características ideales para este tipo de plataformas petrolíferas.

Escala de una pontona con dos grúas Panamax de 20 metros de longitud, 30 metros de ancho y 45 metros de alto y con un peso de 1.800 toneladas cada una, que decidieron guarecerse del mal tiempo en las abrigadas aguas de la ría viguesa.

⇒ Nuevas líneas de negocio. La Autoridad Portuaria de Vigo, se ha incorporado este año a la Red Cylog de transporte y logística de Castilla y León. Se pretende con ello, afianzar la cuota de mercado de comercio exterior de Castilla y León que se pueda mover a través del Puerto, teniendo un claro interés en captar e incrementar nuevo negocio procedente de esta región.

Asimismo, otro de los objetivos es el posicionamiento de la dársena viguesa al frente de las expectativas que han generado en Castilla y León y en el norte de Portugal la Autopista del Mar entre Vigo y Nantes – Le Havre, potenciando, al mismo tiempo, la intermodalidad carretera-ferrocarril-barco. Del mismo modo, se incrementará el hinterland y la competitividad del Puerto de Vigo y se impulsarán alianzas estratégicas entre operadores de la cadena de transporte intermodal para promover soluciones logísticas multimodales para mantener el crecimiento sostenible.

Además, gracias a este acuerdo, la Autoridad Portuaria de Vigo participará en el Foro Cylog y suministrará apoyo técnico y comercial a través de acuerdos específicos a los enclaves integrados en la Red que pudieran colaborar con su actividad portuaria.

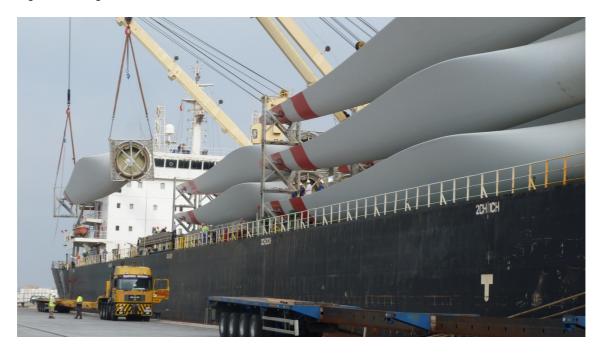
⇒ Diversificación de tráficos.

• VIGO FRESH PORT, El Puerto de Vigo ha puesto en funcionamiento durante este año, una nueva terminal especializada para el intercambio modal de productos perecederos, iniciativa liderada por los responsables de Comarsa y Progeco, que pretende aprovechar la estratégica situación que ocupa el Puerto de Vigo geográficamente, en ruta de todos los flujos marítimos norte-sur, cubriendo el norte de Portugal, la meseta y el resto del noroeste de España.



Características "VIGO FRESH PORT"		
Superficie cubierta	1.000 m ²	
Cámaras refrigeradas	5	
Capacidad de almacenamiento	4.500 m ³	
Muelles de carga	12	
Parcela lindante para futuras ampliaciones	4.000 m	
Servicio clave	Intermodalidad contenedor / camión refrigerado tanto para la importación como la exportación	
Otros servicios	Etiquetado de mercancía Control de la trazabilidad desde el área de producción hasta la entrega en destino final. Inspecciones oficiales exigidas en esta clase de mercancías, como la aduanera o sanitaria.	

• EÓLICOS DE GRANDES DIMENSIONES, A lo largo de este año, se ha llevado a cabo en el Puerto de Vigo, la carga / descarga de equipos eólicos de grandes dimensiones, cuya operativa ha sido posible gracias a la ampliación de los muelles comerciales y en el que Vigo actúa como "puerto hub" de distribución, tanto para la mercancía que se fabrica en terceros países (palas) como la de origen España (nacelles). Forma parte de un proyecto conjunto que comprende la operativa de embarque/ desembarque de 90 palas de 54 metros de longitud, además de 30 nacelles. Estos equipos serán exportados de Vigo a Polonia, donde serán montados para dar forma a 30 molinos eólicos de 3 megawatios. El proyecto supone un total de 8 buques (3 de descarga y 5 de carga), en la que la empresa Pérez y Cía, se encarga de la logística integral.



• NUEVAS CONEXIONES MARÍTIMAS, como la linea transoceánica directa desde Vigo a México, para la exportación de vehículos, fruto del trabajo de promoción que se lleva a cabo desde la Autoridad Portuaria de Vigo, de buscar nuevas líneas, nuevos destinos y nuevos tráficos, que supongan un incremento en los movimientos de exportación e importación del Puerto de Vigo. De esta forma se integrará el Puerto de Vigo en el servicio EUCA (Europa/Caribe), lo que supondrá una conexión directa y regular, para cargas rodadas, pero también estáticas y de proyecto sobre rolltrailers, con el Caribe, México y la Costa Este de Estados Unidos.

Características linea Vigo - México		
Naviera	Höegh Autoliners	
Operador logístico	GEFCO	
Tiempo de navegación	19 días	
Frecuencia	Mensual	
	Höegh Singapore	
Buques	Höegh Beijing	
	Höegh Maputo	
Capacidad de los buques	Hasta 4.500 vehículos	



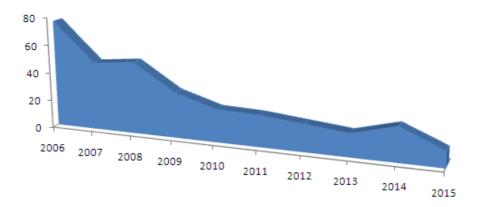
⇒ Ampliación de concesiones. Durante este año muchas de las empresas portuarias han solicitado la ampliación del plazo de sus concesiones en el Puerto de Vigo, tras la entrada en vigor de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, *de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia*, que en su artículo 56, modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011).

Esta medida ha permitido a las empresas ubicadas en zona de dominio público portuario la posibilidad de ampliar el plazo máximo de sus concesiones portuarias de 35 a 50 años. Esta ampliación tiene por objetivo favorecer a las empresas, que podrán alargar el plazo de amortizaciones, obtener más rentabilidad de sus inversiones y equipararse con las concesiones portuarias a nivel europeo, cuyo plazo era mayor que el de las empresas españolas hasta la entrada en vigor de la citada Ley.

Un total de 31 empresas, correspondientes a 41 concesiones, han solicitado esta ampliación. Se trata fundamentalmente de astilleros y de empresas relacionadas con el sector pesquero, además de la concesión de la terminal de contenedores de Guixar y de la del Consorcio de la Zona Franca de Bouzas, y que se han comprometido a invertir un total de 41 millones de euros en los próximos años. Estas solicitudes, que requieren entre otros requisitos de un análisis del compromiso de inversión solicitante, además del informe favorable que ha de emitir Puertos del Estado, serán tramitadas en 2016.

2.2.4.- Control ambiental.

Diariamente, tanto por vía terrrestre como por vía marítima, técnicos del departamento de Sosteniblidad y la Policía Portuaria, vigilan la zona de servicio portuaria, lo que permite detectar inmediatamente cualquier tipo de incidencia ambiental que tenga lugar. El número de incidencias detectadas, ha disminuido considerablemente con el paso de los años, activándose el Plan Interior Marítimo en 11 ocasiones en el año 2015.



Evolución incidencias ambientales (2006-2015)

La Autoridad Portuaria ha actualizado durante este año, el Plan Interior Marítimo para contingencias ambientales que tiene como objeto, analizar y gestionar los posibles riesgos ambientales, que puedan generarse como consecuencia de la actividad portuaria. Este Plan integra todos los planes de contingencias de las distintas empresas que operan en el Puerto, y puede consultarse en la página web de la Autoridad Portuaria de Vigo (www.apvigo.es).

2.2.5.- Apuesta por el I+D+ i.

La Autoridad Portuaria participa activamente en diversos proyectos de I+D en el campo de la sostenibilidad, mejora y protección ambiental. Entre los proyectos en los que se ha trabajado este año, destacan los siguientes:

GREEN PORT ENERGY CENTER (GPEC)

Objetivo:

Fomentar la utilización de gas licuado para la producción de energía eléctrica, agua caliente y fría (trigeneración) para el suministro a buques en puerto, con equipos instalados en contenedores móviles.











CAMPUS DO MAR





Resultado:

Prototipo "sistema de generación contenerizado" (contenedor ISO de 40 pies), con resultados prometedores:

- Reducciones de CO₂ de un 52%
- Reducciones de SOx de un 100%
- Reducciones de NOx de un 48%
- Reducciones de partículas de un 100%
- Disminución de costes de combustible de un 55%

CORE LNG_{AS} HIVE

Aprobado en la convocatoria CEF-Transport 2014-2020.

Objetivo:

Reducción de emisiones atmosféricas derivadas de la actividad portuaria.

Subproyecto:

Transformación de los motores auxiliares de un buque de Suardiaz, para adaptarlos a GNL y el diseño y retrofiting de una barcaza a GNL.







SEPORHA

Actualmente se encuentra en la fase preparatoria.

Objetivos:

- Promover políticas energéticas basadas en generación y consumo eficiente.
- Desarrollo de tecnologías energéticas: unidades de servicio inteligentes en áreas cruciales de los puertos (muelles, carreteras, terminales de pasajeros, etc), con fines de demostración y uso de soluciones tecnológicas altamente innovadoras.





SMART GREEN ENERGY PORTS AND HARBOURS









Después de ser desplegado en varios puertos y validado durante la fase I, estas unidades de servicio se exportarán con modificaciones menores a otros puertos.

GREEN ATLANTICA OPTIMOS

Objetivo:

Lograr un transporte sostenible y contribuir, al mismo tiempo, a establecer sinergias de cohesión entre las regiones centrales y periféricas de la Unión Europea, con el fin de crear un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

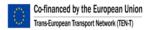


Este proyecto ha permitido mejorar las infraestructuras portuarias dedicadas a la autopista del mar, relacionadas con la carga rodada de los puertos participantes: Vigo y Nantes Saint-Nazaire.









Se ha realizado un estudio de la viabilidad del uso de combustibles alternativos como el GNL u otros sistemas de bajo contenido en azufre en la autopista del mar atlántica, así como el uso de energía eléctrica generada en el propio puerto durante la estancia del buque. Proporciona información de cuáles son las medidas de reducción de emisiones más beneficiosas:

- Durante la navegación: sistema a bordo que permita usar GNL como combustible.
- Durante el atraque en el Puerto de Vigo: conexión a un off-grid shore power system basado en gas natural licuado (GPEC).
- Durante el atraque en Nantes-Saint Nazaire: conexión a un off-grid shore power system basado en gas natural licuado (GPEC) o de forma alternativa a un sistema shorebox OPS.

2.3.- ESTRATEGIA BLUE GROWTH / CRECIMIENTO AZUL.

Para una correcta planificación del desarrollo futuro del Puerto de Vigo, desde la Autoridad Porturia se cree necesario el entendimiento, el consenso y la integración de todos los agentes económicos y sociales involucrados en la actividad portuaria, a través de los instrumentos que la propia normativa legal contempla, como son: El Plan Estratégico, el Plan Director de Infraestructuras y el Plan Especial. Estas serán las herramientas que durante el 2016, la Autoridad Portuaria desarrollará, contando además con una nueva iniciativa dentro de la UE, llamada Crecimiento Azul o Blue Growth, que de cara a esta planificación es una herramienta que nos ayudará a proyectar el desarrollo portuario deseado, coordinando los planes comentados.

El Crecimiento Azul o Blue Growth es una estrategia comunitaria a largo plazo, lanzada por la DG MARE, que persigue un crecimiento sostenible en el conjunto de los sectores marino y marítimo, incidiendo sobre todos aquellos aspectos que son capaces de generar una actividad económica y social, sostenible y vigorosa. Dichos aspectos, conforman lo que se conoce como <u>Economía Azul</u> (*Blue Economy*), estando entrelazados y siendo interdependientes entre ellos.

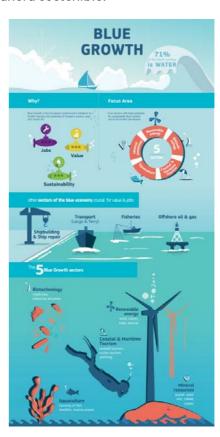
El concepto de Crecimiento Azul apuesta por reforzar y relanzar los sectores tradicionales y, al mismo tiempo, generar nuevas iniciativas que potencien el conjunto de la Economía Azul y favorezca un crecimiento innovador y sostenible.

La Comisión hace énfasis en cinco áreas focales, entendiendo que las correspondientes cadenas de valor proporcionan crecimiento y empleo de manera sostenible:

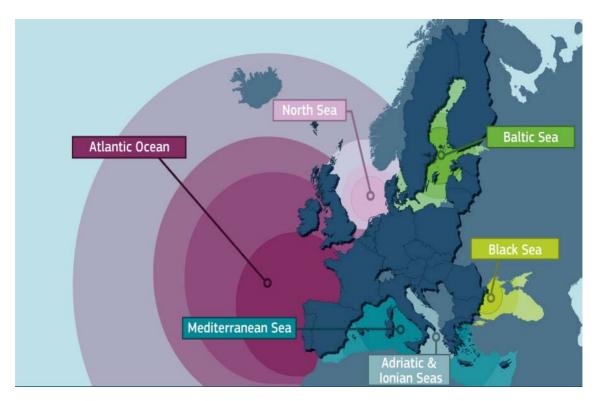
- ☐ Energía Renovable.
- Acuicultura.
- ☐ Turismo de cruceros, costero y marítimo.
- Recursos minerales marinos.
- ☐ Biotecnología Azul.

Otros sectores del Blue Growth_cruciales para la creación de valor y de empleo son:

- ☐ Construcción y reparación naval.
- Transporte.
- Pesca.
- ☐ Offshore Oil & Gas.

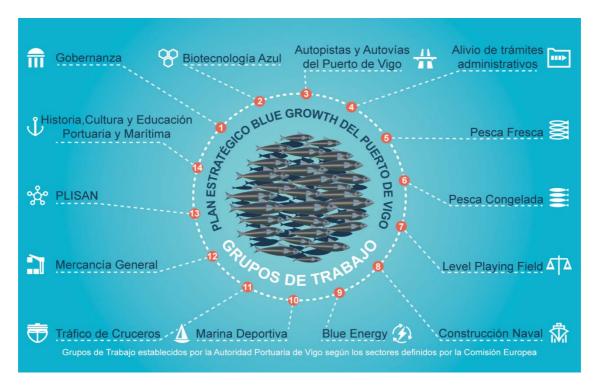


El Puerto de Vigo es uno de los mejores lugares para poner en práctica la estrategia Blue Growth, porque tiene la particularidad de ser un foco de actividad marina y maritima de índole muy diversa. Se caracteriza por ser un puerto de mercancía general de relativa importancia (8° de España en el ranking de la mercancía general) y a ello añade la característica de ser un puerto de exportación-importación, es decir, que la mayor parte de lo que se importa y exporta a través de él, o bien es utilizado como materia prima por la industria de su entorno o bien es exportado como producto terminado, manufacturado por esta misma industria. Es, por tanto, un puerto muy ligado al tejido empresarial existente en toda su área de influencia y, por ello, un buen candidato a liderar un proyecto inspirado en la idea de "Crecimiento Azul".



La aplicación del concepto de "Crecimiento Azul" en el Puerto de Vigo, se basará en las áreas de trabajo relacionadas íntimamente con la "Economía Azul" viguesa, gallega y del Norte de Portugal. Para ello, se recogen algunas de las áreas focales señaladas por la Comisión, pero también se añaden otras muy específicas del Puerto de Vigo, y se tendrá en cuenta la coordinación y estudio de la aplicación de esta iniciativa a los puertos de su entorno más inmediato (en principio desde Lisboa a Ferrol-San Cibrao), que contemplará además la integración de expertos de estos puertos y de otras universidades del entorno y, muy especialmente, de Portugal, bien desde las discusiones iniciales o en un momento posterior.

Dichas áreas son:



Se organizarán grupos de trabajo, cuyo objetivo va a ser el definir los proyectos asociados a cada una de las Áreas de Trabajo del Plan Estratégico Blue Growth. En la primera sesión de trabajo se explicará la metodología, se presentará la ficha de trabajo, se revisarán los objetivos del área, se identificarán proyectos en curso y se propondrán diversos aspectos a abordar. Además se designará un coordinador, que será el encargado de garantizar el desarrollo adecuado de las actividades y la obtención de resultados de acuerdo al calendario previsto; dirigir las sesiones, indicando los pasos a dar y centrando la atención de los asistentes en los temas a tratar; y de establecer los contenidos, dirigir la elaboración y validar el Informe Final del Área de Trabajo.

En la segunda sesión de trabajo, se fijarán los objetivos estrátegicos específicos mediante una matriz de en la que se priorizarán en función de cuatro criterios establecidos:

- Alineación estratégica: alineación de los objetivos con los Objetivos Temáticos de la Estrategia Europa 2020.
- Impacto: Impacto de los resultados que se obtengan con una visión 2020.
- Viabilidad: Facilidad de implementación y consecución.
- Inversión potencial asociada: capacidad de atracción de inversión privada.

Los cuatro objetivos que obtengan una mayor puntuación serán desarrollados a través de la definición de un proyecto.

La fecha propuesta para la validación del informe preliminar es el 30 de junio, y será validado por parte de los coordinadores, de la Autoridad Portuaria y del órgano de Gobernanza. Se obtendrá un informe final y en último caso el **Plan Estratégico Blue Growth del Puerto de Vigo**.



2.4.- MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La actividad diaria que se desarrolla en un puerto lleva asociado un importante consumo energético y supone un foco de emisión de gases contaminantes. Desde la Autoridad Portuaria de Vigo se trabaja en este aspecto, y se buscan soluciones de movilidad sostenible aplicables en el recinto portuario.

La Autoridad Portuaria realizó en el año 2012 un plan de movilidad de todos los usuarios del puerto, cuyo objetivo fundamental era racionalizar los desplazamientos al centro de trabajo aumentando el protagonismo de los modos de transporte energéticamente más eficientes (acceso a pie o en bicicleta, transporte colectivo, rutas lanzadera o coche compartido).

En el año 2015, este estudio se amplió para todos los vehículos industriales de las empresas ubicadas en la zona portuaria, con la posibilidad de renovar la flota de vehículos antiguos, apostando por tecnologías más eficientes y medioambientalmente comprometidas (gas natural vehicular, eléctricos o híbridos), con lo que se conseguiría una menor dependencia de combustibles convencionales y un mayor ahorro económico a través del uso de modos de transporte sostenibles y más respetuosos con el medio ambiente.

Todo ello permitiría reducir la contaminación acústica, las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera y mejorar la calidad del aire.







llustración 1 Coches eléctricos en la flota de la Autoridad Portuaria

llustración 2 Diseño de coches a gas natural

Por otro lado, desde el puerto vigués se sigue impulsando la intermodalidad puertoferrocarril, mejorando la accesibilidad ferroviaria en el entorno de Guixar, gracias a la ampliación del recinto aduanero y proyectando estudios para llevar el ferrocarril al muelle de Bouzas y la conexión ferroviaria con la PLISAN, ya que uno de los principales hechos de esta plataforma logística es la previsión de que se desarrolle una terminal ferroviaria (apartadero), conectada a través de la red ferroviaria de interés general con el Puerto de Vigo, de tal forma que permita una conexión directa y ágil entre la plataforma logística y las terminales marítimas.

Otro hecho es el comienzo de la operativa de la autopista del mar Vigo - Nantes, impulsando el intercambio comercial con reducción de costes e incremento de productividad; disminución de las emisiones de CO_2 de los camiones que dejarán de realizar la ruta por carretera; y la descongestión del tráfico y de los riesgos de accidentes.



3 El Puerto y su actividad económica



3.1.- ENTORNO SOCIECONÓMICO.

En los últimos 100 años, la ciudad de Vigo ha experimentado un gran crecimiento demográfico, siendo el motor económico y social de una gran área metropolitana que alberga una población de más de 500.000 habitantes, de los que más del 60% corresponden a la ciudad de Vigo, siendo la primera ciudad de Galicia en número de habitantes y la decimocuarta en el ranking de poblaciones españolas.

Su tejido industrial está formado por el sector del automóvil, la transformación del metal, el granito, la construcción, la agroindustria, el textil y el gran sector del mar, siendo la ciudad de Vigo el motor económico de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal. La proximidad de Portugal ha favorecido el establecimiento de una estrecha relación comercial, cultural y de comunicaciones con el norte de este país, que ha beneficiado enormemente al desarrollo económico e industrial de la ciudad de Vigo (más de 200 empresas de capital gallego están instaladas en el norte de Portugal y el transporte de mercancías es continúo).

El Puerto de Vigo, como puerto comercial de interés general, es un instrumento clave para el desarrollo de la economía productiva del área y un elemento estratégico de la cadena logística para las empresas de su Hinterland. Aumentar su capacidad, sin renunciar al respeto por el medio ambiente, es condición imprescindible para que el Puerto de Vigo siga liderando el tráfico y sea el foco dinamizador de la economía de las Rías Baixas, y un referente de primer orden entre los puertos europeos de la franja atlántica.

3.2.- IMPACTO ECONÓMICO – SOCIAL.

El Puerto de Vigo tiene una situación inmejorable y está bien conectado a nivel internacional, lo que hace que muchas empresas quieran establecerse en el entorno portuario para ser más competitivas, contribuyendo, por tanto, a mejorar el desarrollo, prosperidad y estabilidad de la ciudad de Vigo, creando puestos de trabajo, directos e indirectos en sectores ligados a la actividad portuaria como son la pesca, la automoción, el granito y el naval.

<u>Sector naval</u>.- Los varaderos de la Ría de Vigo han sido siempre líderes en construcción naval por facturación y tonelaje. La crisis ha afectado a este sector reduciendo en gran medida el número de empleos, pero los dos últimos años ha habido un repunte en el trabajo con los nuevos encargos de buques adjudicados a astilleros vigueses.

<u>Sector pesquero</u>.- Los empleos de este sector se deben a la extracción, comercialización, elaboración, transformación y distribución de la pesca, llegando pescado de muchas zonas de España e incluso otros países (vía aérea), siendo uno de los principales

mercados del mundo en calidad y cantidad, lo que hacen que el puerto pesquero de Vigo sea el principal puerto comercializador de pescado para consumo humano del mundo.



<u>Sector Automoción</u>.- Durante este año ha existido un repunte gracias a la adjudicación de los nuevos modelos que se fabrican en dicha fábrica viguesa, lo que supone también un incremento de movimientos en el Puerto de Vigo, pieza clave en la cadena de distribución y aprovisionamiento de la factoría.

<u>Sector Granitero</u>.- La extracción, transformación y comercialización del granito es una industria con gran peso en el área metropolitana de Vigo, que lidera el tráfico de granito a nivel nacional.

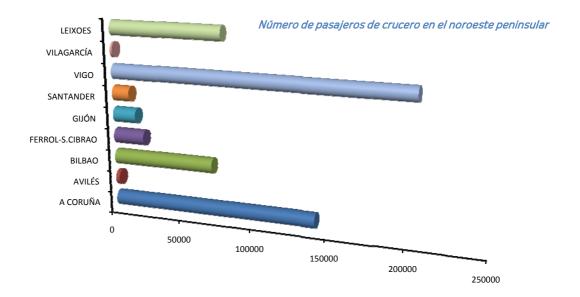


Estas actividades conllevaron asociada la ocupación de más de 55.000 trabajadores, este año.

ESTIMACIÓN EMPLEOS	2013	2014	2015
Sector pesquero	24.609	28.547	28.547
Sector automóvil	20.000	18.150	19.100
Sector granito	6.300	5.000	5.000
Sector naval	2.145	2.500	2.500

^{*} Estimación del nº de empleos directos e indirectos inducidos por la comunidad portuaria, obtenida de informes y referencias publicadas por asociaciones profesionales asociadas a cada sector.

Además otro sector que contribuye a mejorar el desarrollo de la ciudad de Vigo, es el de los **cruceros**. En los últimos años la Autoridad Portuaria de Vigo trabaja conjuntamente con la comunidad portuaria, para atraer escalas beneficiosas para nuestra ciudad. Durante el pasado año, se recibió la visita de aproximadamente, 205.000 pasajeros en más de 80 escalas de crucero, lo que supuso mantener, un año más, la condición de líder del Puerto de Vigo en todo el norte y noroeste peninsular en cuanto a número de pasajeros se refiere, siendo en 2015 el décimo puerto español en número de escalas y el octavo en número de pasajeros.



Este tráfico aporta un alto valor añadido a la ciudad de Vigo a través del turismo que se genera, tanto desde el punto de vista económico (hostelería, comercio, transporte urbano...), como ambiental y social, en términos de mejora de la imagen del puerto y la ciudad.

3.3.- INDICADORES ECONÓMICOS.

En el año 2015, se ha alcanzado una Cifra de Negocios de 24,5 millones de euros. El balance de situación refleja una sólida estructura financiera, con una tesorería equilibrada. Hay que destacar la cifra de inversiones, 11,3 millones de euros, recogida en el activo a través de las variaciones del inmovilizado.

Destaca con relación al año anterior:

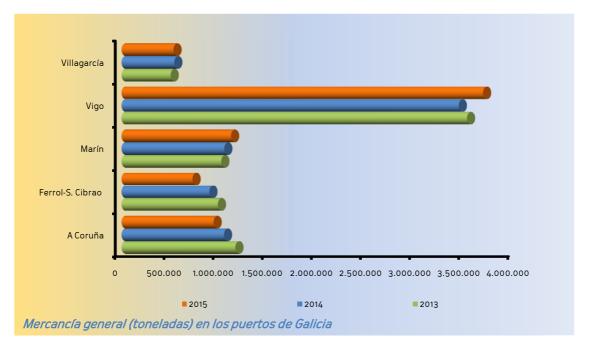
- La mejora de los ingresos en su conjunto, debido al incremento de los tráficos (+6,04%), la tasa del buque (+5,77%), la tasa de la mercancía (+11,92%) y la tasa de la pesca fresca (+0.15%).
- El incremento de los gastos en su conjunto, originado según las partidas: gasto de personal en un 1,86% derivado de la aprobación del pago de la extra suprimida en 2012; la aplicación a gastos de partidas de inversiones en curso que no han podido incorporarse a proyectos de inversión programados; y gastos derivados de la modificación de proyectos en la Plisan.

Para más información sobre resultados económicos véase la memoria anual 2015 en la página web de la Autoridad Portuaria de Vigo, www.apvigo.com.

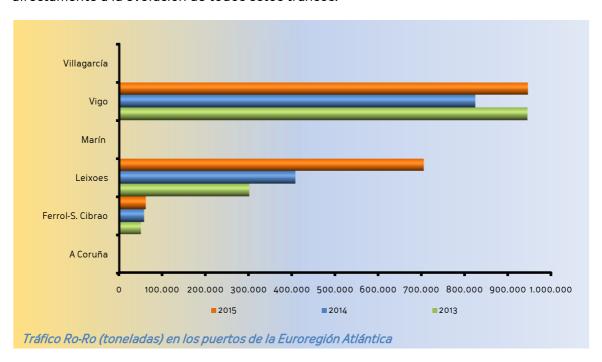
INDICADORES ECONÓMICOS	2015	2014	2013
Rentabilidad Anual	-0,64%	-0,24%	0,48%
EBIDTA/TN	2,637	3,033	2,771
% Variación EBIDTA	-7,79%	6,38%	-4,56%
Servicio de la deuda	0	0	0
Activos sin actividad	100%	0	0
Gastos explotación/Ingresos explotación	102,63%	97,79%	96,70%
Inversión pública/Cash flow	1,6930	0,9305	2,1378
Inversión ajena/Inversión pública	0,9734	1,5137	0,0523
Renovación de activos	0,0517	0,0365	0,0987
Ingresos tasa ocupación/INCN	26,83%	28,47%	28,02%
Ingresos tasa actividad/INCN	13,02%	12,82%	13,16%
Uso comercial de la superficie Toneladas movidas/m²	7,715	7,275	7,484
Uso de muelles Toneladas movidas/metros	346,568	326,779	336,164
INCN/empleados	102.429,864	100.292,37	101.351,66
EBIDTA/empleados	44.437,63	47.789,90	44.555,45

3.4.- VALOR INDUSTRIAL ASOCIADO AL TRÁFICO.

Durante los últimos años, el Puerto de Vigo se ha consolidado como un puerto de mercancía general, con una operativa altamente especializada y en posiciones de cabeza en tráficos como los derivados de la automoción, la pesca o el granito. Al comparar los datos del Puerto de Vigo con los datos de otros puertos de Galicia, se constata que el tráfico de mercancía general en el Puerto de Vigo ha sido superior, lo que pone de manifiesto el liderazgo del Puerto de Vigo.



Además el Puerto de Vigo sigue en posiciones de cabeza en el tráfico ro-ro en la Euroregión Atlántica, por lo que el valor industrial de los productos está ligado directamente a la evolución de todos estos tráficos.



En el año 2015, en el Puerto de Vigo se movieron un total de 4.293.096 toneladas de mercancías (incluyendo el tráfico local, transbordos, pesca fresca y avituallamientos, frente a 4.087.398 toneladas registradas en 2014.

Con respecto al valor industrial, se dispone de los datos del año 2014, con un total de 11.485,94 millones de euros, con el siguiente desglose:

VALOR INDUSTRIAL POR TRÁFICOS (millones de €)

PESCA FRESCA	183,050
MERCANCÍA NACIONAL	458,7
MERCANCÍA INTERNACIONAL	
Exportaciones / Expediciones	6.365,42
Importaciones / Introduciones	3.527,64
Tránsitos / Embarque	454,6
Tránsitos / Desembarque	496,54
VALOR INDUSTRIAL TOTAL	11.485,94

El valor industrial según la clase de mercancía en el año 2014 en el Puerto de Vigo, expresado como mercancías embarcadas y desembarcadas, se detalla a continuación:

VALOR INDUSTRIAL ASOCIADO A MERCANCÍA (millones de €)

MERCANCÍA	DESEMBARCADAS		EMBAR	CADAS
Pesca fresca	183,05	5,17%		
Automoción	997,87	28,17%	5.146,69	78,83%
Pesca congelada	1.607,01	45,37%	240,25	3,68%
Maquinaria	104,70	2,96%	629,31	9,64%
Metales y manufact.	223,94	6,32%	112,88	1,73%
Conservas	243,85	6,88%	89,26	1,37%
Alimentos	55,64	1,57%	70,74	1,08%
Granito	28,87	0,81%	91,84	1,41%
Productos químicos	69,13	1,95%	24,55	0,38%
Maderas	19,19	0,54%	49,23	0,75%
Muebles y electr.	6,92	0,20%	54,66	0,84%
Pizarras	2,17	0,06%	19,45	0,30%

En relación a las mercancías embarcadas, más del 78% corresponde al sector automoción, seguido a gran distancia de maquinaria (9,64%) y pesca congelada (3,68%). En cuanto a mercancías desembarcadas, más del 45% corresponde a la pesca congelada, lo que hace del puerto pesquero de Vigo, junto con la pesca fresca, uno de los primeros puertos pesqueros comercializadores de pescado para consumo humano del mundo. Le sigue la automoción (28,17%), lo que refleja, la importancia de este sector en el funcionamiento del Puerto de Vigo y en la economía de la región.

3.5.- GASTOS E INVERSIONES.

Los gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria de Vigo, están designados, entre otros, a los siguientes conceptos:

- Fines sociales y actividades socio-culturales dirigidas al personal del puerto.
- Mejoras de las infraestructuras portuarias, y el desarrollo de proyectos para la adecuación de la interfase puerto-ciudad.
- Contribución a la conservación y mejora del entorno de la Ría de Vigo.
- Seguridad de los usuarios e infraestructuras.
- Proyectos de I+D+i, para la consecución de los objetivos y logros asociados a dichos proyectos.
- Política de promoción comercial conjunta con usuarios y otras administraciones, fundamental para acercarse a sectores productivos que pueden utilizar el puerto en su logística.

Gastos e inversiones año 2015

Gastos e Inversiones and 2015	
ACTIVIDADES SOCIALES	216.198,19€
Comedor	41.025,60 €
Formación	20.514,08 €
Fondo fines sociales	8.831,65 €
Fundación Érguete	14.394,05€
Asociación Down	2.400€
Asociación Cultural	15.000€
Publicidad y otros.	24.688,81€
OBRAS INFRAESTRUCTURAS	2.084.433,87€
OBRAS INTERFASE PUERTO CIUDAD	154.336,62€
MEDIO AMBIENTE	1.933.389,65€
Gastos implementación y mantenimiento sistemas gestión	9.450 €
Gestión de residuos	1.895.015,69€
Control analítico de aguas	4.848,70 €
Descontaminación de aguas (vertidos)	20.000€
Otro material	4.075,26 €
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN	1.982.222 €.
I+D+i	9.450 €
PROMOCIÓN COMERCIAL	197.677,40 €

4 El Puerto de Vigo y sus empleados



4.1.- PERFIL DE LA PLANTILLA.

Los trabajadores pertenecientes a la Autoridad Portuaria, tienen condición de personal laboral dependiente de la Administración General del Estado. Se dividen en personal sujeto a convenio colectivo y personal no adscrito a convenio colectivo. Las relaciones laborales están reguladas por el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

El personal de Convenio abarca el 92,05% de la plantilla y desarrolla la mayoría de las ocupaciones definidas por el propio convenio colectivo; por su parte, el personal no adscrito a convenio colectivo está compuesto por distintas áreas funcionales, según el organigrama en vigor.

La evolución del número de trabajadores de la Autoridad Portuaria de Vigo en los últimos tres años, distribuidos por tipo de contratación, tipo de actividad que desarrollan, por genero y edad, se puede observar en la tabla siguiente.

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA	2013	2014	2015
Plantilla media anual	243	241	239
Dentro de convenio	223	221	220
Fuera de convenio	20	20	19
Distribución por tipo de contratación			
Fijos	214	211	209
Eventuales	29	30	30
Distribución por tipo de actividad			
Policía Portuaria	97	99	99
Mantenimiento	40	39	39
Oficinas dentro de convenio	86	83	82
Oficinas fuera de convenio	20	20	19
Distribución por género			
Hombres	198	194	193
Mujeres	45	47	46
Distribución por edad			
Menores de 30 años	4	1	1
Entre 30 y 50 años	116	111	111
Mayores de 50 años	123	129	127

En los últimos años, debido a la situación económica y financiera que se ha vivido, la plantilla media de la Autoridad Portuaria de Vigo, ha sufrido cambios. Aún así, se sigue apostando por un empleo estable, favoreciendo la creación de contratos indefinidos. Las

bajas del personal responden fundamentalmente a bajas voluntarias, jubilaciones y finalización de contratos.

En cuanto a la distribución por servicios, la plantilla de la Autoridad Portuaria desarrolla labores de carácter multidisciplinar, y la distribución de los efectivos va evolucionando, para dar respuesta a las necesidades organizativas.

La media de edad del trabajador de la Autoridad Portuaria de Vigo es relativamente elevada, representando los menores de 30 años solamente el 0,42% de la totalidad de la plantilla; y en lo relativo al género, en la plantilla son mayoría los empleados de género masculino (80,75%). Si sólo se tiene en cuenta el personal fuera de convenio, el porcentaje de mujeres aumenta (36,84%).

Comentar también, que el 35,15% de los trabajadores están representados por algún sindicato, y tienen su presencia en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

4.2.- FORMACIÓN.

La base para el desarrollo profesional de los trabajadores se fundamenta en el Sistema de Gestión por Competencias, instrumento de gestión de recursos humanos puesto a disposición de la Autoridades Portuarias por el organismo público Puertos del Estado. Este sistema permite, a través de la definición de perfiles profesionales y personales, el establecimiento de una política basada en la formación como pilar básico para el desarrollo profesional de los trabajadores.

FORMACIÓN	2013	2014	2015
Porcentaje de trabajadores dentro de convenio que siguen programas de formación	72%	99%	65%
Porcentaje de trabajadores fuera de convenio que siguen programas de formación	45%	60%	42%
Horas totales de formación de trabajadores dentro de convenio	4.892	7.006	11.499
Horas totales de formación de trabajadores fuera de convenio	450	516	221
Número de programas formativos sistema de gestión por competencias	35	35	31
Horas totales de formación en PRL	529	686	458
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental	8,23%	3,73%	5,44%
Acciones formativas dirigidas a la comunidad portuaria en materia de seguridad/protección	3	3	1

Las necesidades de formación las establecen los propios empleados y los Jefes de División o Departamento, siendo la División de Recursos Humanos, la encargada de la planificación anual de estas actividades. Durante el año 2015, el 65% del personal dentro de convenio y el 42% del personal fuera de convenio, han seguido programas de formación con un total de 11.720 horas de formación.

Con respecto a la formación en materia de Prevención de Riesgos Laborales, este año se han impartido 458 horas de formación a la totalidad de la plantilla (1,92 horas por trabajador).

LISTADO DE PROGRAMAS FORMATIVOS 2015	Nº EMPLEADOS
Auditores Internos de Sistemas de Protección (ISPS)	2
Jornada Daños en el Trabajo: La Responsabilidad del Empresario	3
Jornada Lidrerazgo en Seguridad, y Salud para Mandos	1
Jornada sistema de liquidación directa de cotizaciones	3
Congreso Green Port	1
Adaptación a la nueva norma ISO 9001:2015	2
Certificación Embarcaciones de Supervivencia de Rescate (No Rápidos)	1
Certificación Operador Restringido Sistema Mundial Socorro y Seguridad Marítima	1
Seguridad y Salud en oficinas	2
Curso Básico PRL	9
Inglés Grupo B1.2	14
Inglés Grupo B2.1	16
Inglés Grupo C1.1	3
Inglés Individual B1.1	1
Sistemas de ayuda a la navegación. Nivel l	75
Relaciones laborales. Nivel I	63
Prevención de riesgos laborales. Nivel I	8
Comercial y marketing. Nivel I	9
Sector y estrategia portuaria. Nivel I	8
Seguridad industrial. Nivel I	14
Operaciones y servicios portuarios. Nivel I	12
Medio ambiente. Nivel I	5
Tráfico de pasajeros. Nivel I	15
Gestión de mercancías. Nivel I	15
Logística e intermodalidad. Nivel l	14
Contabilidad y auditoría. Nuevo Plan General Contable. Nivel I	7
Gestión económico-financiera y presupuestaria. Nivel I	13
Náutica. Nivel I	6
Procesadores de Textos. Nivel I	2
Sector y estrategia portuaria. Nivel II	17
Sistemas de ayuda a la navegación. Nivel II	8
Relaciones laborales. Nivel II	19
Contabilidad y auditoría. Nuevo Plan General Contable. Nivel II	1
Tráfico de pasajeros. Nivel II	12
Gestión Económico-Financiera y Presupuestaria. Nivel II	3
Logística e intermodalidad. Nivel II	5
Comercial y marketing. Nivel II	4
Bases de Datos. Nivel II	1
Hojas de Cálculo. Nivel II	1
Procesadores de Textos. Nivel II	1
Relaciones laborales. Nivel II	19

4.3.- SEGURIDAD Y SALUD.

La protección y seguridad de trabajadores y usuarios del Puerto de Vigo tienen una gran importancia para la Autoridad Portuaria, así como también el entorno en el que se mueven.

PROTECCIÓN -. El Puerto de Vigo cumple con toda la normativa internacional existente en materia de protección, con unos elevados estándares de seguridad que son reconocidos por las armadoras mundiales, tras diversas auditorías realizadas por algunas de éstas. Se ha implantado el Plan de Protección integral del Puerto que se aplica con rigurosidad por un personal altamente cualificado.

SEGURIDAD -. El Puerto de Vigo coordina el complejo entramado de empresas y actividades que se desarrollan en la zona de servicio. El Plan de Emergencia se mantiene actualizado y su implantación se mejora de forma continua a través del programa de simulacros.

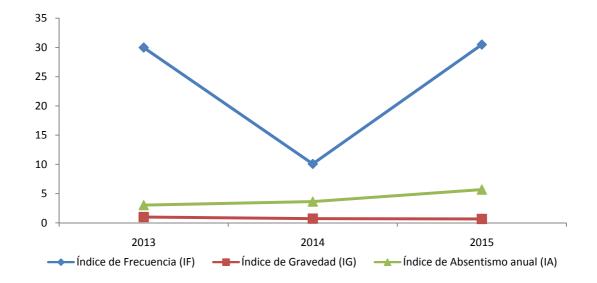
CCE -. El Centro de Control de la Autoridad Portuaria, está configurado como el "112 del Puerto", prestando servicio ininterrumpido todos los días del año, centralizando todas las comunicaciones y avisos, y canalizando las gestiones necesarias para resolver eficazmente todas las incidencias que sucedan en la zona de servicio del puerto.



RIESGOS LABORALES -. La Autoridad Portuaria dispone de la certificación OHSAS 18001 en el ámbito de la propia gestión de la Autoridad Portuaria, contando dentro de la propia empresa con un servicio de prevención ajeno. Con el fin de reducir el número de accidentes en el lugar de trabajo, se informa a los trabajadores de los posibles riesgos del puesto de trabajo que ocupan, como también de las medidas preventivas.

A través de la página web, se da a conocer a las empresas presentes en la zona de servicio, las normas, las medidas preventivas y el protocolo de actuación en caso de una emergencia. También, tanto en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios como en los títulos de concesiones y autorizaciones, se exige el cumplimiento de las obligaciones de carácter social y laboral exigidas por la legislación vigente, mediante la presentación de certificados oficiales o declaración responsable relativa a los aspectos laborales de los servicios a prestar.

ÍNDICES DE SEGURIDAD Y SALUD	2013	2014	2015
Número de accidentes con baja	12	4	12
Número de días hábiles perdidos por accidente	398	283	260
Número de días naturales perdidos por baja	2.684	3.197	4.966
Índice de Frecuencia (IF)	29,98	10,08	30,49
Índice de Gravedad (IG)	0,99	0,71	0,66
Índice de Absentismo anual (IA)	3,03	3,63	5,69



4.4.- CONCILIACIÓN E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES.

La Autoridad Portuaria de Vigo está comprometida con el respeto de los derechos humanos, no permitiendo ninguna forma de acoso o abuso físico, sexual, psicológico o verbal, respetando la igualdad de oportunidades y rechazando cualquier tipo de discriminación por razón de raza, sexo, nacionalidad, religión, edad o cualquier otra condición personal, física o social.

Cabe destacar que se mantiene la tendencia positiva de los últimos años en cuanto a la presencia de mujeres en el conjunto de la plantilla de la Autoridad Portuaria de Vigo, según se desprende de los datos que se recogen en la tabla siguiente:

EQUIDAD EN LA PLANTILLA	2013	2014	2015
Mujeres en plantilla	45	47	46
Porcentaje de mujeres sobre el total de plantilla	18,52%	19,50%	19,25%
Mujeres no adscritas al convenio (FC)	7	7	7
Porcentaje de mujeres FC sobre total plantilla	2,88%	2,90%	2,93%
Porcentaje de mujeres FC sobre total FC	35%	35%	36,84%

Por otra parte, desde la Autoridad Portuaria se promueve la conciliación de la vida personal y profesional de nuestros empleados, ofreciendo una serie de beneficios sociales como comedor subvencionado, seguro médico, ayudas de estudios, ofertas de ocio en la intranet, etc. Además se financia junto con los propios empleados, la Asociación Cultural Deportiva Puerto de Vigo que organiza eventos formativos, socio-culturales y deportivos para empleados y familiares.

5 El Puerto y la ciudad de Vigo



5.1.- INTEGRACIÓN PUERTO - CIUDAD.

La Autoridad Portuaria de Vigo se ha propuesto durante los últimos años, modificar la visión que tiene parte de la sociedad, de que el puerto es una institución ajena a la ciudad de Vigo. Por ello, continúa con su política de acercamiento de la ciudad a su puerto, realizando mejoras de instalaciones portuarias, acondicionando parques y jardines, abriendo espacios al ciudadano y desarrollando iniciativas culturales.



5.1.1.- Mejoras en infraestructuras.

Este año, entre los trabajos orientados a perfeccionar áreas ciudadanas situadas en el Puerto, destacan:

Obras en ejecución o terminadas en el año 2015

	obras en ejecación o terminadas en el año 2015					
Mejora y refuerzo de muro en el paseo marítimo de Chapela-Redondela						
Inversión certificada en 2015 18.565,74 € Situación de la obra COMPLETADA						
Mejora de la explanada de Bouzas para uso de aparcamiento						
Inversión certificada en 2015 130.476,80 € Situación de la obra COMPLETADA						
Refuerzo de la estructura del paseo marítimo de Bouzas						
Inversión certificada en 2015 0 € Situación de la obra EN EJECUCIÓN						



5.1.2.- Canales de comunicación.

La Autoridad Portuaria de Vigo tiene el compromiso de transmitir a la sociedad su realidad institucional, económica, ambiental y social, por lo que dispone de una estrategia de comunicación para reforzar el conocimiento de la actividad del puerto entre sus grupos de interés, colaborando en distintas actividades y fomentando el conocimiento del puerto.

Canales de comunicación

Servicio atención al cliente

Dirección postal: Plaza de la Estrella 1, 36201 Vigo

Correo electrónico: sac@apvigo.es

Teléfono: 986 26 80 00

Información gestionada por personal del Departamento de Gestión Comercial, que consulta al Departamento correspondiente y luego redirige la respuesta al destinatario final haciendo un seguimiento lo más completo posible.

Página web

Con la sede electrónica de la Autoridad Portuaria: registro electrónico, trámites como solicitudes, quejas, sugerencias y reclamaciones, verificación de firmas, portal específico para el envío y gestión de facturas electrónicas, etc.

Además de información de carácter comercial e institucional, existen tres links destinados a suministrar información como el movimiento de buques (escalas, previsión y operaciones que realizan), gestión del PIF (donde se gestiona el paso de los contenedores por el puesto de inspección fronteriza) y la lonja hoy (donde se resumen las transacciones de pescado realizadas diariamente en las lonjas).

Memoria anual

Recoge el estado económico, la evolución de los tráficos y la gestión portuaria durante el año.

Declaración ambiental

Difunde el comportamiento ambiental de la Autoridad Portuaria, detallando las principales actuaciones, proyectos y logros alcanzados en el año.

Memoria sostenibilidad

Describe la situación actual de la Autoridad Portuaria desde cuatro dimensiones: institucional, económica, social y ambiental, en base a los indicadores de sostenibilidad de Puertos del Estado

Folletos, guías, presentaciones, conferencias, ruedas de prensa

QUEJAS Y SUGERENCIAS S.A.C. AÑO 2015

20 QUEJAS	16 SUGERENCIAS	Tiempo de respuesta	Motivos
4 forma presencial			Solicitud de información
13 vía electrónica	16 vía electrónica	Inferior a 20 días	Comunicación de
3 télefono / fax			deficiencias en instalaciones

5.1.3.- Grupos de interés.

Los mecanismos de comunicación de los que dispone la Autoridad Portuaria, al igual que los distintos foros, jornadas, ferias, y otros actos, se utilizan para transmitir la realidad del puerto y recabar las preocupaciones y deseos de nuestros grupos de interés.



Grupos de interés

La Autoridad Portuaria mantiene una estrecha cooperación con la Comunidad Portuaria, y con aquellos grupos que tienen interés en el desarrollo de la actividad del Puerto y con entidades como Zona Franca, Portos de Galicia, Cámara de Comercio o Puertos del Estado. También se colabora con asociaciones empresariales, no sólo las tradicionales más cercanas a los usuarios de la Comunidad Portuaria sino también con aquellas que representan sectores productivos que utilizan o podrían llegar a utilizar el puerto en su esquema logístico, clústeres de sectores básicos como los de la automoción, metal, naval, granitero, conservero, vitivinícola, etc.

PRINCIPALES INQUIETUDES DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

- ≈ Ampliación y mejoras de las infraestructuras de la terminal Ro-Ro
- \approx Fomentar el turismo en Vigo de los cruceristas
- ≈ PLISAN
- ≈ Imagen del sector pequero
- ≈ Marina deportiva en Vigo
- ≈ Promoción exterior del Puerto de Vigo
- \approx Consolidar la Imagen de la industria del sector naval
- ≈ Simplificación de trámites administrativos
- ≈ Competitividad de las terminales
- ≈ Mejora de las conexiones terrestres
- ≈ Formación para profesionales del sector portuario
- ≈ Cultura marítimo portuaria del Puerto de Vigo
- ≈ Utilización de combustibles alternativos en los buques en puerto

5.1.4.- Consejos, comités y gabinetes sectoriales.

Consejo de Navegación y Puerto

Constituido por las personas que tienen un interés relevante en el buen funcionamiento del Puerto y del comercio marítimo y que puedan contribuir al mismo

Consejo asesor del Puerto Pesquero

Integrado por los presidentes de las asociaciones y colectivos del Puerto Pesquero, representando a más de 7.000 trabajadores.

Consejo asesor de Explotación Comercial

Integrado por los representantes de los consignatarios, transitarios, transportistas, etc, así como por los miembros de las diferentes administraciones con competencias en la operativa portuaria (Aduanas, Sanidad Exterior, Soivre, etc) y representantes de las principales empresas con actividad portuaria de tradición histórica en el puerto.

Comité de Servicios Portuarios

Constituido en abril de 2007. Coordinador: Jefe de Área de Explotación.

Funciones: Informe preceptivo sobre la modificación o implantación de tarifas de los servicios portuarios; Informe preceptivo sobre la aprobación o modificación de las prescripciones particulares de los servicios portuarios; Informe sobre las condiciones de prestación de los servicios, su organización y calidad de los mismos; y cualquier otro que se considere necesario recabar en relación a los servicios portuarios.

Comité de Promoción Comercial

Constituido en julio de 2009. Coordinador: Jefe del Departamento de Gestión Comercial

Integrantes: representantes de usuarios y organizaciones relacionadas con la promoción comercial del Puerto de Vigo, como la Cooperativa de Armadores, la Cámara de Comercio, la asociación de Comercializadores, la Asociación de empresas Consignatarias y Estibadoras, la Confederación de Empresarios de Pontevedra, etc.

Funciones: Informe no vinculante sobre las actividades comerciales de promoción y potenciación del Puerto de Vigo y de las empresas relacionadas con la actividad portuaria; Informe sobre las condiciones en que se realizan dichas actividades en solitario o con participación de otras entidades; y cualquier otro que se considere necesario para potenciar la imagen y desarrollo de la actividad portuaria.

Comisión del Puerto Pesquero

Renovación: abril de 2007, designando las entidades que lo componen.

Coordinador: Jefe de Explotación Pesquera.

Comité Consultivo de Seguridad

Renovación: abril de 2007, designando las entidades que lo componen.

Coordinador: Jefe de División de Seguridad.

Comité de Sosteniblidad de ESPO (Asociación Europea de Puertos Marítimos)

Es un grupo asesor y de apoyo de la Comisión Europea, a la hora de modificar leyes y desarrollar estrategias en materia de sostenibilidad.

Representante: Jefe de Departamento de Sostenibilidad

5.1.5.- Otras administraciones y entidades.

La Autoridad Portuaria de Vigo, mantiene una estrecha colaboración con administraciones, entidades e instituciones en diversas iniciativas. El Campus del Mar, Universidad de Vigo, Ecimat, Meteogalicia, Instituto de Investigaciones Marinas, Centros de Investigación como el Cetmar, Instituto de hidráulica de Cantabria, o Aimen, son un ejemplo de entidades e instituciones que colaboran estrechamente con la Autoridad Portuaria año tras año.















La habitual presencia en el Puerto, de alumnos de la Universidad que realizan sus prácticas en las dársenas portuarias es un ejemplo más del compromiso de la Autoridad Portuaria con la formación y educación ambiental.

5.2.- PROGRAMAS SOCIALES Y CULTURALES.

La Autoridad Portuaria de Vigo ha realizado una importante apuesta por reforzar la relación puerto-ciudad a través de acciones encaminadas a potenciar el papel de la comunidad portuaria en el desarrollo social, cultural y económico de la ciudad, así como a poner en valor la cultura del mar y el arraigo e identificación de la ciudadanía con su puerto.

Programas sociales y culturales año 2015

Convenio de colaboración con Down Vigo

Para promover la integración de las personas con discapacidad intelectual. Realización de prácticas en el Departamento de Conserjería la Autoridad Portuaria de Vigo, con el objetivo de potenciar su integración en la sociedad, facilitando su formación y la búsqueda de empleo y otros aspectos que faciliten la integración de los usuarios.

Celebración del Día Mundial del Medio Ambiente (APROEMA).

La Asociación escogió el Puerto de Vigo y su Ría para organizar esta jornada sobre la importancia de la gestión de residuos. En el año 2014, la Autoridad Portuaria de Vigo recibió el 1º accésit de los premios Aproema, por la labor e iniciativas que lleva a cabo para la consecución de un puerto sostenible y respetuoso tanto con el medio ambiente como con la ciudadanía.

El Puerto de Vigo como plató de cine

Un año más las instalaciones del Puerto de Vigo se han convertido en un improvisado plató de cine. Se han rodado escenas de la película "Toro", dirigida por Kike Maíllo. Entre las localizaciones elegidas destaca la terminal Ro-Ro de Bouzas y el restaurante del puerto

deportivo Marina Davila Sport.

Xornadas Marisqueiras

Como todos los años, el Puerto Pesquero de Vigo acogió estas jornadas, donde los asistentes pudieron degustar más de medio centenar de toneladas de productos del sector pesquero y marisquero de la ciudad en un total de 48 variedades. Además de las degustaciones, se ha podido disfrutar de diversas actividades paralelas, como sesiones de baile, actuaciones folclóricas, grupos de animación, hinchables y juegos tradicionales. También se ha llevado a cabo como en años anteriores la carrera popular "10 kms Xornadas Marisqueiras do Berbés", incluida en el calendario de la Federación Galega de Atletismo

Visita de la Agrupación Permanente de Medidas Contraminas de la OTAN

Compuesta por los buques "Godetia" (Bélgica) que actúa como buque insignia de la agrupación, y los buques "Admiral Cowan" (Estonia), "Grimsby" (Gran Bretaña), "Hinnoy" (Noruega), "Talivaldis" (Letonia), "BadRappenau" (Alemania), "Schiedam" Países Bajos) y "Lobelia" (Bélgica). Los buques estuvieron amarrados varios días en puerto, y pudieron ser visitados por los ciudadanos.

La implicación de los ciudadanos con el puerto también se hace patente con el éxito alcanzado por el programa de visitas al Puerto de Vigo, como las recibidas de comerciales y profesionales del entorno portuario de diversos países, así como las visitas de escolares, universitarios y centros de formación, donde se da a conocer las instalaciones, los tráficos y los servicios del puerto.

Visitas AÑO 2015

127 VISITAS	TOTAL ASISTENTES
54 escolares 73 profesionales	2.265

5.3.- PROMOCIÓN COMERCIAL

La Autoridad Portuaria desarrolla la promoción comercial del puerto cubriendo todos los sectores objetivos: logística y tráficos portuarios, construcción y reparación naval, pesca y turismo (cruceros y náutica), a través de las siguientes vías:

Participación en ferias internacionales

A través del Comité de Promoción Comercial del Puerto de Vigo, se proponen las ferias internacionales más relevantes para los distintos sectores portuarios. Entre ellas:

- Breakbulk Europe Transportation, especializada para mercancía general en convencional;
- Salón Internacional de la Logística SIL y la Transport Logistic China, especializadas en Logística;
- RO-RO Exhibition & Conference, especializada en tráficos RO-RO;
- Navalia Internacional y SMM, de construcción y tecnología naval;
- Seafood América (Intenational Boston Seafood Show), la European Seafood Exposition y Conxemar, especializadas en pesca y productos derivados;;
- Seatrade Cruise Shipping Miami y Seatrade MED, especializadas en el sector de cruceros y naútica.

Misiones comerciales con usuarios

Las expediciones o misiones comerciales pueden ser visitas directas realizadas a armadoras de interés para alguno de los sectores portuarios o bien asistencia a reuniones o jornadas técnicas con presencia de clientes reales o potenciales para el Puerto de Vigo.

Publicaciones en prensa especializada

La promoción comercial del puerto se realiza también a través de publicaciones en prensa especializada, a través de inserciones publicitarias y artículos informativos sobre las actividades de los diferentes sectores portuarios. Así, se promociona:

- el transporte logístico y marítimo en general a través de publicaciones como Transporte XXI, Valenmar, Pornewspaper, Puertos y Navieras, Diario del Puerto o Castilla y León Económica;
- el tráfico de pesca a través de Industrias Pesqueras, Pesca Internacional, Conxemar o Europa Azul; y
- el tráfico de cruceros y pasaje mediante Cruises News, International Cruise & Ferry Review, Cruise Insight, Cruise Business Review o Seatrade Cruise Review.

Jornadas de información y presentación del puerto

Se trata de presentaciones, tanto generales como por sectores, centradas sobre todo en el sector del transporte y el tráfico rodado en el área geográfica de influencia en el Puerto de Vigo.

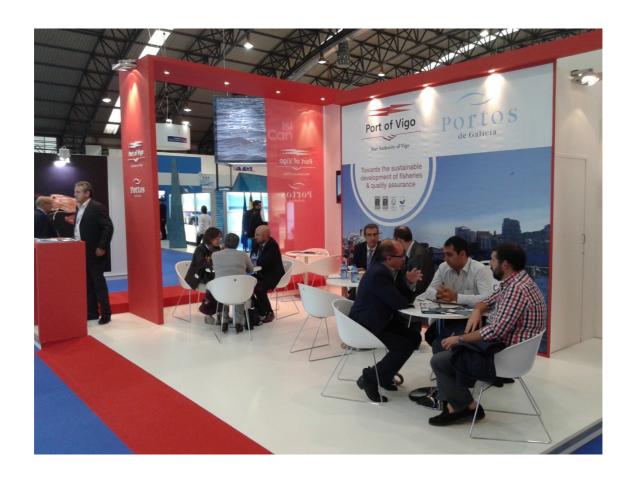
Patrocinios de actividades relacionadas con el sector portuario

Con el ánimo de aprovechar las sinergias generadas, se realizan diferentes patrocinios de actividades de sectores como el de cruceros (Cruise Summit) y de diversas iniciativas de Asociaciones de ámbito portuario de Vigo, como la Federación de Usuarios del Puerto de Vigo, Logidigal, Agentes de Aduanas, etc.

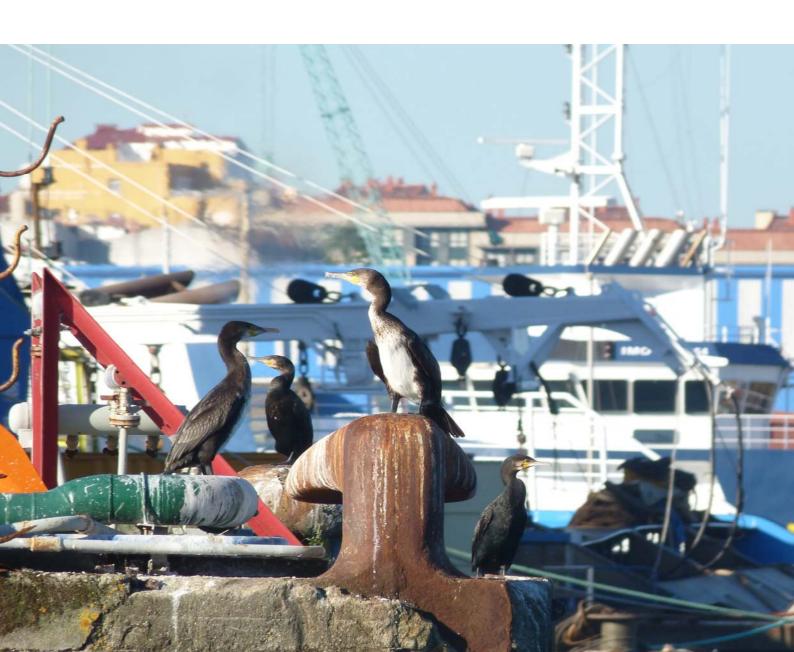
Participación en asociaciones de promoción

La Autoridad Portuaria de Vigo participa entre otras en las siguientes asociaciones de promoción: Cruise Europe, Atlantic Alliance, CLIA España y la Asociación Española de Promoción del Short Sea Shipping.

Muchas de estas actividades, principalmente las ferias, las misiones comerciales y las jornadas de información, se realizan en colaboración y con el apoyo del Consorcio Zona Franca; y otras, principalmente las relacionadas con el sector de la pesca, con la colaboración de la Cámara de Comercio de Vigo.



6 El Puerto de Vigo y el medio ambiente



6.1.- GESTIÓN AMBIENTAL.

La Autoridad Portuaria de Vigo renueva anualmente la certificación medioambiental UNE-EN ISO 14001 desde su obtención en el año 2007.

Este sistema de gestión ha sido adaptado para cumplir con lo establecido en el reglamento CE 1221/2009 (EMAS III). La documentación que compone el sistema de Gestión Medio ambiental está compuesta de un Manual, 11 instrucciones, 9 procedimientos generales de calidad, medio ambiente y prevención de riesgos laborales y que se complementa con 9 procedimientos ambientales, que le confieren un carácter eminentemente práctico y enfocado en el control de los procesos y servicios desarrollados en el Puerto de Vigo:

- ✓ Manual de gestión ambiental.
- ✓ Identificación y evaluación de aspectos ambientales.
- ✓ Gestión de residuos.
- ✓ Gestión de aguas residuales.
- ✓ Control de emisiones a la atmósfera y del ruido
- ✓ Control de consumos.
- ✓ Control ambiental de proveedores y contratistas.
- ✓ Control ambiental de autorizaciones y concesiones.
- ✓ Control ambiental de operaciones portuarias.
- ✓ Control ambiental de obras.

Esta documentación se complementa con diversas instrucciones de seguridad y medio ambiente (IPS), aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo, así como las guías de buenas prácticas:

- ✓ IPS 01 Carga descarga.
- ✓ IPS 02 Circulación y piezas especiales.
- ✓ IPS 03 Admisión Mercancías Peligrosas (MMPP).
- ✓ IPS 04 Suministro combustible.
- ✓ IPS 05 Reparación a flote.
- ✓ IPS 06 Suministro aceites.
- ✓ IPS 07 Mercancías Peligrosas y Protección contra incendios.
- ✓ IPS 08 Prevención de Riesgos Laborales. Concesiones.
- ✓ IPS 09 Estancia buque.
- ✓ IPS 10 Pesca.
- ✓ IPS 11 MARPOL.
- ✓ IPS 12 Construcción, reparación, desquace y reciclaje de buques en grada y a flote.

6.2.- CALIDAD DEL AIRE.

Un año más, la Autoridad Portuaria de Vigo, de la mano de la Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente, continúa con la medición de la calidad del aire de la zona portuaria.

Este año, las mediciones se realizaron desde el 19 de enero hasta el 22 de febrero en la zona de Bouzas, a través de una unidad móvil dotada de diversos equipos, que posibilitan la absorción del aire circundante permitiendo el análisis y obtención de datos en continuo cada 10 minutos.





Esta estación cuenta con un sistema de adquisición de datos que recoge, gestiona y transmite la información al Centro de Proceso de Datos (CPD), informando en tiempo real en la página web de la Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible.

DATOS DE LA ESTACIÓN MÓVIL

Parámetro	Dato analizado	Nº	V.ref	Incumple
CO	Superaciones de 10 mg/m³ Octohorario	0,00	0,00	No
CO	Media en mg/m³	0,22		
NO	Media en ug/m³	6,80		
NO2	Superaciones de 200 ug/m³ en una hora	0	18	No
NO2	Media en ug/m³	19,00	40,00	No
NO2	Número de Alertas de 400 ug/m³ 3 horas consecutivas	0	0	No
03	Superaciones de 120 ug/m³ Octohorario	0,00	25,00	No
03	Información Superación de 180 ug/m³ en una hora	0	1	No
03	Alerta de Superación de 240 ug/m³ en una hora	0,00	1,00	No
03	Media en ug/m³	48		
PM10	Superación de 50 ug/m	0,00	35,00	No
PM10	Media de ug/m3	6,1	40	No
PM25	Media de ug/m	5,10	26,00	No
S02	Superaciones de 350 ug/m³ en una hora	0	35	No
S02	Superaciones de 125 ug/m³ en un día	0,00	3,00	No
S02	N° de veces que se supero el umbral de alerta 500 ug/m³ por 3 horas consecutivas	0	1	No
S02	Media en ug/m³	4.0		

En lo que se refiere a las instalaciones de la Autoridad Portuaria susceptibles de control de emisiones, se ha de destacar la existencia de 4 calderas para calefacción, y agua caliente sanitaria, una de ellas ubicada en el taller (Gasóleo), otra en las oficinas centrales (Gas natural) y las dos últimas en el Centro social (propano), todas ellas se someten a los controles y revisiones pertinentes que exige la legislación vigente.

En el año 2015 se registraron únicamente dos quejas derivadas de emisiones atmosféricas durante operaciones de granallado de casco en astilleros.

6.3.- CALIDAD DEL AGUA.

La Autoridad Portuaria de Vigo continúa trabajando de la mano de Aguas de Galicia, en la mesa sectorial de Puertos y Costas, para la aplicación de la Directiva Marco del Agua (Directiva 2000/60/CE). Ésta, tiene como meta la protección de las aguas continentales, de transición, costeras y aguas subterráneas, conjugando el desarrollo portuario con el desarrollo sostenible de las Rías de Galicia.

Como ya es habitual, la Autoridad Portuaria de Vigo, realiza una campaña de muestreo de la calidad de las aguas de las dársenas del puerto, tomando como referencia lo establecido en la ley 9/2010 de Aguas de Galicia.

Los resultados obtenidos permiten confirmar el cumplimiento de los parámetros establecidos por dicha ley en todos los puntos de muestreo.

VALORES DE REFERENCIA LEY 9/20	10
---------------------------------------	----

Parámetro	Unidad
Coliformes Tot	500 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	100 ufc 100 ml
Hidrocarburos Tot	15 mg/l
рН	7-9

BOUZAS	Octubre 2014	Agosto 2015
Coliformes Tot Coliformes Fecales Hidrocarburos Tot Sólidos en suspensión Sólidos sedimentables pH Turbidez Saturación de O2 Fosfatos	20 ufc/100 ml 12 ufc/100 ml 0,86 mg/l 8 mg/l <0,1 ml/l 7,6 1,5 unf 8,99 %02 0,51 mg/l	30 ufc/100 ml 11 ufc/100 ml 1,8 mg/l 36 mg/l <0,1 ml/l 8 <0,1 unf 8,49 %02 <0,29 mg/
P.PESQUERO	Octubre 2014	Agosto 2015
Coliformes Tot Coliformes Fecales Hidrocarburos Tot Sólidos en suspensión Sólidos sedimentables pH Turbidez Saturación de O2 Fosfatos	17 ufc/100 ml 10 ufc/100 ml 0,51 mg/l 11 mg/l <0,1 ml/l 7,4 1,9 unf 8,64 %02 <0,29 mg/l	148 ufc/100 ml 80 ufc/100 ml 0,03 mg/l 13 mg/l <0,1 ml/l 7,8 0,2 unf 8,84 %02 <0,29 mg/l
ORILLAMAR	Octubre 2014	Agosto 2015
Coliformes Tot Coliformes Fecales Hidrocarburos Tot Sólidos en suspensión Sólidos sedimentables pH Turbidez Saturación de O2 Coliformes Tot	31 ufc/100 ml 19 ufc/100 ml 0,77 mg/l 9 mg/l <0,1 ml/l 7,5 0,4 unf 8,88 %02 31 ufc/100 ml	28 ufc/100 ml 10 ufc/100 ml 0,02 mg/l 15 mg/l <0,1 ml/l 7,9 <0,1 unf 9,18 %02 28 ufc/100 ml
A LAXE	Octubre 2014	Agosto 2015
Coliformes Tot Coliformes Fecales Hidrocarburos Tot Sólidos en suspensión Sólidos sedimentables pH Turbidez Saturación de O2 Fosfatos	0 ufc/100 ml 0 ufc/100 ml 0,62 mg/l 11 mg/l <0,1 ml/l 7,4 1,3 unf 8,6 %02 <0,29 mg/l	62 ufc/100 ml 12 ufc/100 ml 0,09 mg/l 16 mg/l <0,1 ml/l 7,9 <0,1 unf 9,1 %02 <0,29 mg/l
GUIXAR	Octubre 2014	Agosto 2015
Coliformes Tot Coliformes Fecales Hidrocarburos Tot Sólidos en suspensión Sólidos sedimentables pH	10 ufc/100 ml 0 ufc/100 ml 0,56 mg/l 8 mg/l <0,1 ml/l 7,6	34 ufc/100 ml 19 ufc/100 ml 0,11 mg/l 23 mg/l <0,1 ml/l 7,9
Turbidez Saturación de 02 Fosfatos	1 unf 9,5 %02 <0,29 mg/l	0,9 unf 8,75 %02 <0,29 mg/l



6.3.1.- Aguas residuales

La Autoridad Portuaria de Vigo tiene en su totalidad, su red de saneamiento conectada a la red de saneamiento municipal, a excepción del sistema de depuración instalado en Faro Silleiro ante la inexistencia de red de saneamiento municipal en ese punto.

En estas instalaciones se dispone de un equipo de depuración con tratamiento primario y secundario de tipo anaerobio, dotado de su correspondiente autorización de vertido, otorgada por Aguas de Galicia el 19 de Noviembre de 2008 y sometida a controles analíticos anuales.

6.3.2.- Residuos en lámina de agua

La Autoridad Portuaria continúa diariamente con las labores de limpieza de lámina de agua, para lo cual se cuenta con una embarcación tipo "Pelican", especializada en la limpieza de sólidos e hidrocarburos.



RESIDUOS LAMINA DE AGUA (Tn)		
2013	2014	2015
31,74	33,06	39,85

La Autoridad Portuaria continúa con el proyecto "Pescal", el cual tiene por objeto la traída a tierra, cuantificación y reciclaje de todos los residuos que se recojan en las redes durante las campañas de pesca, con el objetivo final de tener caladeros y mares más limpios. Desde el inicio del proyecto, en agosto de 2012, se han retirado un total de 23,12 toneladas de residuos de nuestros mares.

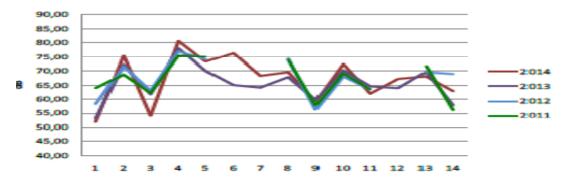
6.4.- EMISIONES ACÚSTICAS.

Durante los últimos años, la Autoridad Portuaria de Vigo ha realizado un control de las emisiones acústicas, con el objeto de analizar el impacto sonoro que puede provocar la actividad portuaria, siempre teniendo en cuenta que la Autoridad Portuaria no tiene competencia legal en materia de ruido.

Para la realización del control acústico, se toman como referencia los Objetivos de Calidad Acústica del Real Decreto 1367/2007.

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA		ÍNDICES DE RUIDO		UIDO
	TIPO DE AREA ACOSTICA	Ld	Le	Ln
е	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
а	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
С	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	<i>7</i> 5	<i>7</i> 5	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	Sin	determi	nar

En la comparativa de impacto sonoro del periodo 2011 – 2014, se puede ver la linealidad de los datos a lo largo de los años, destacando un descenso considerable en el punto 3 (Muelle de reparaciones) y un ligero incremento en los puntos 4 (Curva de San Gregorio) y 5 (Rotonda calle Coruña) debido al tráfico de la ciudad.



En lo referente a las quejas por ruido, destaca que a lo largo del año 2015 se registró 1 queja por ruido derivada de eventos y actividades dirigidas a la ciudadanía.

6.5.- GESTIÓN DE RESIDUOS.

La Autoridad Portuaria continúa siendo un referente en cuanto a valorización de residuos, alcanzando en 2015 más de un 66 % de residuos valorizados, con un ligero descenso con respecto al ejercicio anterior, debido en mayor medida al descenso de subproductos orgánicos gestionados.

En el año 2015, destaca el incremento del 64,5 % en la valorización de redes de pesca, el 18,6% en papel cartón y el 53% en la valorización de chatarra.

6.5.1.- Residuos y subproductos (Tn)

Residuos	2013	2014	2015
Poliespán	25,62	33,22	23,96
Papel y cartón	33,58	31,14	38,26
Madera	174,94	167,04	151
Plástico	57,96	89,3	67,72
Redes	28,28	7,82	22,09
Chatarra	3,16	3,64	7,8
Vidrio	1,98	1,94	1,98
Neumáticos	8,42	0	0
Residuos orgánicos segregados	2549,23	2771	2165,51
Total de residuos y subproductos valorizados	2.883,17	3105,1	2478,32
Total de RSU no valorizados	1.199,50	1176,76	1259,68
% de residuos y subproductos valorizados	70,6	72,51	66,3

En el ejercicio 2015, en el "Punto limpio" se clasificaron más de 23 toneladas de poliexpan, 151 toneladas de madera y más de 67 toneladas de plásticos, entre otros.

Además de estos residuos se recogen otros como los lodos procedentes de los sistemas de depuración y de sanitarios portátiles o los cartuchos de tonner. Algunos de estos residuos son generados por los usuarios del Puerto de Vigo.

6.5.2.- Otros residuos no peligrosos

Residuos	2013	2014	2015
Lodos de la red de saneamiento (m³)	6,18	3,20	3,32
Lodos de depuradora (m³)	0,00	3,10	1,50
Sanitarios portátiles (m³)	10,45	8,28	5,57
Cartuchos tonner (Tn)	0,06	0,02	0,03
Raees no peligrosos (Tn)	0,20	0,32	0,31

6.5.3. –Residuos peligrosos

La Autoridad Portuaria posee el número de registro PO-RP-P-PO-0609, como pequeño productor de residuos peligrosos, para la gestión de las pequeñas cantidades de residuos peligrosos que se generan, principalmente derivados de las actividades de los talleres de mantenimiento y señales marítimas.

Residuos	2013	2014	2015
Residuos peligrosos (Kg)	650,38	569,28	910,91

6.5.4.- Residuos MARPOL

El servicio MARPOL en el Puerto de Vigo, está regulado por el "Plan de recepción y manipulación de desechos generados por buques" cuya última revisión fue aprobada el 21 de diciembre de 2015.

En la evolución del servicio MARPOL desde el año 2013, se observa la recuperación de la actividad de los buques con el incremento de los volúmenes recogidos de los Anexos I (Residuos oleosos) y Anexo V (Basuras Sólidas).

REDIDUOS MARPOL (m³)

Anexo	2013	2014	2015
Anexo I	9.656,50	10.729,94	10.953,46
Anexo IV	258,40	243,70	435,90
Anexo V	6.201,25	6.943,13	7.134,94

La Autoridad Portuaria dispone también de un punto de recepción de residuos MARPOL (Punto Verde), que mejora la eficacia en la gestión de los residuos y subproductos procedentes de buques, y a través del cual, se gestionan residuos como aceites, trapos contaminados, envases, filtros y paños absorbentes.

En el año 2015 se han expedido 180 certificados de retirada de residuos a buques que han utilizado este Punto Verde.

REDIDUOS PUNTO VERDE (m³)

Anexo	2013	2014	2015
Aceite	37,22	39,25	27,1
Envases	28,617	19,735	27,745
Filtros	6,705	2,151	2,135
Absorbentes contaminados	3,57	2,07	2,64

En el año 2015 se recogieron también en el Punto Verde 2.090 Kg de pilas, un 39,7% más que en el ejercicio 2014, todas ellas procedentes de buques de pesca, a través del convenio de colaboración que tiene la Autoridad Portuaria con el sistema de gestión integrado "Ecopilas"

6.6.- BIODIVERSIDAD.

La Autoridad Portuaria es consciente que para lograr una gestión sostenible de su actividad, hay que ser conocedores de la importancia y valores ecológicos que posee la Ría de Vigo. Por ello es necesario hacer mención a las principales áreas de especial valor ecológico.



Costa da Vela: LIC, Red Natura 2000 en Galicia. Superficie: 1.419 Ha. Especies: Gaviota patiamarilla, Cormorán, Píldora rayada, Cuervo marino real.

Islas Cíes: Parque Nacional, Zona ZEPA. Parque Nacional Marítimo – Terrestre Illas Atlánticas. Superficie: 2.658 Ha marítimas y 433 Ha terrestres. Tres islas: Monte Agudo, O Faro y San Martiño. Colonia de gaviotas más numerosa de la costa gallega y una de las más importantes del mundo, con unas 22.000 parejas reproductoras.

Ensenada de San Simón: LIC, Espacio intermareal. Superficie: 2.252 Ha. Población invernante de 3.500 anátidas y buena presencia de limícolas durante los pasos migratorios.

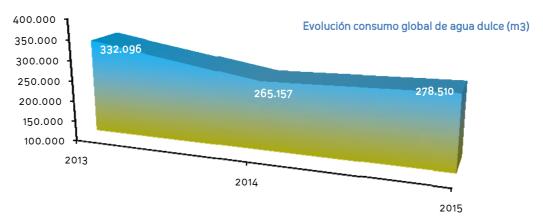
A Ramallosa: LIC, Red Natura 2000 en Galicia. Superficie: 92 Ha. Marismas situadas en la desembocadura del río Miñor, Lugar de invernada de comunidades de aves acuáticas (garza real, carrán cristado, etc).

Islas Estelas: LIC, Red Natura 2000 en Galicia. Superficie: 713 Ha. En ellas habita una pequeña colonia de aves marinas: gaviota patiamarilla y cormorán.

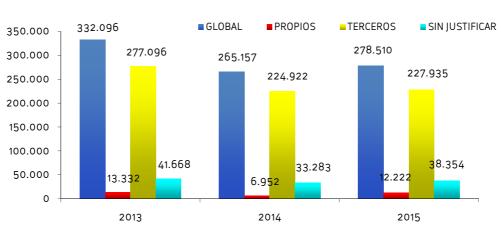
6.7.- ECOEFICIENCIA.

6.7.1.- Consumo de aqua

Durante el ejercicio 2015, se produce un incremento en el consumo global (consumo propio y consumo de terceros) de agua dulce del 4,79% con respecto al pasado año 2014.



Durante el año 2015, se ha producido un incremento general del consumo de agua debido al incremento de tráficos. Lo que ha dado como resultado un mayor consumo de agua propio (+43,1%) y de usuarios (+1,32%) con respecto al año anterior. En lo que respecta a los volúmenes de agua sin justificar, se han incrementado un 13% con respecto al año 2014.

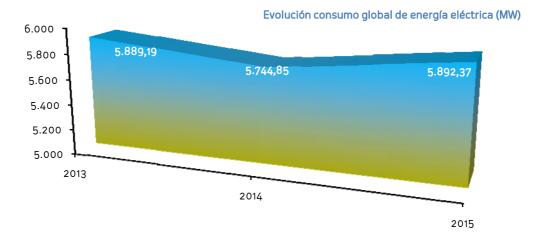


Evolución consumo de agua dulce (m3)

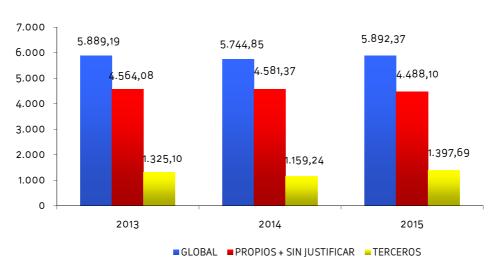
6.7.2.- Consumo de energía eléctrica

La electricidad consumida en el Puerto de Vigo se debe fundamentalmente a la iluminación de edificios, zonas comunes y alumbrado exterior, sistemas de climatización, funcionamiento de equipos, señalización, suministro a buques, etc.

En el año 2015, se ha registrado un ligero incremento en la energía eléctrica global consumida que asciende a un 2,5% con respecto al ejercicio 2014, derivado de un incremento en el consumo de usuarios.

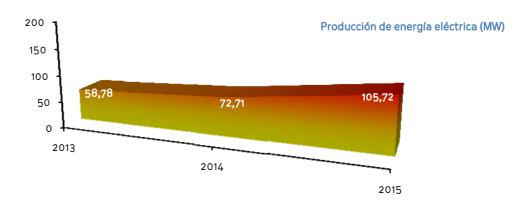


El consumo de usuarios crece debido al incremento de actividad un 17,6%, mientras que el consumo propio más el consumo sin justificar, desciende un 2,12% con respecto al año 2014, debido a la implantación de los nuevos sistemas energéticos englobados en el proyecto "SMARTVIPORT".



Evolución consumo energía eléctrica (MW)

En lo que respecta a la producción de energía eléctrica procedente de las instalaciones fotovoltaicas de Bouzas y Arenal, se registra un incremento de la producción del 31,2%, lo que refleja el buen funcionamiento de los equipos.



6.7.3.- Consumo de combustibles

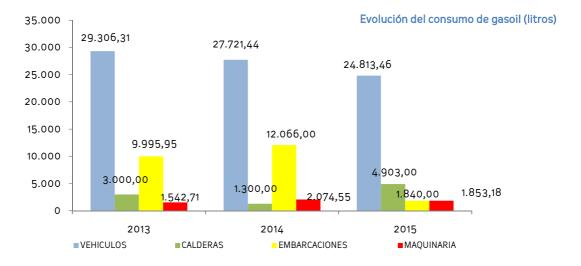
La Autoridad Portuaria de Vigo genera consumos de gasoil, gas natural y gas propano de vehículos, embarcaciones, calderas y maquinaria diversa.

Un año más se registra una disminución de más de un 10% en el consumo de combustible de vehículos, en parte debido a la utilización de los vehículos eléctricos y en parte a la racionalización del uso del parque móvil.

Por otra parte, los consumos en calderas han ascendido ligeramente, mientras que los consumos de embarcaciones y maquinaria han descendido notablemente gracias también a la racionalización de su uso.

Estas y otras medidas de ahorro han dado lugar a una disminución global en el consumo de gasóleo de más del 25% con respecto al ejercicio anterior.

Por último, los consumos de propano han disminuido un 47,75% y los consumos de gas natural han sufrido también una minoración de más del 68%.



6.7.4.- Otros consumos

Durante el ejercicio 2015 se han consumido pilas y papel. Como se muestra en la tabla, los consumos de han disminuido un 84% y un 25% respectivamente

Materiales	2013	2014	2015	
Pilas (unidades)	543	1.525	233	
Pilas recargables (unidades)	16	0	0	
Papel (toneladas)	3,45	4,4	3	

6.8.- HUELLA DE CARBONO.

La huella de carbono mide la totalidad de gases de efecto invernadero (GEI) emitidos por efecto directo o indirecto de un individuo, organización, producto o servicio. La huella de carbono, es un índice internacional que se encuentra en auge, y que cada vez es más utilizado por diferentes empresas y entidades para poder conocer sus puntos críticos y así poder reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, contribuyendo a la mejora ambiental.

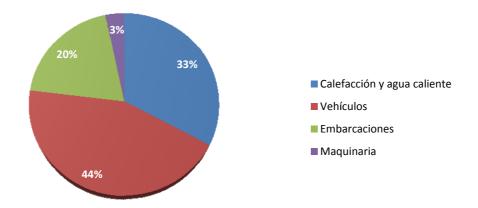
La Autoridad Portuaria de Vigo lleva realizando el cálculo de la huella de carbono desde el año 2011. En el año 2015 se ha desarrollado un exhaustivo estudio con los siguientes resultados (datos de 2014):

ALCANCE 1: EMISIONES DIRECTAS AUTORIDAD PORTUARIA

Emisiones de CO ₂ (Kg CO ₂)	166.922,26
Emisiones de CH ₄ (Kg CH ₄)	0,32
Emisiones de N₂O (Kg N₂O)	0,04
Emisiones de CO₂e (Kg CO₂e)	166.940,71
Emisiones de CO₂e(TCO₂e)	166,94

Las emisiones directas de CO_2 e correspondientes a consumos de combustibles fósiles en vehículos e instalaciones de la Autoridad Portuaria de Vigo han sido de 166,94 toneladas de CO_2 e.

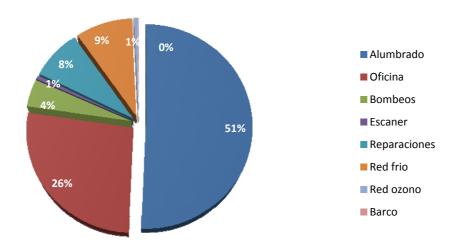
La distribución de las emisiones directas de ${\rm CO_2}$ por unidad de consumo se muestra en el gráfico a continuación, en el que se observa que la mayor parte de las emisiones directas de la Autoridad Portuaria de Vigo proceden de los consumos de calefacción y agua caliente, así como de los vehículos.



ALCANCE 2: EMIS IONES INDIRECTAS AUTORIDAD PORTUARIA, DERIVADAS DE CONSUMOS ENERGÉTICOS

Emisiones de CO ₂ (Kg CO ₂)	590.607,25	
Emisiones de CH ₄ (Kg CH ₄)	5,23	
Emisiones de N ₂ O (Kg N ₂ O)	1,06	
Emisiones de CO2e (Kg CO2e)	591.045,37	
Emisiones de CO ₂ e (TCO ₂ e)	591,05	

Las emisiones indirectas de CO_2 e correspondientes a consumos de electricidad en edificios, alumbrado e instalaciones de la Autoridad Portuaria de Vigo han sido de <u>591,05</u> toneladas de CO_2 e.

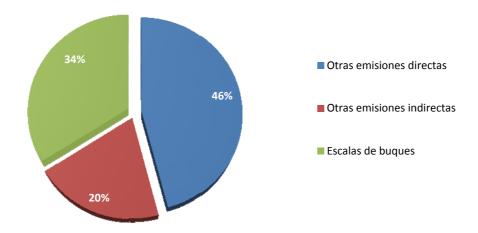


ALCANCE 3: OTRAS EMISIONES INDIRECTAS (ORIENTACIÓN NEGOCIO, SERVICIOS, ESCALAS)

Emisiones de CO ₂ (Kg CO ₂)	5.519.877,79
Emisiones de CH ₄ (Kg CH ₄)	313,45
Emisiones de N₂O (Kg N₂O)	164,44
Emisiones de CO₂e (Kg CO₂e)	5.577.436,74
Emisiones de CO₂e(TCO₂e)	5.577,44

Las emisiones indirectas de CO_2 e correspondientes a consumos de combustibles fósiles y de electricidad por las empresas concesionarias orientadas a negocio y/o servicios portuarios y escalas de buques en el Puerto de Vigo han sido de **5.577,44 toneladas de** CO_2 e.

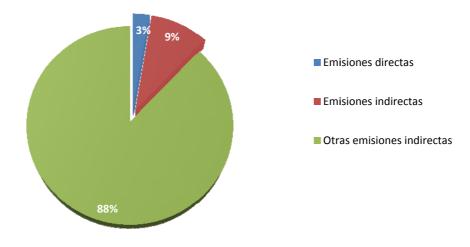
La distribución de las emisiones indirectas de CO_2 e de empresas concesionarias, prestadoras de servicios y escalas de buques se refleja en el siguiente gráfico, en el que se observa que las principales emisiones de CO_2 e proceden de las escalas de los buques y de las emisiones por consumo de combustibles fósiles de las empresas concesionarias orientadas a negocio.



EMISIONES TOTALES, SUMA DE EMISIONES DIRECTAS, INDIRECTAS POR ENERGÍA Y OTRAS INDIRECTAS

	EMIS.TOTALES	ALCANCE 1	ALCANCE 2	ALCANCE 3
Emisiones de CO ₂ (Kg CO ₂)	6.208.815,7	166.922,26	590.607,25	5.519.877,79
Emisiones de CH ₄ (Kg CH ₄)	315,47	0,32	5,23	313,45
Emisiones de N ₂ O (Kg N ₂ O)	162,02	0,04	1,06	164,44
Emisiones de CO₂e (Kg CO₂e)	6.265.666,78	166.940,71	591.045,37	5.577.436,74
Emisiones de CO₂e(TCO₂e)	6.265,67	166,94	591,05	5.577,44
% sobre total	100%	2,64%	9,33%	88,04%

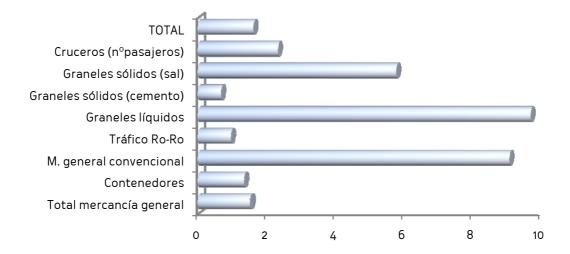
Las emisiones totales de CO_2 e del presente inventario de emisiones ascienden a **6.265,67** toneladas de CO_2 e, de las cuales el 2,64% corresponden a emisiones directas de la Autoridad Portuaria de Vigo, el 9,33 % corresponden a emisiones indirectas de la Autoridad Portuaria de Vigo y el 88,04% corresponden a otras emisiones indirectas relacionadas con la actividad portuaria.



En base a los datos de emisiones calculados y en relación a los tráficos de mercancías, se presentan los siguientes indicadores de desempeño en cuanto a emisiones de $\rm CO_2e$ en relación a tonelada movida o pasajero transportado:

TIPOS DE TRÁFICO	EMISONES TCO ₂ e	Tn o pasajeros	KgCO₂e / Tn o pasajero
Total mercancía general	5.059,89	3.339.377	1,52
Contenedores	3.244.10	2.402.495	1,35
M. general convencional	1.025,97	113.084	9,07
Tráfico Ro-Ro	789,82	823.798	0,96
Graneles líquidos	626,00	64.585	9,69
Graneles sólidos (cemento)	196,18	291.446	0,67
Graneles sólidos (sal)	45,55	7.885	5,78
Cruceros (nºpasajeros)	407,81	176.019	2,32
TOTAL	5.927,62	3.703.293	1,60

El valor de $kgCO_2$ e por tonelada de mercancía movida en el Puerto de Vigo en el año 2014 es de 1,60 $kgCO_2$ e/tonelada.



Green Energy Ports Conference 2015

GREEN ENERGY PORTS CONFERENCE

VIGO - SPAIN June 2015

AGENDA

Day One, M	onday, 15 June 2015: Strategy	GREEN ENERGY
15:30-16:30	Registration & Welcome coffee	PORTS CONFERENCE
16:30-17:10	Opening	VIGO - SPAIN
	Alberto Nunez Feljóo, President, Xunta de Galicia	
	Francisco Conde López, Councilior Economy, Xunta de Galicia José Llorca Ortegia, President, Ports of State	3
	Ignacio Lopéz-Chaves, President, Port of Vigo	
17:10-17:40	Energy challenges on Horizon 2050	
	Markku Mylly, EMSA/DG Move Isabelle Ryckbost, ESPO	
17:40-18:20	Mechanisms of innovation in administrations	
	Juan Manuel Garrido Moreno, MINECO Manuel Varela. GAIN	
18:20-18:50	Ports' vision on Horizon 2050	
10.20-10.50	Alvaro Rodríguez Dapena, Ports of state	
	Beatriz Colunga Fidalgo, Port of Vigo	
Day Two: Tu	iesday, 16 June 2015: LNG&Green Port Initiatives	
8:30-9:00	Reception of participants	
9:00-11:00	LNG (Round table)	
_	Antonis Michail, ESPO	
	Jordi Vila, Port of Barcelona José Ramón Freire, Gas Natural Fenosa	
	Rodrigo Diaz, Reganosa Rob Houben, Port of Rotterdam	
	Nicola's Chervy, Port of Le Havre	
	Calogero Giuseppe Burgio, Port of Civitavecchia-Flumicino-Ga Antonio Melcon, Cepsa Gas Comercializadora	ieca
	Emerito Freire, INEGA (Moderator)	*******************************
11:00-11:30 11:30-12:10	Coffee Break Green Port Experience	
11.30-12.10	Rafael Cano, Port of Cartagena	
	Manfred Lebmeler, Port of Hamburg	
12:10-12:30	Energy Efficiency	
	Obdulio Serrano, Port of State Sara Blanco, ISDEFE	
12:30-13:30	Search for Energy Efficiency in Ports (Round table)	
12.50 15.50	Ignacio Rodríguez, Ports of State	
	Carlos Botana, Port of Vigo	
	Santiago Yanes, Port of Tenerife Fermín Roi, Port of Cartagena	
	Carlos Corrales, Port of Huelva Carles Segura, Port of Tarragona	
	Santiago López Guerra, Zona Franca	
13:30-15:00 I	Lunch	
	esday, 16 June 2015: Efficiency in Terminals & Green Atlantica Optim	08-
15:00-16:15	Scrubbers	
	Markku Mylly, EMSA Sigurd Jenssen, Wärtsila	
	An a Conesa Lasheras, ANAM	
16:15-17:00	Ellen Kaasik, Port of Tallin	
	Ellen Kaasik, Port of Tallin "Green Atlantica Outlmos"	***************************************
10.19-17.00	"Green Atlantica Optimos" Vacmino Processed Port of Mantros Co-financed by the	
10.13-17.00	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulloa, Port of Vigo	
	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz	
17:00-18:15	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals	
	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics	
	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulloa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal	
	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia	
17:00-18-15	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register	
17:00:18:15 Day Three, W 8:30-9:00	"Green Atlantice Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants	ort Network (TEN-T)
17:00-18-15 Day Three, W	"Green Atlantice Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies	ort Network (TEN-T)
17:00-18:15 Day Three, W	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Refael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascalo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Wednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies - Progress in OPS: Power Network Mobile System	ort Network (TEN-T)
17:00-18:15 Day Three, W	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies - Progress in OPS: Power Network Mobile System - GPEC Project: LNG Powered Mobile System - Mobile System LNG	ort Network (TEN-7)
17:00-18:15 Day Three, W	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rofo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Wednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies - Progress in OPS: Power Network Mobile System - GPEC Project: LNG Powered Mobile System - Mobile System LNG - Magallanes Project	ort Network (TEN-7)
17:00-18:15 Day Three, W	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes An a Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Porticipants New Technologies — Progress in OPS: Power Network Mobile System — Mobile System LNG — Mogallanes Project Matthieud Nadaud, Schneider Electric Sweinung Odegard, ABB	ort Network (TEN-7)
17:00-18:15 Day Three, W	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies - Progress in OPS: Power Network Mobile System - GPEC Project: LNG Powered Mobile System - Mobile System LNG - Magallanes Project Matthieud Nadaud, Schneider Electric Swelnung Odegard, ABB Alberto Casel, INOVA Carles Durán, HAM	ort Network (TEN-7)
17:00-18:15 Day Three, W	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raul Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Porticipants New Technologies - Progress in OPS: Power Network Mobile System - GPEC Project: LNG Powered Mobile System - Mobile System LNG - Magallanes Project Matthieud Nadaud, Schneider Electric Swehung Odegard, ABB Alberto Casal, INOVA Carles Durán, HAM Adriano Marqués, Magallanes Renovables Jacon Smith, Cavotec Ibérica	ort Network (TEN-7)
Day Three, W 8:30-9:00	"Green Atlantice Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes An a Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raul Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies - Progress in OPS: Power Network Mobile System - GPEC Project: LNG Powered Mobile System - Mobile System LNG - Magallanes Project Matthieud Nadaud, Schneider Electric Sweinung Odegard, ABB Alberto Casel, INOVA Carles Durán, HAM Adriano Marqués, Magallanes Renovables Jacon Smith, Cavotec Ibórica José Manuel Maseda, GSertel	ort Network (TEN-T)
Day Three, W 8:30-9:00 9:00-10:45	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rofo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Wednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies Progress in OPS: Power Network Mobile System GPEC Project: LNG Powered Mobile System - Mobile System LNG - Magallanes Project Matthieud Nadaud, Schneider Electric Sweinung Odegard, ABB Alberto Casal, INOVA Carles Durán, HAM Adriano Marqués, Magallanes Renovables Jacon Smith, Cavotec Ibérica José Manuel Maseda, Scertel	ort Network (TEN-T)
Day Three, W 8:30-9:00	"Green Atlantice Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes An a Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raul Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies - Progress in OPS: Power Network Mobile System - GPEC Project: LNG Powered Mobile System - Mobile System LNG - Magallanes Project Matthieud Nadaud, Schneider Electric Sweinung Odegard, ABB Alberto Casel, INOVA Carles Durán, HAM Adriano Marqués, Magallanes Renovables Jacon Smith, Cavotec Ibórica José Manuel Maseda, GSertel	ort Network (TEN-T)
Day Three, W 8:30-9:00 9:00-10:45	"Green Atlantica Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes An a Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoon Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Raúl Cascajo, Port of Valencia Fernando Adam, Lloyd's Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Porticipants New Technologies Progress in OPS: Power Network Mobile System GPEC Project: LNG Powered Mobile System Mobile System LNG Magallanes Project Matthieud Nadaud, Schneider Electric Sweinung Odegard, ABB Alberto Casal, INOVA Carles Durán, HAM Adriano Marqués, Magallanes Renovables Jaoon Smith, Cavotec Ibérica José Manuel Maseda, GSertel Conclusions Tachonologies Visit Guided Visit to the National Park Cies Islands & Lunch, Sponsore	ort Network (TEN-7)
Day Three, W 8:30-9:00 9:00-10:45	"Green Atlantice Optimos" Yasmine Brossaud, Port of Nantes Ana Ulioa, Port of Vigo Rafael Rolo, Suardiaz Efficiency in Terminals Javier Augusto González, Transglobal Xoan Martinez, Kaleido Ideas&Logistics Rail Cascajo, Port of Vigo Register Dinner Vednesday, 17 June 2015: Energy Efficiency & OPS Reception of Participants New Technologies - Progress in OPS: Power Network Mobile System - GPEC Project: LNG Powered Mobile System - Mobilo System LNG - Magallanes Project Matthieud Nadaud, Schneider Electric Sweinung Odegard, ABB Alberto Casal, INOVA, Carles Durán, HAM Adriano Marqués, Magallanes Renovables Jacon Smith, Cavotac Ibérica José Manuel Maseda, SSertel Conclusions Technologies Visit	ort Network (TEN-T)

El Puerto de Vigo acogió la segunda edición de la 'Green Energy Ports Conference' durante el mes de junio, una conferencia internacional organizada con el apoyo de ESPO (European Ports Organization) y Puertos del Estado y que nació en el año 2013 impulsado por la consecución de un puerto sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Desde la Autoridad Portuaria se destacó la importancia de una gestión empresarial "ética y comprometida con el medio ambiente" y, en este sentido se subrayó la apuesta de la institución por el desarrollo de nuevos protocolos y tecnologías "que permitan que las actividades portuarias produzcan el menor impacto ambiental posible al entorno que les rodea, fomentando así el desarrollo sostenible".

En esta ocasión se contó con la participación de puertos extranjeros y máximos representantes de instituciones europeas y españolas, como el director ejecutivo de EMSA, la secretaria general y el Police Advisor de ESPO y responsable de ECOPORTS, además de delegaciones de puertos como Hamburgo, Rotterdam, Le Havre, Tallin, Nantes, Génova, Civitavecchia, Riga, Lisboa, puertos de Dinamarca, y de puertos españoles como Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena, Almería, Huelva, Las Palmas, Tenerife, Baleares, Marín, Vilagarcía, Ferrol, Gijón, Santander, Portos de Galicia y por supuesto Vigo y su Comunidad Portuaria. Además participaron empresas y asociaciones de alto nivel como Reganosa, Lloyd´s, Ham, Marpolgal, ANAM, Cepsa, Internaco, Inova, Gas Natural, Wärtsila, ABB, Ecomt, Botamavi, Kaleido, Transglobal, Instra, Schneider electric, Suardíaz, Isdefe, Sertel, Cavotec, Demain y Magallanes renovables, entre otros.



En estas jornadas, se abordaron materias tan importantes como la experiencia de "Puerto Verde", la eficiencia energética, el uso de gas natural licuado como combustible marino, la eficiencia en terminales o las nuevas tecnologías de "cold ironing/OPS", entre muchas otras materias de plena actualidad en lo que a eficiencia y respeto al medio ambiente se refiere.

Con ello, se pretende dar respuesta a los problemas actuales que se pueden encontrar los puertos a la hora de seguir el camino de convertirse en "Puerto Verde" en diferentes materias como son: el GNL (cómo dar respuestas integradas a la demanda futura, de forma eficiente y sin generar altos costes, cuál es la estrategia en los diferentes países, la seguridad en los suministros, etc); el OPS (cuál es el mejor sistema que se adapta a las características de cada puerto, nuevas tecnologías en OPS, sistemas móviles y escalables como el GPEC, etc); el scrubber (tipología, o cuál es el tratamiento que hay que dar a las aguas generadas del tratamiento de gases frente a la futura demanda de ese servicio desde tres puntos de vista: administración, empresas de Marpol "Anam" e instalaciones en puerto); la eficiencia en terminales (el GNL como realidad en la logística, cómo conseguir mayor eficiencia en nuestras terminales y reducir costes, cálculo de la huella de carbono, etc) y la energía, (cuáles son las nuevas tecnologías renovables de producción y eficiencia energética en puerto y cómo debería ser el puerto del año 2020 y 2050 en esta materia).



Como novedad de esta edición, los asistentes tuvieron la posibilidad de visualizar prototipos de las últimas tecnologías en estas materias, como es el caso de sistemas de suministro eléctrico a buques móviles o una instalación de generación de energía marina de corrientes realizada en un astillero de Vigo.



También se presentó el prototipo "Green Port Energy Center" (GPEC), que nace fruto de un proyecto que se basa en el empleo de GNL para la producción de energía eléctrica, agua caliente y fría (tri-generación), destinado al suministro a buques en puerto. Todo ello a través de equipos instalados en un contenedor, que pueden ser desplazados a los puntos concretos en donde existe la demanda.



Entre otros proyectos de los que se habló en la conferencia, se encuentra también la "Green Atlantica Optimos", donde la Autoridad Portuaria de Vigo, el Puerto de Nantes y la Naviera Suardiaz, están estudiando la viabilidad tecnológica y económica para la transformación de la Autopista del Mar entre los puertos de Vigo y Nantes en la primera "Autopista Verde del Mar" de la Unión Europea.

Asimismo, se realizó una mesa redonda de eficiencia energética, donde el Puerto de Vigo, Puertos del Estado y otras Autoridades Portuarias como Cartagena, Almería, Tenerife, Huelva y Tarragona, presentaron sus proyectos futuros (2015 - 2020) en esta materia, con la intención de crear un observatorio energético de puertos. El objetivo de esta propuesta gira en torno a la reducción de las emisiones de gases a la atmósfera, derivados de la actividad de los buques de transporte de vehículos (RO-RO), mediante el empleo de tecnologías de filtración y limpieza de gases de combustión o scrubbers y tecnologías OPS (cold ironing) en puerto para apagar sus motores auxiliares y alimentarse de energía eléctrica distribuida/generada en el propio puerto.

Durante el congreso, la Secretaria General de ESPO, Isabelle Ryckbost, hizo entrega a la Autoridad Portuaria de Vigo, de la renovación del certificado PERS, que acredita la defensa que, en los últimos años, se ha llevado a cabo en el Puerto de Vigo, a favor del medio ambiente. Según recordó el propio Presidente portuario, solo cinco puertos en España disponen de esta exigente certificación lo que demuestra que el Puerto de Vigo, es uno de los puertos mejor acreditados en la defensa del medio ambiente.

