

Memoria



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

de Sostenibilidad 2018



Presentación	3
Responsabilidad Social Corporativa	4
1. La Autoridad Portuaria de Vigo	5
2. El Puerto Sostenible	34
3. El Puerto y su actividad económica	48
4. El Puerto y sus empleados	58
5. El Puerto y la ciudad	67
6. El Puerto y el medio ambiente	87

Presentación

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante incorpora la Sostenibilidad como uno de los principios que deben regir el modelo de planificación y gestión de los puertos.

La Autoridad Portuaria de Vigo, lleva elaborando desde el año 2010 la Memoria de Sostenibilidad, basada en la *"Guía para la elaboración de las memorias de sostenibilidad de las Autoridades Portuarias"* aprobada por Puertos del Estado.



A través de este documento, **la Autoridad Portuaria materializa su compromiso con la transparencia en su gestión**, proporcionando una visión amplia de sus logros y retos en aspectos como la competitividad, la calidad en la prestación de servicios, la eficiencia en el uso de recursos y su impacto sobre su entorno, económico, social y natural.

En el anexo I, se enumeran los indicadores de sostenibilidad en los que se basa esta memoria, y su ubicación en la misma.

Responsabilidad Social Corporativa

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

El Puerto de Vigo fue pionero en Europa en la implementación de la estrategia Blue Growth de manera integral, con el trabajo colectivo de todos los usuarios del puerto y con el convencimiento de que el impulso a la Economía Azul ha de realizarse desde todos los sectores con idéntica fuerza, propiciando la 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 son los siguientes:

PUERTO INNOVADOR



Puerto innovador, buscamos desarrollar tecnologías más eficientes, ofrecer a nuestros usuarios servicios mejorados, desarrollar el ecosistema colaborativo de innovación abierta en el que se integran el sector privado con instituciones de investigación, centros tecnológicos y la universidad.

PUERTO CONECTADO



Puerto conectado, sinónimo de competitividad, motivo por el que en el Puerto de Vigo trabajamos por digitalizar los procesos administrativos y multiplicar las líneas marítimas, apostando por la transformación digital y el uso de las herramientas TIC en la comunicación.

PUERTO INCLUSIVO



Puerto inclusivo, apostando por el diseño de programas formativos para satisfacer las necesidades del mercado actual; la integración de los sectores tradicionales en el nuevo concepto de la Economía Azul; la innovación social, favoreciendo la interacción entre todos los agentes vinculados con el mar.

PUERTO VERDE



Puerto Verde, a través de acciones y proyectos destinados a recuperar las zonas donde la actividad industrial y urbana ha dejado su huella; fomentar el uso de tecnologías energéticas limpias; y en definitiva, implantar procesos más respetuosos con el medio ambiente.

1.- La Autoridad Portuaria de Vigo



Visión, misión y valores

Visión es la de constituirse en un puerto de referencia, por la gestión excelente de todos sus procesos y la calidad de las instalaciones y los servicios que presta. Para ello debe anticiparse a las necesidades de futuro y esto no es posible sin un profundo ejercicio de reflexión estratégica, que permita examinar la organización y aclarar ideas sobre el futuro que se quiere construir.

Misión es acrecentar el valor que tiene para la sociedad el desarrollo de la actividad principal portuaria: el intercambio de mercancías mediante el transporte marítimo y terrestre. El desarrollo del puerto debe servir a la industria que le rodea, extender su área de influencia lo máximo posible, e impulsar el empleo y el bienestar económico y social de su entorno.

Valores que sustentan la política, la estrategia y la gestión global de la Autoridad Portuaria de Vigo se promueven a través de proyectos y acciones en las siguientes dimensiones:

Institucional: busca la conectividad en un sentido amplio, desde el desarrollo de medios e infraestructuras de transporte marítimo intermodal, la digitalización y automatización de los procesos industriales y logísticos, y la calidad y eficiencia de los servicios que presta.

Económica: atendiendo a las necesidades de sus clientes y a las expectativas de los mercados objetivos, defendiendo el buen funcionamiento de un mercado en libre competencia que contribuya al desarrollo socio-económico de Vigo y su área de influencia.

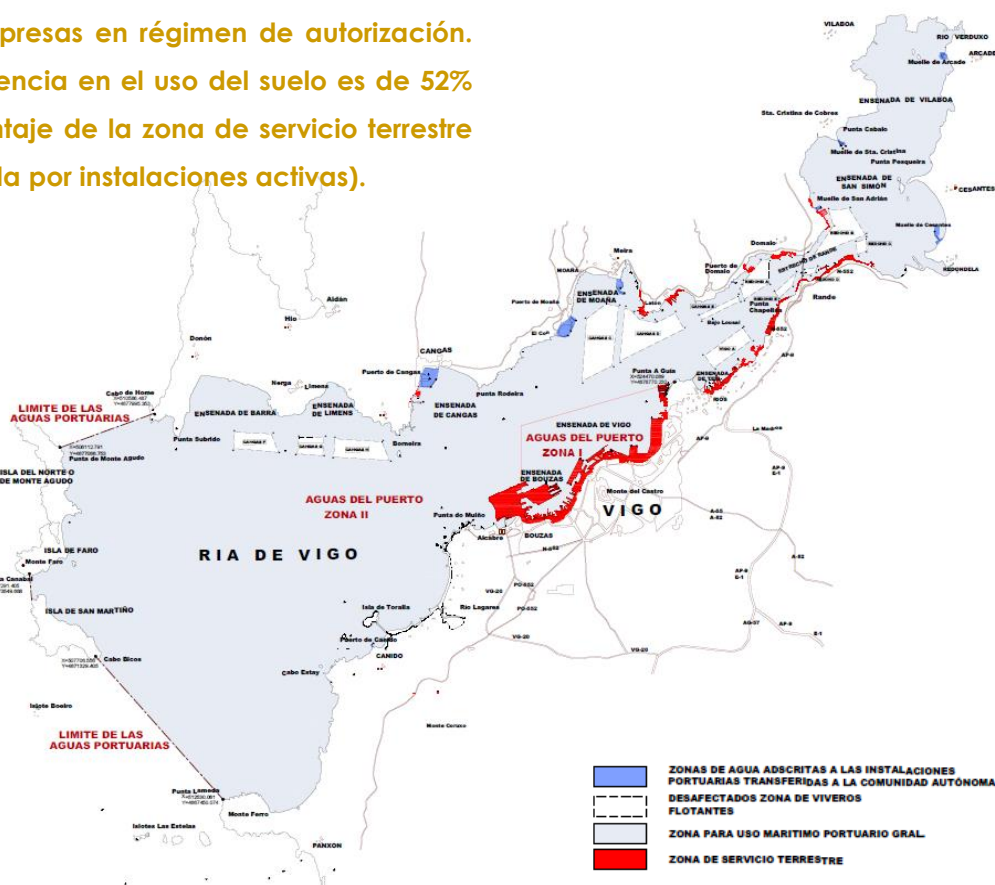
Social: enfocándose a las personas e implicándose con la formación para el empleo y las nuevas profesiones, con la igualdad de oportunidades y la inclusión.

Ambiental: protegiendo y conservando la ría y su entorno, haciendo un uso responsable de los recursos naturales y practicando la eficiencia energética.

Descripción general de la Autoridad Portuaria

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. Se caracteriza por ser un puerto seguro, cómodo y apto para gran diversidad de operaciones portuarias y tráfico marítimo de diversa naturaleza.

La Autoridad Portuaria dispone de 742 empresas en régimen de concesión y de 210 empresas en régimen de autorización. La eficiencia en el uso del suelo es de 52% (porcentaje de la zona de servicio terrestre ocupada por instalaciones activas).



Las zonas de servicio del Puerto de Vigo abarcan un vasto conjunto de superficies de tierra y de agua para el desarrollo de la actividad portuaria. **Las terrestres con una superficie de 2.657.384 m², del que el 73,12% está concesionado**, se extienden a lo largo de buena parte de la orilla sur de la ría formando parte de los municipios de Vigo y Redondela, y por la orilla norte ocupando tramos de los de Vilaboa, Moaña y Cangas. La zona perteneciente al municipio vigués es en la que se desarrollan la mayor parte de las actividades comerciales.

En cuanto a las aguas abrigadas, hay que distinguir dos zonas. La **zona I**, o interior de las aguas portuarias, de 762,4 ha, comprende los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y desatraque. Sus características naturales le permiten ofrecer condiciones de capacidad, profundidad y protección para acoger mega buques de gran tamaño, ro-ro, portacontenedores o cruceros, y realizar operaciones especiales sin necesidad de infraestructura, dando respuesta a las exigencias actuales del transporte marítimo y a las expectativas de evolución futura.

La **zona II**, o exterior de las aguas portuarias, abarca las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo. Las Islas Cíes delimitan la entrada a la ría a través de dos grandes vías, la Boca Norte con una anchura de 1,500 metros y un calado de 22 metros, y la con una anchura de 3,000 metros y un calado de 30 metros. Ambas permiten el acceso fácil al recinto portuario, aún en las condiciones climatológicas más adversas.

SERVICIO 24H.  LOS 365 DÍAS



El Puerto de Vigo ha sido el primer puerto de la Unión Europea en implementar de manera integral la estrategia “Blue Growth” para, a partir de ella, elaborar los diferentes instrumentos de planificación, organización, dirección y control portuario, con un sistema de información interna y externa eficaz que permita anticiparse y profundizar en los cambios del mercado global.

Esta Estrategia se ha ido consolidando a nivel local, nacional e internacional, tras tres años de intenso trabajo en el que han participado más de 300 entidades representativas del sector de la investigación y la formación de la administración pública, del sector privado y de la sociedad civil.



En su propósito de ser un Puerto Verde, Conectado, Innovador e Inclusivo, el Puerto de Vigo ha promovido un ambiente de colaboración y trabajo con sus grupos de interés, de modo que a través de la generación de grupos de trabajo se han creado foros de debate e intercambio de ideas, que realizan propuestas para asumir los retos de desarrollo conjuntos.

La estrategia Blue Growth Puerto de Vigo está **alineada con las políticas de desarrollo e innovación**. El objetivo principal es maximizar los beneficios sociales y económicos, al tiempo que se minimiza el impacto ambiental causado por las actividades económicas en los sectores de la economía azul. Este propósito está estrechamente relacionado con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**.



Protección y conservación del medio ambiente marítimo y costero, mediante el uso de los recursos naturales de manera responsable, la Sostenibilidad y la eficiencia energética.



Integrado en un ecosistema de conocimiento, transferencia, I+D+i, emprendimiento y diferenciación de acciones comerciales.



A través de medios e infraestructuras de transporte marítimo e intermodal, a través de procesos industriales y logísticos digitalizados. Implementando las TIC, asegurando una administración eficiente.



Enfocado en las personas e involucrado en la creación de nuevos empleos, con la cohesión productiva de los sectores vinculados al mar. Acciones de innovación social.



La iniciativa Blue Growth continúa en marcha con la implementación y desarrollo de iniciativas que se traducen en proyectos en el campo de la sostenibilidad y mejora ambiental.

Para la medición del impacto de esta iniciativa se hizo necesario **definir una serie de indicadores y cuantificar unos objetivos** a alcanzar durante la ejecución del mismo. Para ello se ha diseñado una **herramienta de medición** del impacto sobre los objetivos de la Estrategia.

Medición del impacto

Pueden consultarse todos los indicadores en tiempo real:

<http://bluegrowthvigo.eu/impacto>



TOTAL APPROVED INVESTMENT

€ 38.699.500

PROJECT	TOTAL APPROVED INVESTMENT
PLUSAN - Hub logístico 4.0	€ 13.077.000
Puerto 4.0 - Puerto del Futuro	€ 4.994.311
Terminal RoRo Plus	€ 3.400.000
CoLogistics	€ 2.574.125
PORTOS - Ports towards energy self-sufficiency - Puerto energéticamente autosuficiente	€ 2.520.226
Lonja 4.0 - autosuficiencia	€ 2.500.000
HIVE I	€ 2.262.840
Smart ViPort	€ 2.160.000
Port Greening - Nécoras en las dársenas - Nécoras en las dársenas	€ 1.600.000
Desarrollo de infraestructuras portuarias	€ 1.340.000
Smart Energy Ports & Harbours - Eficiencia Energética Puerto de Vigo	€ 925.276
SAMUELING	€ 641.114
ML Style	€ 400.000
Training Hub	€ 105.742
Carreras Azules	€ 77.677
TUTATIS - nZE Cies (near Zero Emissions Cies)	€ 63.388
MarInnLeg	€ 42.800
Lonja 4.0 - TTQS	€ 15.000

EXPECTED IMPACT	INNOVATIVE PORT	Innovation is an essential concept of the Blue Growth Strategy and, therefore, of the Port of Vigo. In order to become an innovative port, we promote the development of more efficient technologies; we offer improved services to our users; we encourage an open innovation, by integrating private sector with research institutions, technological centers and universities.						STATUS OF IMPLEMENTATION	
	EXPECTED IMPACT ACTUAL MEASURE	40 % 85 %	60 % 15 %	23 16	20 6	10 3		€ 207.307.000	Total Budget
		Public investment mobilized in Innovative Projects	Private investment mobilized in Innovative Projects	Number of Innovation Projects Executed	Private-Public Innovation Collaborative Projects	Number of prototypes			
	GREEN PORT	In the Port of Vigo we work to become the green port of reference in the south Europe, through actions and projects enforced to recover zones where the industrial and urban activity has left his footprint; promoting the use of clean energy technologies; and implementing more environmental-friendly processes						€ 32.918.162	Approved Public Investment
	EXPECTED IMPACT ACTUAL MEASURE	25 % 3 %	3 % 1,2%	30 % 18%	100 mil 1,0 mil	230 100,3		€ 5.781.337	Approved Private Investment
IMPACT		Reduction of energy consumption in port facilities	Clean self-generated energy	Reduction of emissions of Greenhouse Gases	Surface of seabed regenerated (Sq. Feet)	Tones of marine litter gathered			
	CONNECTED PORT	A connected port is synonymous of competitiveness, reason why, in the Port of Vigo we work to digitalize the administrative processes and multiply the maritime lines; we support digital transformation and the use of ICT tools in communication.						€ 10.200.622	GRANTS
	EXPECTED IMPACT ACTUAL MEASURE	30 8	10 1	10 7	550 mil 74 mil	12 % 3%		21	Projects in Progress
IMPACT		Digitized procedures	Number of improved operational and logistics processes	Number of new lines of maritime traffic	Port area created, freed up or applied to other uses	Tones traffic growth			
	INCLUSIVE PORT	People are the center of an Inclusive Port, that is why from the Port of Vigo we bet on: the design of training programs to meet the needs of the current market; the integration of traditional sectors in the new concept of the Blue Economy; social innovation, favoring the interaction between all agents linked to the sea.						46	Total nº of Projects
	EXPECTED IMPACT ACTUAL MEASURE	3.000 750	960 586	20 5	7 8	120 92		46	Actions
IMPACT		Number of new jobs created	Number of people trained	Number of social innovation actions	User satisfaction	Collaborations			

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 Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM).

Modelo de gestión. La Autoridad Portuaria de Vigo no sigue un modelo de gestión "Land Lord Port" al uso. Desde la implantación de la estrategia Blue Growth en el Puerto de Vigo, además de ser propietarios y proveedores de espacio e infraestructuras, también somos un organismo vertebrador y dinamizador que impulsa la economía de las empresas que trabajan en las zonas portuarias y en su hinterland de acción.



Financiación. La Autoridad Portuaria de Vigo es **autosuficiente económicamente**. Esto implica que debe ser capaz de hacer frente a sus gastos e inversiones con una rentabilidad mínima exigida con sus propios recursos, principalmente por aplicación de las tasas de ocupación, actividad y utilización, sin necesidad de acudir a los presupuestos generales del Estado.

Funciones básicas. Quedan recogidas en el **artículo 26 del TRLPEMM**. Entre otras son: la planificación, proyección, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto; la colaboración con los organismos oficiales; la coordinación de las empresas portuarias privadas y la gestión del dominio público portuario.

Artículo 26. Funciones.

1. Para el ejercicio de las competencias de gestión atribuidas por el artículo anterior, las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

1. Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual.

2. Gestionar los servicios generales y los de señalización marítima, autorizar y controlar los servicios portuarios y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión..

3. Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración que ejercen sus actividades en el puerto, salvo cuando esta función esté atribuida a otras Autoridades.

4. Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo, de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.

5. Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico.

6. Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.

7. Elaborar, en su caso, los planes de objetivos de horizonte temporal superior a cuatro años.

8. Aprobar los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.

9. Informar el proyecto de Reglamento de Explotación y Policía de los puertos, y elaborar y aprobar las correspondientes **Ordenanzas Portuarias** con los trámites y requisitos establecidos.

10. Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, y lucha contra la contaminación marina, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento.

11. Aprobar libremente las tarifas por los servicios comerciales que presten, así como proceder a su aplicación y recaudación.

12. Otorgar las concesiones y autorizaciones y elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Así como otorgar las licencias de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto.

13. Recaudar las tasas por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

14. Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o empresas, ya sean nacionales o extranjeras.

15. Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.

16. Gestionar su política comercial internacional, sin perjuicio de las competencias propias de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

17. Autorizar la participación de la Autoridad Portuaria en sociedades, y la adquisición y enajenación de sus acciones, cuando el conjunto de compromisos contraídos no supere el 1 por ciento del activo no corriente neto de la Autoridad Portuaria y siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria.

18. La instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes.

19. Promover que las infraestructuras y servicios portuarios respondan a una adecuada intermodalidad marítimo-terrestre, por medio de una red viaria y ferroviaria eficiente y segura, conectada adecuadamente con el resto del sistema de transporte y con los nodos logísticos que puedan ser considerados de interés general.

20. Administrar las infraestructuras ferroviarias de su titularidad, favoreciendo una adecuada intermodalidad marítimo-ferroviaria.

21. Recabar la información relativa a los servicios que se presten y a las actividades que se desarrollen en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

Competencias. Se recogen en **el artículo 25 del TRLPMM**. Son, entre otras, la gestión de los servicios portuarios y comerciales; la prestación de los servicios generales; la ordenación de la zona de servicio; promover, mantener y explotar las infraestructuras portuarias; gestionar el dominio público portuario; optimizar la gestión económica y la rentabilidad de su patrimonio y recursos; fomentar las actividades comerciales, logísticas e industriales relacionadas con el tráfico marítimo y portuario; coordinar las operaciones de los distintos modos de transporte en el puerto; y la ordenación del tráfico portuario tanto marítimo como terrestre.

Artículo 25. Competencias.

Corresponden a las Autoridades Portuarias las siguientes competencias:

1. La **prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios** para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
2. La **ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios**, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
3. La **planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios** del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.
4. La **gestión del dominio público portuario y de señales marítimas** que les sea adscrito.
5. La **optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos** que tengan asignados.
6. El **fomento de las actividades industriales y comerciales** relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
7. La **coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte** en el espacio portuario.
8. La **ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre**.

Órganos de gobierno, gestión y asistencia.

De gobierno: Consejo de Administración y Presidente.

La composición del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Vigo puede consultarse en la siguiente página de esta memoria. Sus funciones son las descritas en el artículo 30 de TRLPEMM.

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo es designado por la Comunidad Autónoma y sus funciones están establecidas en el artículo 31 de TRLPEMM. Actualmente, este cargo lo ocupa *D. Enrique César López Veiga*, nombrado el 13 de octubre de 2015 (publicado en BOE nº 256 del 26 de octubre de 2015).

De gestión: Director

La Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo es *Dña. Beatriz Colunga Fidalgo*, nombrada por el Consejo de Administración del Puerto a propuesta del Presidente, el 28 de septiembre de 2012. Sus funciones se establecen en el artículo 33 de TRLPEMM.

De asistencia: Consejo de Navegación y Puerto.

Órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente. Pueden estar representadas aquellas personas que lo soliciten y tengan un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto y del comercio marítimo. El Consejo de Administración determina la designación de los miembros así como el régimen del funcionamiento.



Consejo de Administración



Presidente Autoridad Portuaria de Vigo: Enrique C. López Veiga

Capitán Marítimo Provincial: Juan José Escolar Calzón

Directora Autoridad Portuaria de Vigo: Beatriz Colunga Fidalgo

Administración General del Estado: David Regades Fernández

Administración General del Estado: Jose Antonio Segovia Arroyo

Administración General del Estado: Juan José Vázquez Seijas

Ayuntamiento de Vigo: Abel Caballero Álvarez

Ayuntamiento de Redondela: Javier Bas Corugeira

Cámara de Comercio, Industria y Navegación: José García Costas

Organizaciones Empresariales: Jorge Cebreiros Arce

Organizaciones Sindicales: Ricardo Valeiras Graña

Xunta de Galicia: Ignacio Bueno Castel

Xunta de Galicia: Alfonso Rueda Valenzuela

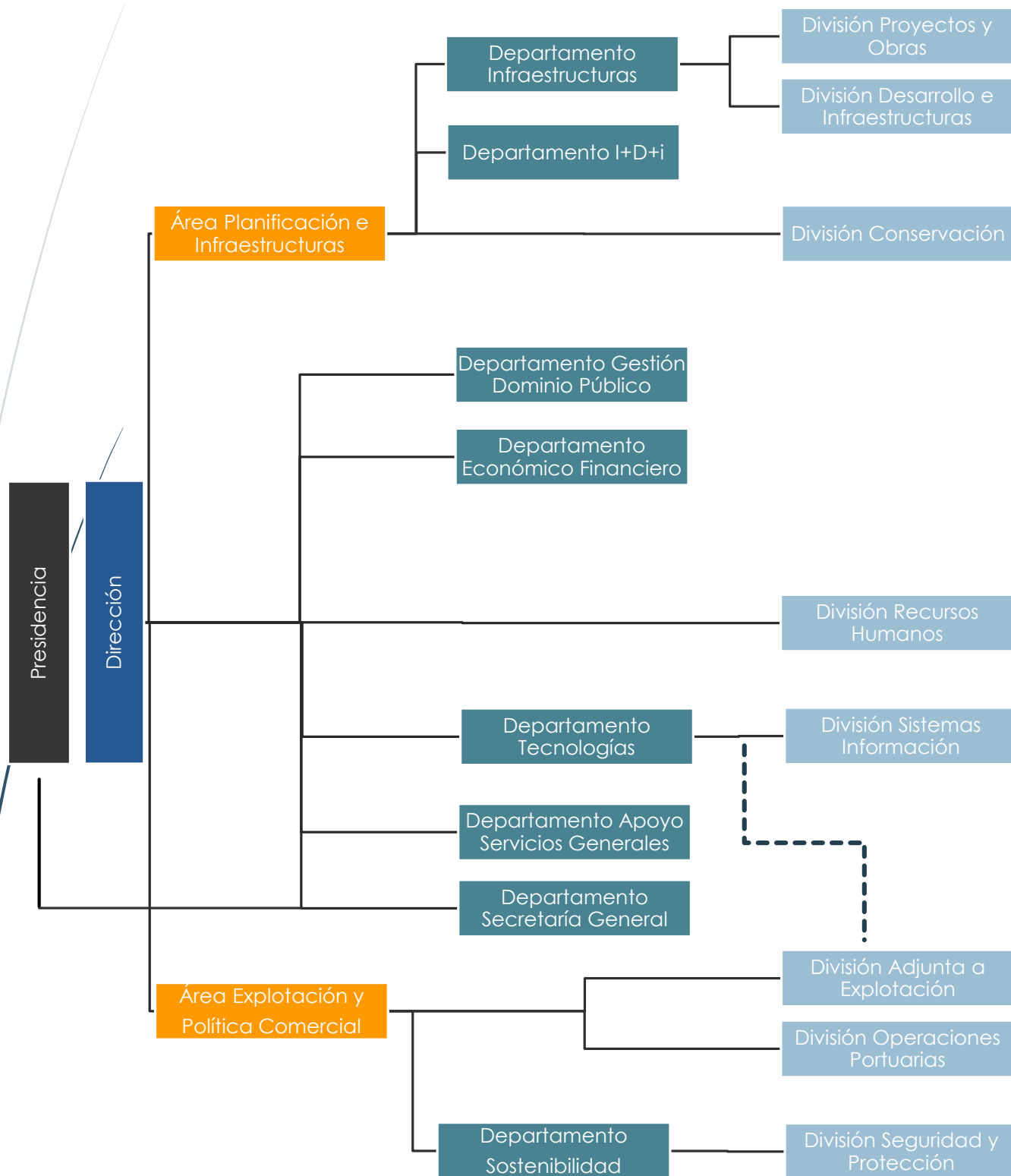
Xunta de Galicia: Mercedes Rodríguez Moreda

Xunta de Galicia: María Corina Porro Martínez

Sector Pesquero: Francisco Javier Touza Touza

Secretario: José Ramón Costas Alonso

Organigrama



Infraestructuras

Según el modelo de gestión, antes descrito, la Autoridad Portuaria de Vigo como organismo vertebrador y dinamizador, debe adaptarse y hacer frente a:

- La **evolución de tráfico**s, teniendo en cuenta los crecimientos previsibles tanto en el volumen de mercancías como en el volumen de pasajeros.
- La **estructura de los tráfico**s, teniendo en cuenta los diferentes tipos de mercancías (graneles sólidos, graneles líquidos, mercancía general, etc.) y las necesidades técnicas para su manipulación y depósito (grúas, explanadas, etc.).
- La evolución del **tamaño, tecnología y especialización de buques**.
- La **integración del transporte marítimo con otros modos de transporte** terrestre y la optimización de los accesos al puerto.
- La **integración del puerto con su entorno natural y urbano**.

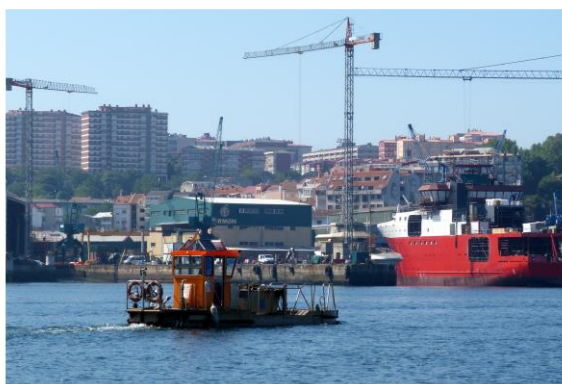




Bouzas

Terminal Ro-Ro. Calado entre 8 y 14 m, superficie de 400.000 m² y silo de 60.000 m² para el depósito de vehículos. Cinco rampas fijas y una móvil para el atraque de buques.

Muelle de reparaciones



Orillamar

En esta zona se encuentran seis **astilleros principales y naves con actividades auxiliares** a la industria naval.



Puerto Pesquero

La estructura actual incluye cuatro dársenas, una zona de viveros, otra de frigoríficos y otra de **lonjas**, con un mercado de pesca fresca para segunda venta.



Trasatlánticos

Terminal de cruceros con 552 m de línea de atraque más 150 m sobre duques de alba. Permite atraque simultaneo de dos grandes buques.

En muelle Comercio hay una segunda terminal (250 m más 50 m por duque de alba).



Comercial

Consta del muelle Arenal, (aproximadamente 130.000 m²) destinado a **mercancía general y graneles** y muelle Transversal (más 55.000 m²) que se explota en régimen de autorizaciones con depósito temporal de mercancía.



Guixar

Terminal de contenedores con 180.000 m² con capacidad para 350.000 TEU, 1.300 conexiones reefer y 4.000 m² de nave cubierta. Muelles con calado de 17 m, lo que permite la maniobrabilidad de los buques de gran porte.

Para la **promoción industrial o logística**, las Autoridades Portuarias desarrollan áreas intermodales de mercancías situadas en el interior y que se conectan con los puertos origen y destino de los tráficos de mercancías. Estas áreas sirven como depósito y almacenamiento de mercancías permitiendo realizar actividades logísticas e industriales relacionadas con el puerto, con el objetivo de potenciar el transporte, la competitividad y ampliar la zona de influencia (hinterland) generando nuevos tráficos portuarios y creando nuevos servicios.

PLISAN: Plataforma Logística Industrial de Salvaterra –As Neves. Surge por la necesidad de generar áreas logísticas para el Puerto de Vigo ante la falta de sitio en la zona portuaria.

Es un complejo multifuncional que ocupa una **superficie de 3 km²** y está **gestionado por la Autoridad Portuaria (60%), el Consorcio de la Zona Franca de Vigo (20%) y la Xunta de Galicia (20%)**. Está situada entre los municipios de Salvaterra de Miño y As Neves, disfrutando de una posición estratégica en relación a las vías de comunicación y transporte. Se conecta con el Puerto de Vigo a través de la autovía A52 y la autopista AP9, con el norte de Portugal con la autovía A55 y con Madrid con la A52. Está en el eje del ferrocarril Madrid-Ourense-Vigo-Puerto y conectado con la Red Ferroviaria de Interés General española.



Se prevé que en breve se finalicen las primeras fases de urbanización, lo que permitirá a las empresas interesadas disponer de los primeros 200.000 m² para su establecimiento.

Mejoras en infraestructuras

Durante el año 2018, la Autoridad Portuaria ha llevado a cabo importantes mejoras en infraestructuras portuarias,. Algunos ejemplo son:

Reordenación de accesos a la terminal de transbordadores de Bouzas. Ejecución de un nuevo muro de cerramiento que permita optimizar las superficies útiles de la terminal así como una redistribución de las instalaciones y servicios afectados para ordenar líneas y canalizaciones ejecutadas en sucesivas actuaciones.

Acondicionamiento de una parcela en el muelle de Arenal. Acondicionamiento de parte de la explanada del muelle de Arenal para su uso para la manipulación, depósito y almacenamiento provisional de contenedores. Los trabajos consisten en la demolición previa de pavimentos y estructuras existentes, la adecuación de las superficies resultantes, el retranqueo y reposición de los servicios afectados, la ejecución de nuevas instalaciones y la ejecución de nuevos pavimentos adecuados a las cargas a soportar.



Acondicionamiento de los edificios de Soportales del Berbés. La intervención que se lleva a cabo sobre estos dos edificios asoportados proyectados por Eduardo Cabello en 1947 trata de resolver el acondicionamiento interior interviniendo de manera directa en la envolvente de las edificaciones, para alojar de nuevo espacios de oficinas, mejorando accesos y accesibilidad en todas sus plantas.

Mejora de accesibilidad y habilitación de las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria de Vigo.

Se centra en mejorar la accesibilidad del edificio dotándolo de un nuevo ascensor adaptado, una redistribución de las plantas para adaptarlas a las nuevas necesidades funcionales renovando acabados e instalaciones con el fin último de dotar a la sede central de unos espacios modernos, funcionales, accesibles y eficientes.

Mejora de los elementos de atraque en el muelle de Guixar. Instalación de 15 defensas nuevas adaptadas a las demandas de los buques de mayor tamaño, generando así una línea de atraque de aproximadamente 375 m dimensionadas para buques POST-PANAMAX.

Ampliación del silo de almacenamiento vertical de vehículos de la TT de Bouzas. Se ejecuta una nueva entreplanta en la mitad este del silo de almacenamiento de vehículos de la terminal con la misma tipología estructural existente. Se consigue así un sustancial incremento en la superficie de almacenamiento de vehículos en la Terminal de transbordadores de Bouzas.



Nuevo pantalán para las embarcaciones de cerco. Se ha instalado un nuevo pantalán y rampa de acceso en la zona del Mercado para facilitar la descarga de las pequeñas embarcaciones de cerco.

Regeneración del fondo marino en diversas dársenas de Bouzas. Dragado en las dársenas de Bouzas (reparaciones, transbordadores) con el fin de conseguir calados suficientes para que se puedan llevar a cabo con seguridad las maniobras marítimas en dicha zona. La retirada de sedimentos se llevará a cabo con las máximas garantías medioambientales.

Pantalán dársena 1 de Bouzas. Instalación de atraque y amarre constituida por pantalanones flotantes y fingers para la mejora de las condiciones de trabajo de la flota de bajura.

Diversas demoliciones en el área portuaria de Bouzas. Demolición de edificaciones en la dársena 1 de Bouzas, incluyendo los almacenes destinados a armadores, oficinas de la Autoridad Portuaria, locales de restauración y dos pequeñas casetas destinadas a usos diversos, así como diversos trabajos previos de demolición de pavimentos y desmontajes de instalaciones.

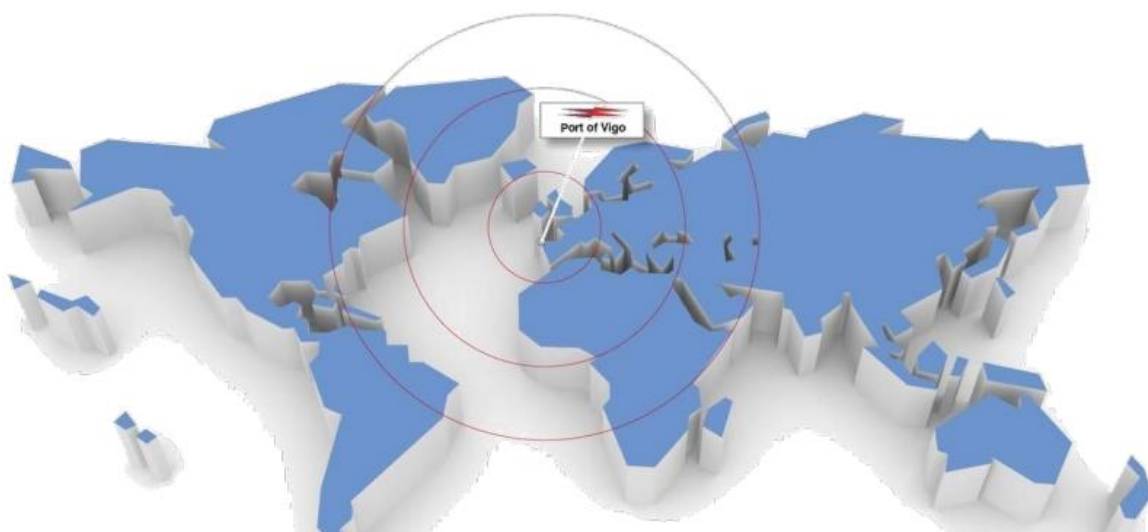
Obras en ejecución o terminadas en 2018	Inversión certificada en 2018	Estado de la obra
Mejora de accesibilidad y habilitación de oficinas centrales de la Autoridad Portuaria	315.299,38€	Terminada
Pantalán dársena 1 Bouzas	32.839,00€	Terminada
Mejora de los elementos de atraque en muelle de Guixar	243.618,11€	Terminada
Liquidación de mejora de los elementos de atraque en Guixar	39.309,97€	Terminada
Diversas demoliciones en el área portuaria de Bouzas	175.535,90€	Terminada
Ampliación del silo de almacenamiento vertical de vehículos de la TT de Bouzas	856.125,06€	Terminada
Acondicionamiento de los edificios de Soportales del Berbés	1.207.168,79€	En ejecución
Reordenación de accesos a la terminal de transbordadores de Bouzas	306.935,38€	En ejecución
Acondicionamiento de parcela en el muelle de Arenal	190.204,50€	Terminada
Acondicionamiento de parcela en el muelle de Arenal	18.952,52€	Terminada
Regeneración del fondo marino en diversas de Bouzas	6.646,16€	En ejecución
Liquidación del Proyecto de infraestructuras de Sistemas Generales de la Plisan 1ª fase	168.670,73€	Terminada

Mercados servidos

La ría de Vigo está protegida en su bocana por las Islas Cíes, que forman una barrera natural entre la ría y el mar, de excepcional belleza paisajística y dan cobijo a un extenso puerto natural de aguas profundas, seguro y totalmente navegable durante todo el año.

Su extensión es tal que **permite la maniobrabilidad de los grandes buques oceánicos**, y una gran variedad de operaciones portuarias y de tráfico marítimo que sólo el Puerto de Vigo puede realizar en todo el noroeste peninsular. Por ello, se ha consolidado como **punto de partida o escala de las líneas que unen el Atlántico Norte con el Mediterráneo, y a Europa con los continentes americano y africano**.

El Puerto de Vigo mantiene líneas abiertas en distintos sectores como automoción, contenedores, mercancía convencional o graneles, con puertos de todo el mundo.



Para incentivar la captación, la fidelización y crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que contribuyan al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica del Puerto de Vigo, se aplican **bonificaciones a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en los tráficos y servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos** por la Autoridad Portuaria.

Los servicios marítimos que han sido bonificados en el año 2018, son los que se muestran en el siguiente cuadro.

Serv. marítimos bonificados	Solicitante	Nº Escalas	Corta distancia	Regular
Sudáfrica-Europa-k-Line	Vapores Suardiaz Norte S.L.	40	No	Si
Wec-Norte Europa	Wec Lines España S.L.U.	104	Si	Si
Wec-Canarias-Casablanca	Wec Lines España S.L.U.	104	Si	Si
X-Press-Container Line	Joaquín Davila y Cía, S.A.	130	Si	Si
Dunkurs Service (CMA-CGM)	Marítima Consiflet S.A.	52	Si	Si
Autopista del Mar Nantes-Tanger	Vapores Suardiaz Norte S.L.	225	Si	Si
GMBH Servicio Pome	Marítima Consiflet S.A.	50	Si	Si
Cementeros Tudela/Secil	Pérez Torres Marítima S.L.	70	Si	Si
Naviera Macs	Comarsa	32	No	Si
Carnival Maritime Corporation	A.Pérez y Cía S.L.	18	Si	No
UECC (United European Car)	Bergé Marítima S.L.	220	Si	Si
Hoegh Autoliners	Joaquín Davila y Cía S.A.	18	No	No
Hapag Lloyd Spain (M.C)	Marítima Consiflet S.A.	52	No	Si
Maerks Line	Joaquin Davila y Cía S.A.	18	No	No
Africa-Europa	Kaleido Logistics S.L.	18	No	No
Navigasa	Usuario genérico	15	Si	No
MSC (Medit. Shipping Co.)	Mediterranean Ship Co Esp SLU	104	Si	Si
Europa Mediterraneo	Kaleido Logistics S.L.	24	Si	Si

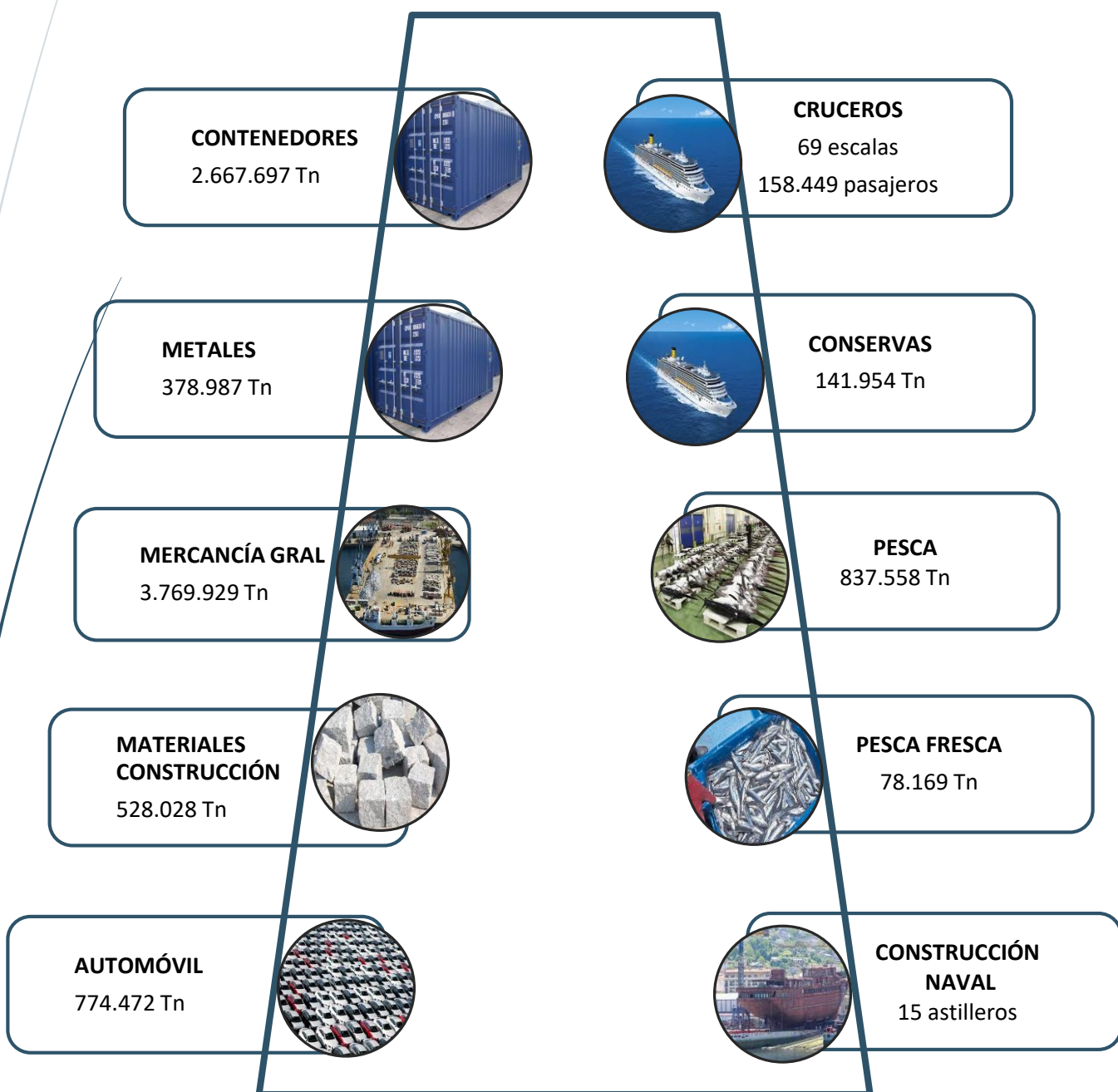
Además, conforme a lo establecido en el artículo 245 del TRLPEMM, la Autoridad Portuaria puede aplicar **bonificaciones a la tasa del buque o a la tasa de actividad para incentivar mejores prácticas medioambientales o para incrementar la calidad en la prestación de los servicios**, siempre y cuando se cumplan los requisitos marcados en la legislación.

Bonificaciones en 2018	Solicitante
b/ Asteria Leader	Combalia
b/ Atlantis Alhambra	Noroeste Shipping
Carnival UK	Pérez y cía
Carnival Corporation	Pérez y cía
Costa Crociere	Pérez y cía
b/ Marella Discovery	Incargo
b/ Marella Spirit	Incargo
b/ MS Koningsdam	Noroeste Shipping
MSC	Mediterranean Ship.Co ESP
NYK Group	Combalia
b/ Seabourn Quest	Noroeste Shipping
b/ Virgo Leader	Combalia

Marina Davila Sport dispone de la **bonificación en la cuota de la tasa de actividad como titular de una concesión que realiza actividades náutico-deportivas**, cumpliendo con los requisitos que marca el artículo 245.1.c. , del TRLPEMM.



Gracias a sus aguas tranquilas y protegidas, el Puerto de Vigo se caracteriza por ser un **puerto apto para buques oceánicos y para el desarrollo de gran diversidad de operaciones portuarias y tráfico marítimo de diversa naturaleza**: tráfico Ro-Ro en la Autopista del Mar con el Puerto de Nantes-Saint Nazaire, pesca fresca, congelada y conservas, contenedores, mercancía general convencional, cruceros, marina deportiva, construcción y reparación naval.



Tráfico de mercancías

El tráfico total en 2018 ascendió a 4.362.465 toneladas, un **3,04% de incremento respecto al 2017**. Un año más se refuerza una de las características definitorias del Puerto de Vigo, que es la cuota que representa la mercancía general, llegando a alcanzar el 86,42% del total del tráfico de mercancías.

Tráficos de mercancías (Tn)	2016	2017	2018
Graneles líquidos	60.452 (1,47%)	67.777 (1,60%)	93.912 (2,15%)
Graneles sólidos	234.910 (5,70%)	261.610 (6,18%)	271.820 (6,23%)
Mercancía general	3.566.241 (86,55%)	3.637.840 (85,93%)	3.770.116 (86,42%)
Avituallamiento	175.405 (4,26%)	171.736 (4,06%)	148.448 (3,40%)
Pesca fresca	83.366 (2,02%)	89.127 (2,11%)	78.169 (1,79%)
Tráfico interior	0 (0,00%)	5.604 (0,13%)	0 (0,00%)
Total tráfico	4.120.374	4.233.692	4.362.465
Mercancías en contenedores	2.584.713	2.590.411	2.667.880
Tráfico ro-ro	1.013.429	1.079.461	1.065.467

■ Graneles líquidos ■ Graneles sólidos ■ Mercancía general
■ Avituallamiento ■ Pesca fresca ■ Tráfico interior



Respecto a las mercancías más destacables que **han cerrado el año en positivo**, destacan los **metales** (53,65%), los **productos químicos** (28,15%), el **granito bruto** (11,64%) y los **alimentos** (20,25%). Especial atención merecen los metales, por su volumen y crecimiento, principalmente por las importaciones de aluminio, bobinas de acero y la palanquilla. Es un tráfico eminentemente de importación (75%) procedente de India, Mozambique, Alemania y Corea del Sur.

En cuanto a las mercancías que cierran en negativo este ejercicio, por su volumen e importancia, los automóviles (-4,75%) y la pesca congelada (-4,42%). También es significativo la disminución de los tráficos de granito elaborado (-11,19%) y la pizarra (-12,32%).

La disminución de tráfico de automóviles se debe básicamente al cambio de reglamentación comunitaria que ha afectado a las exportaciones a países de la UE debido a la entrada en vigor de la normativa Euro 6c que limitó emisiones contaminantes de los vehículos diésel a partir del 1 de septiembre de 2018 lo que ha motivado que los fabricantes se concentrasen en eliminar estocaje, y no en exportar vehículos nuevos no adaptados a la normativa actual.

En cuanto a la pesca congelada, uno de los tráficos más importantes en el Puerto, ha sufrido un descenso significativo por el mal comportamiento tanto de las descargas (-3,74%) como de las cargas (-6,90%). Aunque los tráficos están muy diversificados, los principales países con intercambio comercial son Namibia, Argentina, Islas Malvinas y Perú.

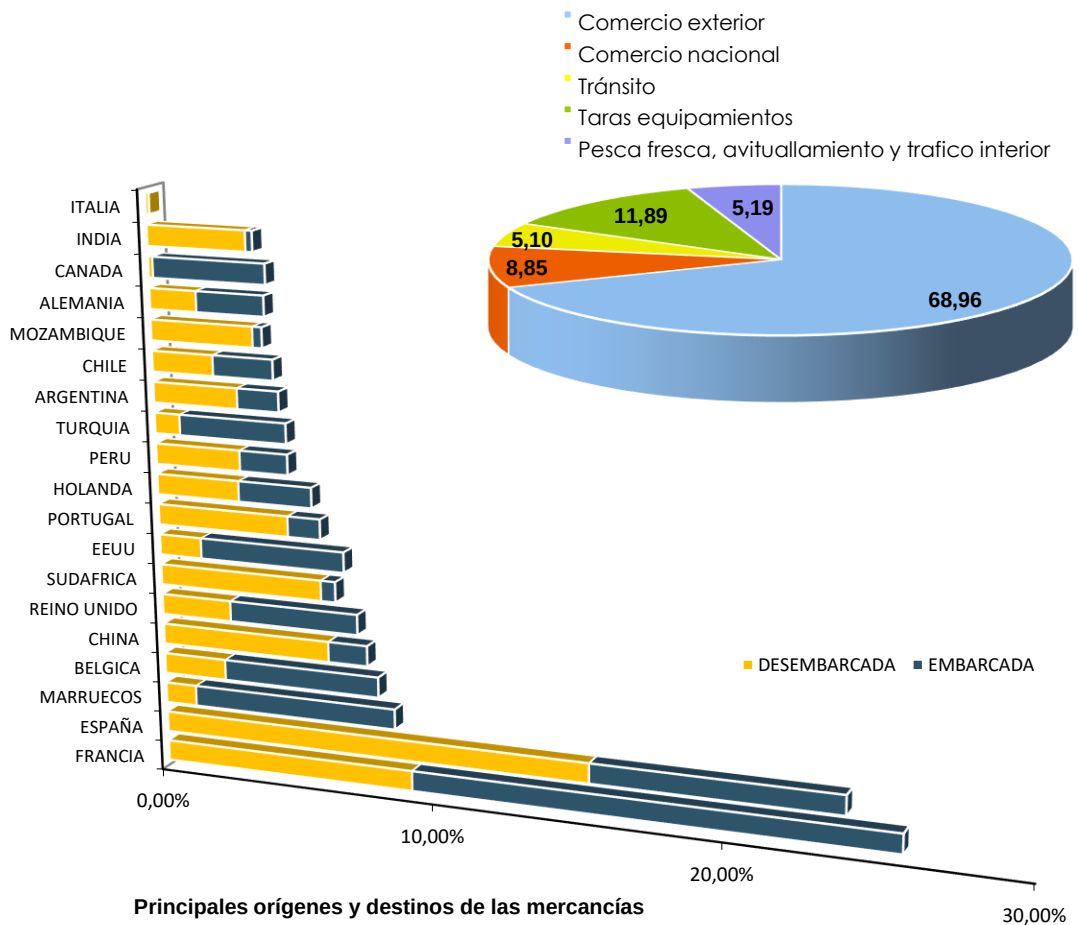
En lo que a pesca fresca se refiere se ha cerrado el año 2018 con una pérdida de -12,34% del volumen de ventas en el Berbés y un -4,56% en el valor de la comercialización. Estas disminuciones se debieron básicamente al comportamiento de especies como el estornino (con pérdida de más de 6.500 toneladas) y el gallo, la palometa y la quenlla tintorera con pérdidas de más de 500 toneladas cada especie. En cuanto a la pérdida de valor, cabe destacar el gallo, la merluza, y el atún como las especies que más han incidido en la disminución del valor en venta.

Con respecto al tráfico de mercancías destacar que un 54,38% de toneladas se mueven en terminales marítimas concesionadas o autorizadas.

Origen y destino de los tráficos

Desde el punto de vista de origen y destino de los tráficos destaca **Francia**, que **representa el 13% del tráfico internacional que entra y sale por el Puerto de Vigo**, a pesar de que la evolución del comercio con este país se ha visto afectada por la caída del tráfico de automoción. Otros países como **Marruecos, Bélgica, China y Reino Unido** también **tienen un peso relevante, representando más del 15% del tráfico total**.

Entre los países con comportamiento positivo destacan el incremento de tráfico con Bélgica gracias a los automóviles y los metales; Reino Unido, con productos químicos, automóviles y metales; Sudáfrica, con incrementos en pesca congelada, automóviles y granito en bruto, y Portugal, condicionado por los nuevos tráficos de introducción de cemento.





Generales

La Autoridad Portuaria presta de forma directa estos servicios, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros. 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. Se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud.

Necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias.



Portuarios

Se llevan a cabo por la iniciativa privada. Requiere la obtención de licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, previa aprobación del correspondiente Pliego Regulador y Prescripciones Particulares del servicio correspondiente.

Son actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos .

de mercancías



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, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación. Son actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.



Señalización marítima

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

El Puerto de Vigo destaca por la calidad de sus **servicios portuarios**, ofrecido por personal altamente cualificado. Todos los prestadores de servicios portuarios disponen de la certificación de su sistema de gestión de la calidad (ISO-EN-UNE 9001) y de su sistema de gestión medioambiental (ISO-EN-UNE 14001). La Autoridad Portuaria ha adoptado iniciativas para garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión, pueda conocer de **modo transparente** las condiciones para operar en el puerto.

Actualización de la
página web del Puerto

Disposición de pliegos
en internet

Realización de
jornadas informativas

Documentación a
disposición de
operadores

Regulación de las
condiciones de la
prestación de servicios

Servicio de atención al
cliente

Servicio perfil del
contratante

Sede electrónica

Servicios técnico-naúticos



Servicio al pasaje



Servicio de manipulación de mercancías



Servicio de recepción de desechos



2-. El Puerto sostenible



Sistemas de gestión

Además de los órganos establecidos normativamente, existen diferentes herramientas de gestión para apoyar la toma de decisiones, la definición de objetivos y el seguimiento de los mismos.

La gestión de la Autoridad Portuaria de Vigo está avalada por certificaciones (**ISO 14001, ISO 9001, OHSAS 18001, EMAS, ECOPORTS**), ejemplo del esfuerzo y compromiso que se ha llevado a cabo hasta ahora.

La Autoridad Portuaria de Vigo dispone de un sistema de gestión integrado que está compuesto de un manual único para el sistema de gestión ambiental, de calidad y de prevención de riesgos laborales, 10 procedimientos generales, 13 procedimientos de prevención de riesgos laborales, 14 procedimientos de calidad y 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.

Esta documentación se complementa con diversas instrucciones de seguridad (IS) y medio ambiente (IMA) aprobadas por el Consejo de Administración, así como diversas guías de buenas prácticas.

Toda esta documentación se encuentra disponible en la intranet y en la página web www.apvigo.es

Cuadro de mando integral. La Autoridad Portuaria realiza una gestión eficaz hacia la consecución de los objetivos propuestos en su plan estratégico, que se trasladan a la gestión corporativa.

En el año 2018 se propusieron 12 objetivos, alcanzando un grado de consecución de un 91,92%.



Estrategia de sostenibilidad

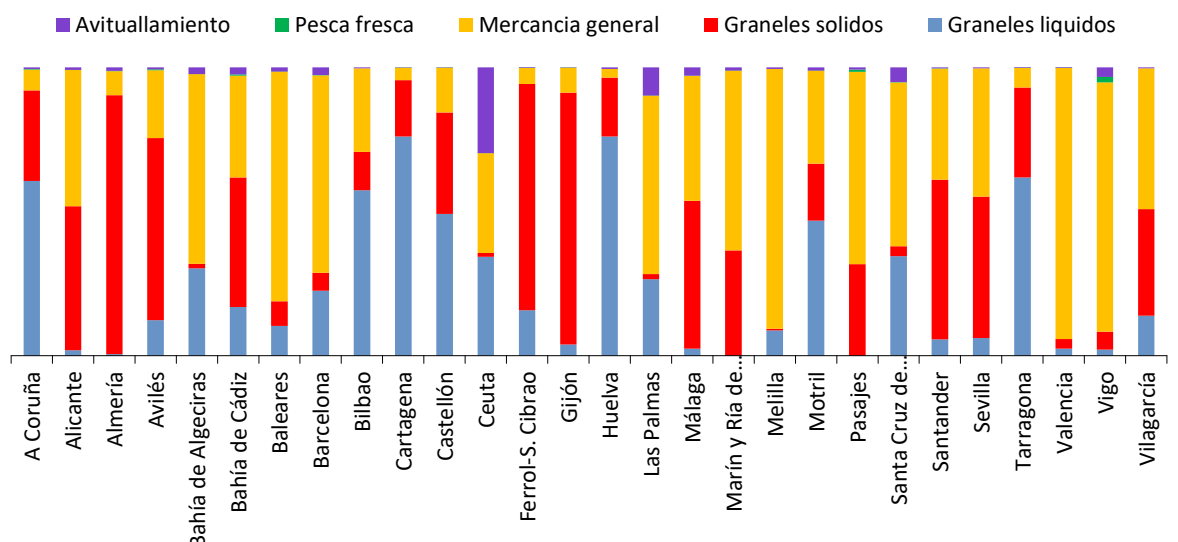
Desde la Autoridad Portuaria de Vigo se aplica una sólida estrategia de sostenibilidad, basada en un compromiso dirigido hacia la lucha contra el cambio climático, y que se basa en los siguientes puntos:

Tráficos limpios

El Puerto de Vigo es un puerto altamente especializado en cuanto a sus tráfico y operativa, indicador del compromiso por los tráfico limpios que tienen un menor impacto medioambiental y una mayor riqueza en el entorno.

Un año más se refuerza una de las características definitorias del Puerto de Vigo, que es la cuota que representa la mercancía general respecto a los graneles. El año 2018 ha supuesto un refuerzo de ese constante crecimiento que se ha venido observando los últimos años, manteniéndose a niveles superiores al 80%, hasta alcanzar el 86,42% del total del tráfico de mercancías. Junto con este dato que demuestra la **clara vocación de este puerto hacia los tráfico de mercancía general**, se ratifica la alta especialización en cuanto a tráfico y operativa, con una cifra global de movimiento de 220.466 TEUs (0,47%), correspondiendo 184.959 TEUs (0,7%) a los contenedores movidos en la terminal lo-lo y 35.507 TEUs (-0,74%) de movimiento de contenedores en la terminal de tráfico ro-ro.

Peso relativo de los distintos tráfico de mercancías dentro del sistema portuario español durante 2018



Energías limpias

El Puerto de Vigo destaca por sus actuaciones en materia de lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la implantación de energías limpias.

Con el ánimo de ser un Puerto Verde, se promueve el uso de energías renovables como en el caso de los **suministros de energía eléctrica a buque Ro-Ro a través de gas natural licuado** (proyecto Core LNGas Hive), la instalación de **paneles fotovoltaicos** para el propio consumo de la lonja y la mejora del frío (proyecto Lonja 4.0 autosuficiente), la **regeneración de dársenas** portuarias (Proyecto Peirao do Solpor) con el objetivo de potenciar un incremento de la biodiversidad en infraestructuras portuarias como elemento reductor de las emisiones de CO₂, o el **uso integrado de recursos energéticos renovables** con la mejora de la eficiencia energética en el puerto (proyecto PORTOS). Todo ello marca nuestra hoja de ruta hacia un sector más competitivo y sostenible que contribuirá a la mitigación del cambio climático.



Nuevo contrato de suministro de energía eléctrica de origen renovable (100%).

El Puerto de Vigo presentó en Malta, dentro del Congreso mundial más importante del mundo en esta materia, el compromiso en la reducción de un 30% de sus emisiones (CO₂, SOX, NOX) y que alcanzará un 3% de autosuficiencia energética para el año 2022.



endesa

Madrid, 25 de marzo de 2019

ASUNTO: Comunicado compromiso **Energía 100% Renovable** en "Suministro de energía eléctrica en las instalaciones del Puerto de Vigo" correspondiente al periodo 01/01/2018 – 30/06/2018 (Expediente SUM-163).

Por medio de la presente, se comunica a Autoridad Portuaria de Vigo que el contrato del suministro de energía eléctrica vigente a día de hoy con ENDESA ENERGIA SAU fijado entre las fechas **1 de diciembre de 2018 a 30 de noviembre de 2021**, ENDESA ENERGIA S.A.U. gestionará la certificación de la totalidad de los MWh consumidos en el **Sistema de Garantías de Origen**, es decir, se certificará que los MWh consumidos han sido suministrados a partir de fuentes renovables y cogeneración de alta eficiencia.

Atentamente,

Jose Luis Martínez Garijo

Mejora de la gestión portuaria

El sector del transporte marítimo es fuertemente competitivo, con lo que se requiere un esfuerzo permanente por rebajar los costes operativos y mejorar la eficacia de los servicios.

Durante este año, se ha concluido la **optimización y reordenación** llevada a cabo **de los recursos portuarios**, que recoge el proyecto SmartViport, centralizándolos en el Edificio Social de la Autoridad Portuaria, la puesta en marcha del **nuevo Centro de Control** y Servicios, así como la **digitalización** de todos los procesos internos y de los servicios prestados por el puerto y la comunidad portuaria.



Este año se ha elaborado el **borrador del Plan Estratégico 2018-2028**, un documento de trabajo redactado bajo el espíritu de adelantarse a las necesidades de la Comunidad Portuaria, preparando las infraestructuras necesarias para el tráfico actual y aquel que previsiblemente se pueda generar en el futuro.

Este Plan Estratégico incorpora criterios de gestión que merecen ser destacados por su espíritu innovador y práctico, como la inclusión de una acción de promoción comercial muy activa, el respaldo a una utilización más intensa de la contabilidad analítica o de costes en la gestión portuaria, la potenciación de la formación dentro y fuera de la propia Autoridad Portuaria, el refuerzo masivo de las tecnologías de información y gestión que contribuyan a afianzar el puerto en su posicionamiento como SmartViport y por supuesto, la potenciación de los criterios de sostenibilidad.

Control ambiental

Los procedimientos de organización y actuación ante una incidencia, y la relación de medios humanos y materiales de los que dispone la Autoridad Portuaria, están descritos en el Plan Interior Marítimo (PIM), aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante el 29 de enero de 2016.

Los técnicos de medio ambiente y seguridad, así como la Policía Portuaria llevan a cabo una importante labor de inspección y control de las actividades que se desarrollan en la zona de servicio portuaria, prestando una especial atención a aquellas susceptibles de provocar cualquier tipo de incidencia de carácter medioambiental.



Con la entrada en vigor del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, las instalaciones situadas en el ámbito portuario de titularidad estatal, elaborarán un plan interior marítimo que será aprobado por la Capitanía Marítima, previo informe vinculante de la comunidad y de la Autoridad Portuaria.

Empresas con Plan Interior Marítimo (PIM) aprobado, según RD 1695/2012			
Atollvic Morrazo Ast. Armada Ast. Armón Aucosa Ast. Barreras	Ast. Cardama Cepsa (tomas fijas) Elnosa Frig. Morrazo	Frioya Punta Lagoa Marpolgal Ast. Metalships Pescanova	Rodman Polyships Termavi Toysal Ast. Vulcano

En el año 2018 se activó **14 veces** el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo, 11 en su fase de alerta, 2 en fase de emergencia nivel 1, y 1 en fase de emergencia nivel 2.

Apuesta por el I+D+i

La Autoridad Portuaria continua inmersa en diversos proyectos de I+D en el campo de la sostenibilidad, mejora y protección ambiental.

CORE LNGas hive. La Autoridad Portuaria de Vigo continúa con el proyecto Core LNGas Hive que tiene por principal objetivo la reducción de emisiones atmosféricas derivadas de la actividad portuaria. Con este proyecto se pretende dar suministro de energía eléctrica a buque a través de un generador alimentado con gas natural licuado lo que permitirá al buque apagar por completo los motores durante su estancia en puerto.



Durante el mes de noviembre de este año se llevaron a cabo las pruebas del piloto en el Puerto de Vigo, con las que se ha logrado dar suministro de energía eléctrica a un buque RORO de la compañía naviera Suardiaz, a través de un generador alimentado con gas natural licuado, una energía limpia que permite la reducción de emisiones a la atmósfera, dando un resultado muy satisfactorio. Durante el año 2019, tendrá lugar la prueba piloto en el Puerto de Tenerife con el objetivo de validar el equipo en tres puertos de tipologías diferentes.



SamuelLNG. Se está trabajando en el diseño conceptual e innovador de una unidad flotante para el suministro y almacenamiento de combustibles marinos, principalmente gas natural licuado y que al mismo tiempo sea capaz de suministrar calor y electricidad a los buques. Dentro de este proyecto, la Autoridad Portuaria de Vigo ha elaborado en colaboración con Reganosa un estudio de demanda futura de GNL para el Puerto de Vigo, así como un estudio de la logística necesaria para el suministro de GNL.

SamuelLNG
Energy Barge Project

Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

INOVA labs
change & innovate

GHENOVA
Ingeniería



Puerto de Vigo
Autoridad Portuaria de Vigo



Lonja 4.0 autosuficiente. Con la participación y financiación de Puertos del Estado. El proyecto consiste en la mejora de la eficiencia energética del edificio de la Lonja de Altura del Puerto de Vigo, incluyendo la renovación de las instalaciones de climatización y la realización de actuaciones que permitan reducir la demanda energética de esta zona del edificio. También se actuará sobre el sistema de iluminación y se complementará con la implantación de una instalación solar fotovoltaica en régimen de autoconsumo, que permita generar gran parte de la energía que se consume en el propio edificio.

Portforward. A finales del año 2018 se pone en marcha este proyecto, que pretende mejorar los procesos logísticos para hacer más eficientes las terminales, reducir el impacto medioambiental de las actividades portuarias y mejorar la integración del puerto con su área de influencia. El Puerto del Futuro supone un nuevo modelo de gestión de los puertos, pasando de ser un Land Lord a estar orientado al desarrollo de la comunidad portuaria y deberá tener una capacidad operativa estratégica para trabajar en:

- Inteligencia a través de soluciones TIC.
- Interconexión
- Medio Ambiente



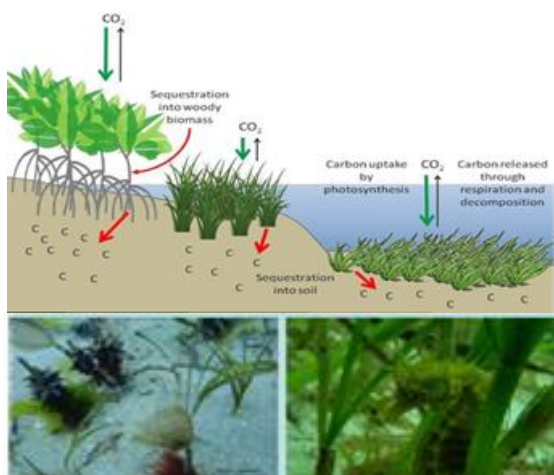
En el contexto del Puerto de Vigo, el proyecto contribuye a que este se consolide como un:

- **Puerto Verde** al adoptar tecnologías verdes para reducir los impactos ambientales de las operaciones portuarias y ahorrar recursos. El proyecto busca mejorar la gestión y eficiencia energética y minimizar emisiones de gases de efecto invernadero.
- **Puerto Innovador**, empleando soluciones de TIC para mejorar los flujos de información entre puertos y comunidades portuarias.
- **Puerto Conectado**, combinando diferentes modos de transporte e integrando diferentes tecnologías para monitorear y controlar mejor los flujos de carga.

Peirao do Solpor. El Puerto de Vigo, en su objetivo de **reducir las emisiones de CO₂**, plantea un proyecto con el que desarrollar sistemas innovadores de **captura de carbono** sobre el lecho marino. La metodología planteada es la del establecimiento de organismos con una gran capacidad de captura de CO₂ y azufre (algas y plantas marinas). Para ello, se estudia la posibilidad de crear un ecosistema natural sobre la escollera de Bouzas disponiendo tres extensiones que parten del dique exterior hacia la ría unidas entre sí por una sección central. De estos tramos colgarán sujetas a cuerdas como las de una batea las estructuras generadoras de esa vida marina. Esta fase del proyecto está todavía a la espera de los resultados de pruebas piloto en otra dársena. Además estas áreas están enfocadas a su uso como espacio de recreo y de concienciación medioambiental, ya que está previsto la instalación de varios observatorios submarinos. Se ejecuta en cuatro fases, siendo cada una de ellas clave para la siguiente etapa:

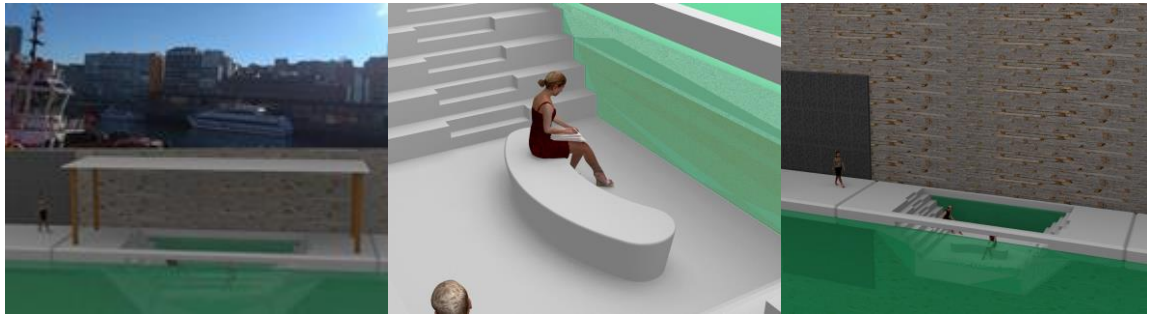
Fase I. Estudio piloto (jardín sumario),

Se ejecuta en colaboración con la Universidad de Vigo. Se diseñarán, construirán y evaluarán **estructuras que potencien la colonización de fauna y flora en dársenas portuarias**. El objetivo de estas estructuras, que actuarán a modo de arrecifes artificiales, es que sean lo más eficientes posibles favoreciendo el incremento de biodiversidad y la captura de CO₂.



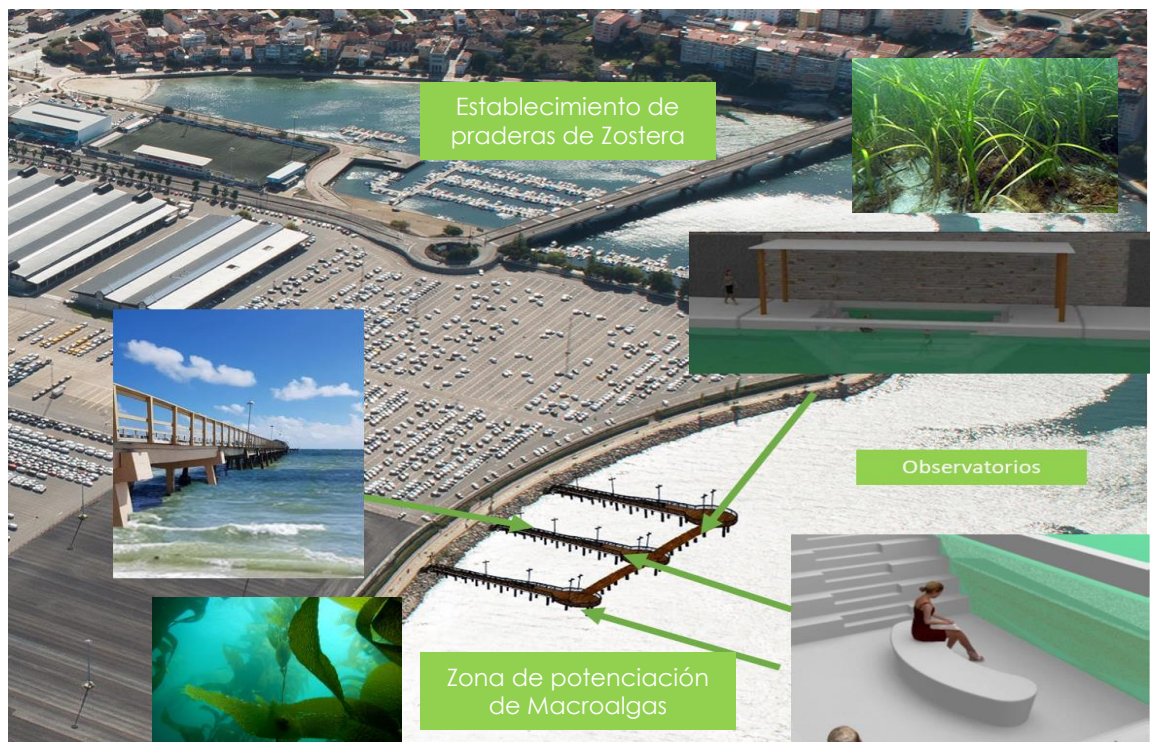
Fase II. Nereidas +. Se proyecta el **establecimiento de 100 m² de la fanerógama Zostera marina** en dársenas de Bouzas y la instalación de estructuras diseñadas por la Universidad de Murcia para fijar macroalgas. Los resultados permitirán cuantificar el potencial de esta tecnología para mitigar las emisiones de CO₂ en ambientes portuarios.

Fase III. Puerto vivo (Living port). Se construirá un **pantalán flotante** en las proximidades de **Portoculura**, con varias estructuras que facilitarán la observación de la fauna y flora. En colaboración con la empresa israelí Econcrete, se evaluará el uso de materiales innovadores ambientalmente sensibles que potencien el valor ecológico del intermareal.



Fase IV. Muelle recreativo: Peiraos do Solpor. La última fase consiste en la creación de en una **Eco-reserva marina entre la Terminal de Transbordadores y el museo del mar**. En ella se integrarán las tecnologías y diseños desarrollados en las fases anteriores.

Se proyecta un muelle de uso recreativo con varios observatorios submarinos, la regeneración de fondos con *Zostera* marina y macroalgas y la instalación de arrecifes artificiales.



Movilidad sostenible

En los puertos confluye el transporte por mar, carretera y ferrocarril, permitiendo el desarrollo de cadenas integradas de transporte marítimo-terrestre. La eficiencia económica y ambiental de dichas cadenas de transporte está condicionada por la eficacia con la que dichos modos de transporte son coordinados.

Desde la Autoridad Portuaria de Vigo se impulsan diferentes estrategias destinadas a lograr una mayor integración y coordinación de los distintos modos de transporte, lo cual permite mejorar tanto la eficiencia ambiental como la competitividad de las cadenas de transporte portuarias.

Optimizar la movilidad de los vehículos pesados.

Reducir el tiempo de tránsito y su estancia en el puerto y su entorno.



El Puerto de Vigo está bien conectado con la autopista AP9, pero existe una mala conexión para el tráfico pesado entre las diferentes zonas industriales portuarias. Esta situación ocasiona tiempos de recorrido elevados, conlleva costes de peaje y provoca saturación de los viales urbanos. Desde distintas instituciones empresariales y administrativas, se ha propuesto al Ministerio de Fomento la conversión en vial urbano del tramo final de la AP9 y la adaptación de viales para adaptarse al nuevo tramo. Con ello, se proporcionaría un itinerario alternativo, descongestionando las principales arterias de la ciudad, facilitando el flujo de los vehículos y acortando el recorrido de la conexión de zonas portuarias para el tráfico pesado.

Impulsar el tráfico Ro-Ro

Convertir el transporte marítimo en una prolongación del transporte por carretera, dotando así al transporte rodado de alternativas eficientes para completar la relación de transporte origen/destino al tiempo que se reduce la saturación de los grandes ejes viarios.

El desarrollo de las autopistas del mar contribuye de forma esencial a este objetivo porque hay una mayor conexión con las regiones periféricas del continente europeo, suponiendo además un importante ahorro energético, una reducción de la contaminación y un tráfico más fluido en las principales redes de transporte terrestre.

Inicialmente, en la Autopista del Mar de Vigo, las travesías eran conexiones directas entre los puertos de Vigo y Nantes – Saint Nazaire (Francia) que realizaban tres enlaces semanales.



En abril de 2017, las rutas se ampliaron al puerto de Tánger (Marruecos), aumentando el servicio hasta los cuatro enlaces semanales en una ruta que une los tres puertos. Además, uno de los buques que parten de Vigo por la autopista del mar amplía su ruta hasta el puerto de Zeebrugge en Bélgica.

El tráfico movido por sistema Ro-Ro ha supuesto en el año 2018 el 25,81% en relación al total de mercancía general marítima import-export.

Impulsar el tráfico ferroviario

El objetivo es incrementar tanto el volumen de mercancías que entran y salen del puerto por tren, como el peso relativo de este medio de transporte frente al tráfico por carretera, ya que el tren puede constituir un esquema óptimo de transporte en función del volumen de mercancías y de las distancias a recorrer.

El transporte ferroviario tiene un nivel de utilización muy bajo en el transporte terrestre de entrada o salida de mercancías al Puerto de Vigo, ya que la terminal intermodal ferroviaria de ADIF, linda con la terminal de contenedores del Puerto de Vigo, no teniendo que entrar directamente a los muelles. Básicamente se transportan por ferrocarril bloques de granito y contenedores que se manipulan en el muelle de Guixar.



En el transporte marítimo y terrestre futuros la intermodalidad va a ser un factor competitivo clave. Hay que destacar por tanto, la ventaja que supone la existencia de una estación ferroviaria en los terrenos inmediatos a la terminal de contenedores, por lo que es necesario rediseñar la superficie entre esta terminal y la ferroviaria de ADIF con el objetivo de conseguir unas instalaciones de intercambio eficientes.

La Autoridad Portuaria quiere impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en el transporte de vehículos nuevos, por lo que se ha redactado un estudio de alternativas para dar solución a la conexión ferroviaria directa entre la Terminal portuaria de Bouzas y la Red Ferroviaria de Interés General. Dicho Estudio de Alternativas se ha enviado a Puertos del Estado solicitando se dé trámite al Ministerio de Fomento para iniciar el Estudio Informativo del enlace ferroviario. Además se ha creado un grupo de trabajo con ADIF y Puertos del Estado para valorar la alternativa más factible bajo criterios técnicos, económicos y de oportunidad.

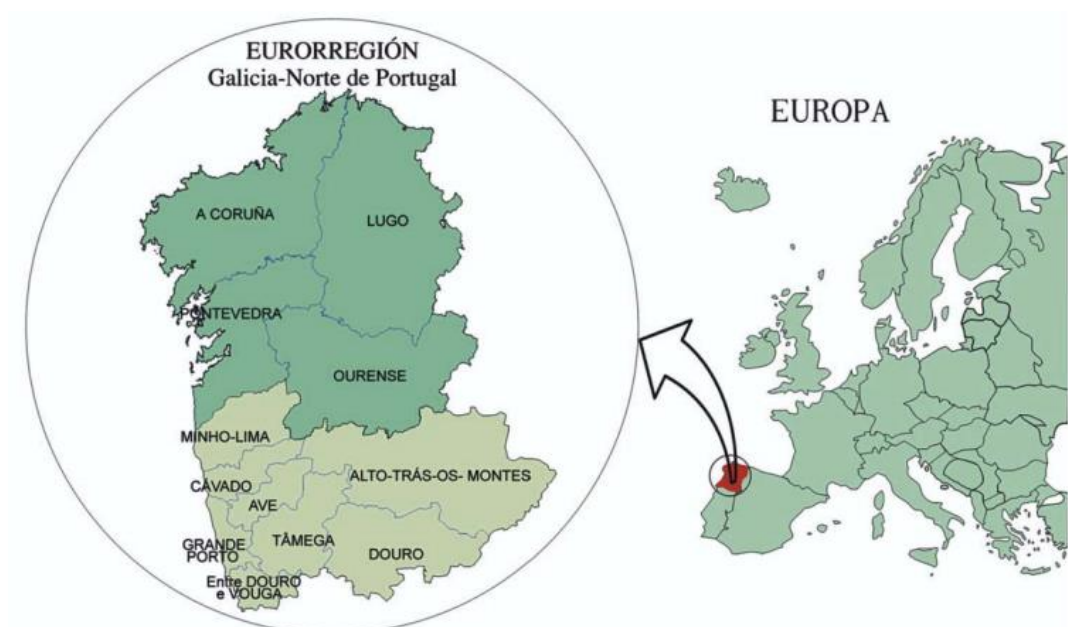
3-. El Puerto y su actividad económica



Entorno socioeconómico

Vigo es la urbe gallega más poblada y la decimocuarta de España y es la ciudad, no capital de provincia, con mayor número de habitantes del país. Según los datos que proporciona el Instituto Nacional de Estadística (INE), a comienzos de 2018 estaban empadronadas 292.986 personas; lo que representa el 10,8% de la población total de Galicia. Sin embargo, estos datos no reflejan la realidad ya que en la ciudad viven, trabajan o estudian cerca de 500.000 personas (casi el 50% de la población de la provincia de Pontevedra).

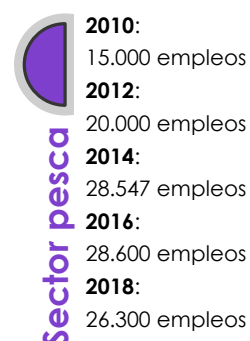
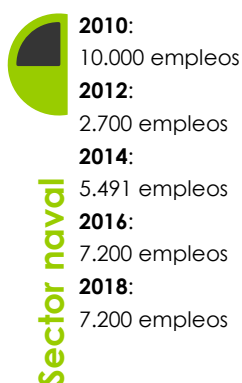
Históricamente ha sido el **motor industrial de Galicia** y actualmente es el municipio con mayor producto interior bruto (PIB) de la comunidad gallega. La proximidad de Portugal favorece las relaciones comerciales, culturales y de comunicaciones con el norte de este país, lo que ha beneficiado al desarrollo de la ciudad de Vigo convirtiéndola en el **motor socioeconómico de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal**.



La economía de Vigo y su comarca se caracterizan por su diversificación y por estar vinculada fundamentalmente a los **sectores industriales** de la automoción, la construcción naval y la pesca, y en menor medida al de servicios, comercial y turístico. El tejido industrial de la ciudad se basa en el sector automóvil, la transformación del metal, el granito, la construcción, la agroindustria, el textil y el gran sector del mar.

El Puerto de Vigo es un instrumento clave en 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 indispensable para que el Puerto de Vigo sea un foco dinamizador de la economía gallega y un referente entre los puertos europeos de la franja atlántica.

La inmejorable situación del Puerto de Vigo, y el que esté bien conectado a nivel internacional, hace que muchas empresas quieran establecerse en el entorno portuario para ser más competitivas, contribuyendo a mejorar el desarrollo, prosperidad y estabilidad de la ciudad de Vigo, creando **puestos de trabajo en sectores ligados a la actividad portuaria**.



Los datos de empleo se han obtenido de informes y referencias publicadas por las asociaciones profesionales respectivas de cada sector: Informe Blue Growth 2016/2020, CEAGA (Clúster de Empresas de Automoción de Galicia): <http://www.ceaga.com/cifras.asp>, Clúster del Granito: <http://www.clustergranito.com/magnitudes.php>, ASIME (Asociación de Industriales Metalúrgicos de Galicia): <https://asime.es/el-sector/naval-maritimo-y-energias-marinas/>, ACLUNAGA, etc.

Sector automoción. Este año destaca el incremento de automóviles, que ha sido de un 8,08%, que sumado al incremento de los componentes (1,12%), ha hecho que el volumen total alcanzado entre los dos tipos de mercancías haya sido de 808.483 toneladas. Estos resultados son debidos, entre otras cosas, al **buen funcionamiento de la factoría del grupo PSA y de la autopista del mar entre Vigo, Nantes- Saint Nazaire y Tanger.**

Sector pesquero. Vigo es el **primer puerto comercializador de pescado para consumo humano a nivel europeo.** La pesca en todas sus vertientes (actividad extractiva, comercial, procesado, transformación de productos de la pesca y distribución) ha sido clave en la economía viguesa a lo largo de la historia. La pesca congelada alcanzó la cifra de 621.846 tn, lo que supone un descenso de 4,29% respecto al año pasado. Las conservas se han incrementado en un 3,9% llegando a 141.954 tn. En relación a la pesca fresca, el volumen manipulado en las dársenas pesqueras del Berbés ha ascendido a 78.169 tn, un 12,2% menos que el pasado ejercicio.

Los problemas existentes en el **PIF** por la diferente aplicación de la normativa comunitaria entre los distintos puertos, que provocaba el desvío de demasiadas toneladas de pesca congelada al Puerto portugués de Leixoes, y que tenían como destino final las industrias de Vigo, se han ido solventado parcialmente, con la adopción de un protocolo que recoge muchas de las propuestas de los operadores del puerto. Además se están escribiendo las bases para un nuevo centro de inspección dependiente del Puesto de Inspección Fronteriza de Guixar en la terminal Ro-Ro de Bouzas.



Sector naval. Los astilleros vigueses siempre han sido un referente a nivel nacional, siendo un sector muy relevante para la economía viguesa. Después de la crisis del Tax-Lease, el sector naval continúa con la **senda del crecimiento** y por segundo año consecutivo ha aumentado su cartera de pedidos. **Las instalaciones situadas en Galicia concentraron el pasado año casi la mitad de los nuevos contratos firmados en el país, aumentando su carga de trabajo un 50%.**

El naval español a nivel global

Cartera de pedidos



Nuevos encargos en 2018



Fuente: Faro de Vigo

Sector construcción. Entre el granito en bruto, el granito elaborado, la pizarra, la madera y otros materiales de construcción se han superado las 712.005 toneladas. Si se incluye el cemento, que este año se ha incrementado en un 3,97% alcanzando las 267.292 toneladas, se llegaría casi al millón de toneladas.

Tráfico de pasaje. El tráfico de pasajeros a bordo de cruceros turísticos ha aumentado considerablemente, un 13,03%, hasta alcanzar los 158.449 pasajeros. Durante este año además, se ha seguido sumando escalas inaugurales de trasatlánticos, en las que siempre se ha destacado la comodidad que ofrece el puerto a los barcos que llegan así como las medidas de seguridad.

Por otro lado, el tráfico interior de Ría experimenta un ligero descenso del 3,03 %.

Resultado del ejercicio

En el ejercicio 2018, la **cifra de negocio ha ascendido a 31.241 miles de €**, lo que supone **un incremento del 19,4%** sobre el año anterior.

En la formación del resultado de explotación, que alcanza la cifra de 10.597,8 miles de € destaca en relación con el año anterior:

- El buen comportamiento de la Tasa del Buque, que crece un 9,5% por la presencia de buques de mayor porte.
- El incremento de la Tasa de Actividad del 151,9% debido al traspaso al resultado de periodificaciones a largo plazo por importe de 4,7 millones de €, relacionadas con la renuncia del Consorcio de la Zona Franca de Vigo a una parcela en la explanada de la Terminal de Transbordadores de Bouzas.
- El incremento del 11,7% de Otros Ingresos de Explotación donde destaca la partida del Fondo de Compensación Interportuario Recibido que incluye una dotación de 1,3 millones de € para la reforma del Edificio de Soportales en el exterior del Berbés y la reforma de las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria.

Del lado de los gastos es relevante la reducción del 5,6% de los Servicios Exteriores con mejora de todas las subpartidas excepto la de Suministros, por estar relacionada con el aumento de las ventas a terceros.

26,55%

**Porcentaje de la cifra
de negocio facturado
por la Autoridad
Portuaria a los cinco
principales clientes**

Hay que destacar también el incremento del 109,8% del traspaso de subvenciones al resultado motivado por los ajustes relacionados con la recepción en el ejercicio de 13,2 millones de € de Fondos de Cohesión no programados.

El resultado del ejercicio antes de impuestos es de 10.441,2 miles de €. El Balance de Situación refleja una estructura financiera sólida, con una tesorería equilibrada y un importante fondo de maniobra que asciende a 32,5 millones de €.

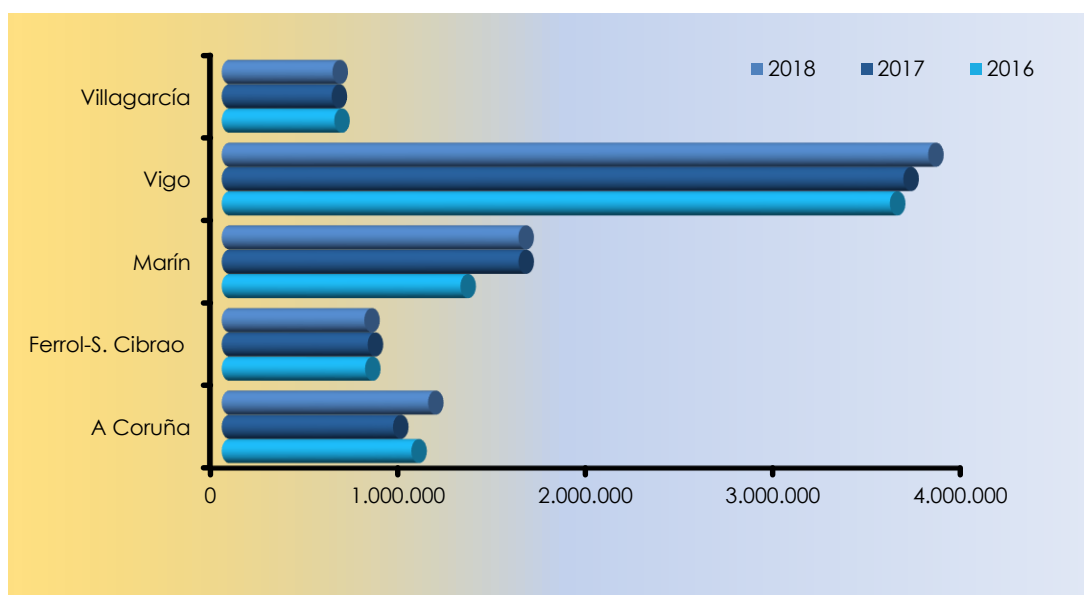
Estas cuentas están pendientes de auditoría.

Indicadores económicos

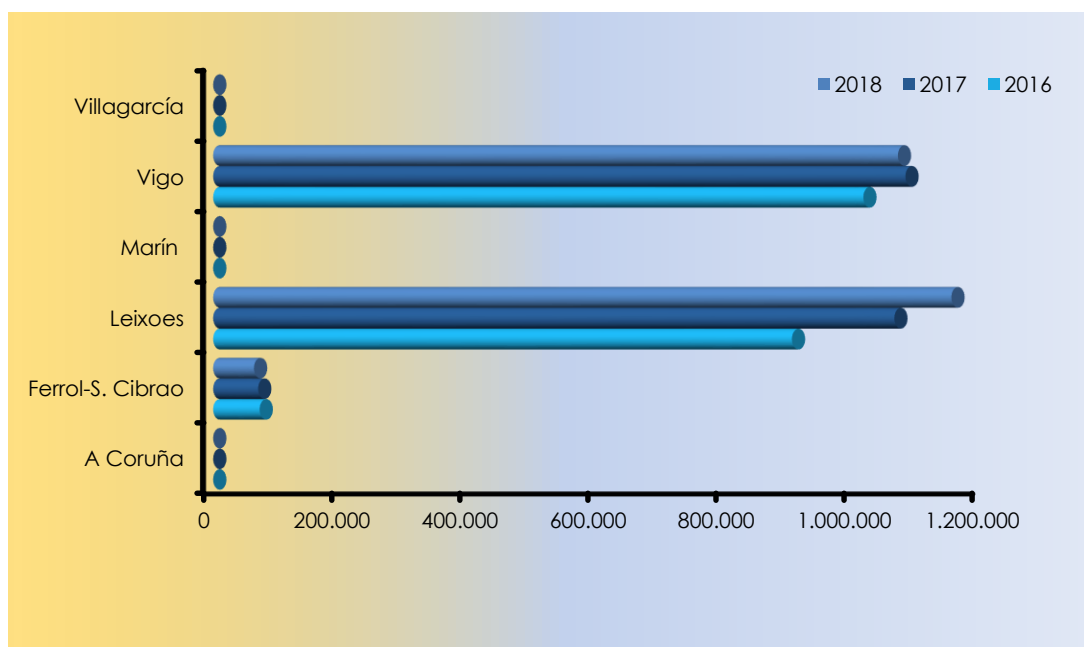
Indicadores económicos	2016	2017	2018
Rentabilidad anual (%) <i>Porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios</i>	0,22	0,50	1,30
EBIDTA (€)	12.370.312,94	11.229.392,79	12.723.416,54
EBIDTA / Tn <i>EBIDTA frente a tonelada movida</i>	3,203	2,831	3,076
Variación EBIDTA (%) <i>Porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior</i>	16,47	9,26	8,69
Servicio de la deuda (%) <i>Amortización de la deuda + Intereses / Cash Flow</i>	0,24	0,16	0,13
Activos sin actividad (%) <i>Terrenos y bienes naturales sin actividad en el ejercicio / Activo no corriente neto medio del ejercicio</i>	0,00	0,00	26,23
Gastos explotación / Ingresos explotación (%)	96,54	92,19	73,05
Inversión pública / Cash Flow	1,8567	0,8506	0,8994
Inversión ajena / Inversión pública	0,1953	1,7435	4,2136
Renovación de activos <i>Relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio</i>	0,0608	0,0291	0,0409
Ingresos tasa ocupación / INCN (%)	27,02	27,08	21,35
Ingresos tasa actividad / INCN (%)	12,79	12,05	25,42
Uso comercial de la superficie (Tn movidas / m²)	7,076	7,269	7,578
Uso de muelles (Tn movidas / m)	335,733	344,916	359,577
INCN / Empleados	106.271,410	109.019,551	127.515,780
EBIDTA/ Empleados	52.639,630	56.313,669	51.932,312

Valor industrial

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 de otros puertos interés general de Galicia, se constata el liderazgo del Puerto de Vigo en el tráfico de mercancía general.

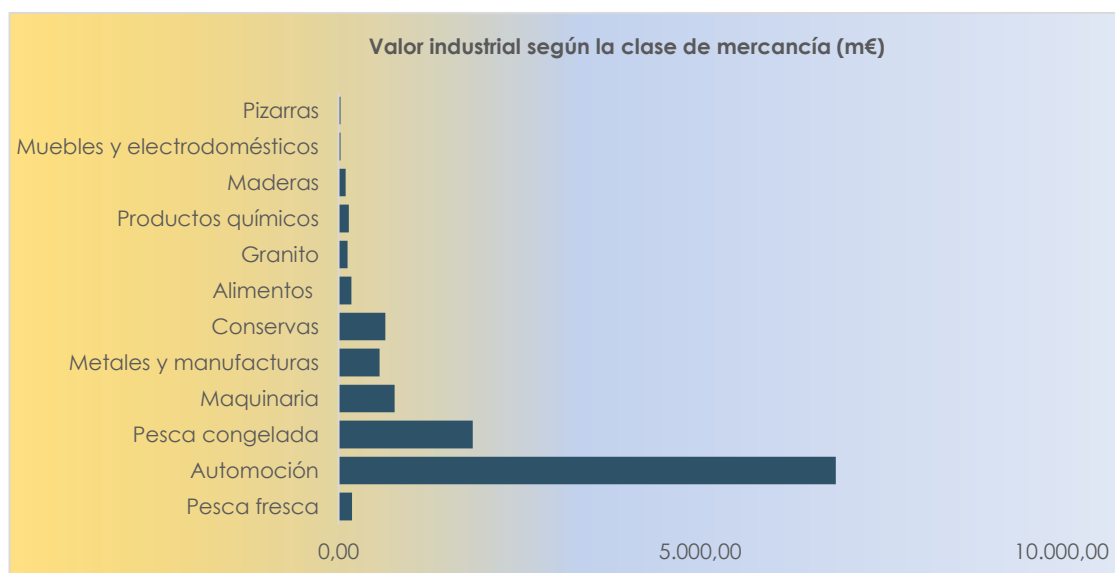


Además, el Puerto de Vigo **sigue bien posicionado en el tráfico ro-ro en la Eurorregión Atlántica**, por lo que el valor industrial de los productos está ligado directamente a la evolución de estos tráficos.



Con respecto al **valor industrial por tráficos**, el total del año 2018 fue de **12.262,86 m€**, con el siguiente desglose:

Valor industrial por tráficos (m€)	
Pesca fresca	184,83
Mercancía nacional	371,08
Mercancía internacional: Exportaciones / Expediciones	6.396,65
Mercancía internacional: Importaciones / Introducciones	4.634,46
Mercancía internacional: Tránsitos / Embarque	292,28
Mercancía internacional: Tránsitos / Desembarque	393,56
Valor industrial total	12.262,86



Gastos e inversiones

En el siguiente cuadro se recogen los gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria de Vigo del año 2018, asociados a diversos conceptos:

Concepto	Gastos e inversiones
Actividades sociales y culturales	250.495,77 €
Seguridad y protección	2.065.387,00 €
I+D+i	220.450,22 €
Promoción comercial	234.205,10 €
Medio Ambiente	2.597.692,00 €
Obras interfase puerto –ciudad	606.959,15 €



4-. El Puerto y sus empleados



Perfil de la plantilla

Los empleados de la Autoridad Portuaria de Vigo tienen condición de **personal laboral dependiente de la Administración General del Estado**. Se dividen en personal sujeto a convenio colectivo y personal no adscrito al convenio. Las relaciones laborales se rigen por el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

El 99,18% de los trabajadores está representado por algún sindicato, con presencia en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, con un representante. Además los trabajadores pueden participar en la mejora de los procesos productivos mediante diversos mecanismos como la existencia de comités sectoriales o de un buzón de sugerencias.

Plantilla media anual

- 225 dentro convenio
- 20 fuera de convenio

Tipo de contratación

- 189 contrato fijo
- 56 contrato eventual

Distribución por género

- 194 hombres
- 51 mujeres

Distribución por edad

- 3 menores de 30 años
- 115 entre 30 y 50 años
- 127 mayores de 50 años

Distribución por tipo de actividad

- 117 policía portuaria
- 34 mantenimiento
- 74 oficinas dentro convenio
- 20 oficinas fuera convenio

Dentro de la gestión del capital humano tiene un papel fundamental la formación del empleado. Ésta debe proporcionarse de modo que esté integrada con la actividad ordinaria, y que sea flexible y adaptada a las necesidades específicas de cada persona y cada puesto de trabajo.

El desarrollo profesional de los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Vigo se fundamenta en el **Sistema de Gestión por Competencias**, un instrumento de gestión de recursos humanos puesto a disposición de las Autoridades Portuarias por el organismo público Puertos del Estado. El sistema permite el establecimiento de una política basada en la formación, a través de la definición de los perfiles profesionales y personales de los trabajadores.

Aula virtual Puertos del Estado GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO

Inicio Cursos on-line Catálogo de competencias Requisitos técnicos Contacto [Acceso al aula](#)

Noticias

- General
- Legislación
- Cursos

Acceso al aula

Usuario:

Contraseña:

[¿Has olvidado tu contraseña?](#)

Autoridades Portuarias							
A Coruña	Bahía de Algeciras	Bilbao	Ferrol-S. Cibrao	Málaga	Pasaia	Tarragona	
Alicante	Bahía de Cádiz	Cartagena	Gijón	Marín y R. de Pont.	S.C. Tenerife	Valencia	
Almería	Baleares	Castellón	Huelva	Melilla	Santander	Vigo	
Avilés	Barcelona	Ceuta	Las Palmas	Motril	Sevilla	Vilagarcía de Arousa	

[Aviso legal y uso](#) | [Contacto](#)

Los contenidos formativos necesarios para alcanzar las competencias profesionales y actualizar el conocimiento de los empleados a los nuevos requerimientos que afectan a la operativa portuaria se han concretado en un “**aula virtual**” a través de la que se imparten cursos en formato e-learning. Algunos ejemplos de programas formativos que se llevan a cabo son sobre asesoría jurídica, calidad, comercial y marketing, comunicación y relaciones institucionales, conservación y mantenimiento, contabilidad y auditoría, desarrollo proyectos telemáticos, gestión de actividades pesqueras, idiomas, logística e intermodalidad, medio ambiente, prevención de riesgos, estrategia portuaria, seguridad industrial, tráfico de pasajeros, etc.

Durante el año 2018, la Autoridad Portuaria de Vigo ha llevado a cabo 30 programas formativos en relación con el sistema de gestión por competencias.

% de trabajadores que siguen programas formativos

- Dentro de convenio: 70%
- Fuera de convenio: 60%

% de trabajadores con formación medioambiental 2018

- 0,82%

Horas totales formación/promedio nº empleados

- Dentro de convenio: 12.140 horas (54,0 h/empleado)
- Fuera de convenio: 2.050 horas (102,5 h/empleado)

Horas totales formación PRL/promedio nº empleados

- 102 horas (0,45 h/empleado)

Formación comunidad portuaria seguridad/protección

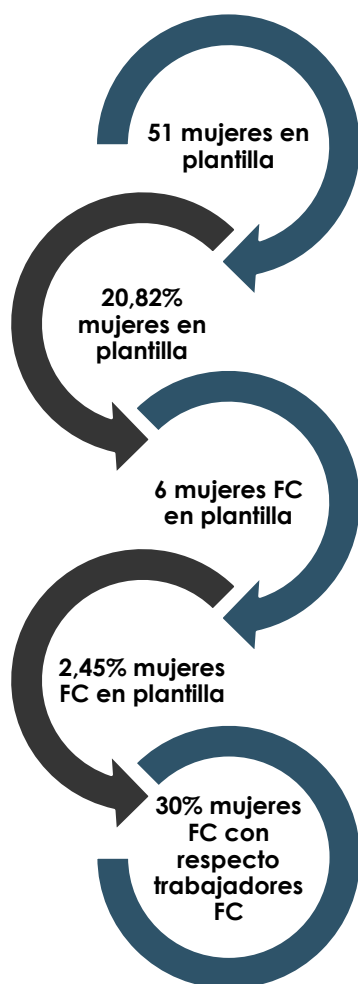
- 2 acciones formativas



Conciliación e igualdad

Como respuesta institucional a la baja presencia de la mujer, Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias firmaron en 2011 su **Plan de Igualdad**, destinado al cumplimiento efectivo de la igualdad entre mujeres y hombres y que abarca aspectos como el acceso al empleo, conciliación, formación, retribución y prevención del acoso sexual. El Plan de Igualdad desarrollado por la Autoridad Portuaria de Vigo, ponía de manifiesto que la representación femenina en el Puerto de Vigo era mayor que en el conjunto de las Autoridades Portuarias.

Aunque la tendencia de empleadas del género femenino en el conjunto de la plantilla mantiene su tendencia positiva de años anteriores, queremos seguir avanzando en la igualdad real de oportunidades entre mujeres y hombres dentro de nuestra organización.



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.

Además se promueve la conciliación de la vida personal y profesional de los empleados y se les ofrece una serie de beneficios sociales como comedor subvencionado, seguro médico, ayudas de estudios para empleados e hijos, ofertas de ocio en la intranet, etc. También se financia junto con los propios empleados, la Asociación Cultural Deportiva Puerto de Vigo, que organiza eventos formativos, lúdicos, socio-culturales y deportivos para empleados y familiares.

Durante los últimos años se han ido adecuando los edificios propios de la Autoridad Portuaria así como las zonas de embarque del servicio al pasaje, dotándolos de rampas y ascensores, para facilitar la accesibilidad a minusválidos.

Seguridad y salud

La Autoridad Portuaria de Vigo ha intensificado sus esfuerzos en la **prevención de riesgos laborales** como respuesta a un marco normativo cada vez más exigente.

Número de accidentes con baja

- 2016: 7
- 2017: 7
- 2018: 5

Número de días hábiles perdidos por accidente

- 2016: 330
- 2017: 425
- 2018: 214

Número de días hábiles perdidos por baja

- 2016: 4.810
- 2017: 3.831
- 2018: 4257

Índice de frecuencia (IF)

- 2016: 18,08
- 2017: 17,71
- 2018: 12,39

Índice de gravedad (IG)

- 2016: 0,85
- 2017: 1,07
- 2018: 0,53

Índice de absentismo anual (IA)

- 2016: 5,61
- 2017: 4,37
- 2018: 4,76

Para integrar la gestión de riesgos laborales en la gestión global es conveniente que las empresas se doten de sistemas que desarrollen procedimientos de gestión de prevención y salud ocupacional que puedan ser evaluados y certificados por terceros.

La Autoridad Portuaria dispone de mecanismos para la coordinación de actividades empresariales en materia de prevención de riesgos laborales, como son la realización de reuniones periódicas, el intercambio de información y la existencia de coordinadores de prevención.

Cada vez más terminales o servicios portuarios optan por certificarse según el **sistema de gestión de riesgos laborales OHSAS**, por el cual se formaliza el cumplimiento legal en esta materia, se fomenta la cultura de prevención y se desarrollan protocolos organizativos que permiten reducir los accidentes laborales y los costes, tanto económicos como de reputación que ello implica.

Número y porcentaje de empresas que disponen de sistema OHSAS

- Servicio al pasaje: **0** (0%)
- Servicio de estiba: **1** (20%)
- Servicio de recepción de desechos: **1** (33,3%)
- Servicios técnico-naúticos: **2** (66,6%)
- Terminales de mercancías: **3** (11,1%)
- Astilleros y empresas reparación naval: **9** (42,8%)
- Marinas deportivas: **0** (0%)



Seguridad y protección

La Autoridad Portuaria de Vigo participa en el desarrollo de diversos planes e iniciativas destinados a prevenir tanto accidentes fortuitos causados por la operativa portuaria (seguridad) como posibles actos antisociales voluntarios (protección).

Seguridad

El Puerto de Vigo dispone de un **Plan de Autoprotección** conforme al RD 393/2007, por el que se aprueba la norma básica de autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, y que debe coordinarse con los planes de las instalaciones portuarias así como con los planes de rango superior.

También se regula la admisión de mercancías peligrosas en puerto, con especial tratamiento de los explosivos, así como de las sustancias peligrosas.

En el año 2018 se han realizado 2 simulacros.



Protección

Con la aparición en el año 2004 del Reglamento (CE) 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias así como del Real Decreto 1617/2007 por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, se han incrementado las medidas de **control de accesos y vigilancia** de los puertos.

En el año 2018 se realizaron 13 simulacros.

Durante el mes de junio se desarrolló **el primer simulacro en Galicia de emergencia aérea en el mar**, con el objetivo de comprobar y evaluar los procedimientos de actuación y coordinación establecidos en este tipo de siniestros.

El simulacro consistió en el amerizaje en la ría de Vigo de una aeronave que acababa de despegar del aeropuerto de Vigo, que perdió altura y le era imposible regresar al aeropuerto.

En la realización del ejercicio han participado diferentes colectivos, tanto de Aena como de empresas que desarrollan su labor en el aeropuerto y otros organismos externos. Además de la Autoridad Portuaria han intervenido, SASEMAR, Capitanía Marítima, Protección Civil, Cruz Roja, los servicios de urgencias del SERGAS, la Policía Nacional, la Guardia Civil, la Policía Local, la naviera Mar de Ons, prácticos y remolcadores del puerto, Subdelegación del Gobierno y la Xunta de Galicia, a través del 112.

Con este ejercicio, desplegado en dos escenarios (puerto y aeropuerto), el Puerto de Vigo quiso analizar la eficacia de los procedimientos y el grado de conocimiento e integración de todos los colectivos implicados, internos y externos, en la atención de una emergencia aeronáutica, que en este caso ha sido coordinada por la Xunta de Galicia, que ha activado el Plan Territorial de Emergencias de Galicia (PLATERGA) en nivel II.



5-. El Puerto y la ciudad



Relación con el entorno social

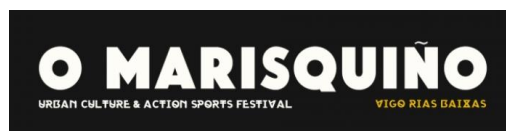
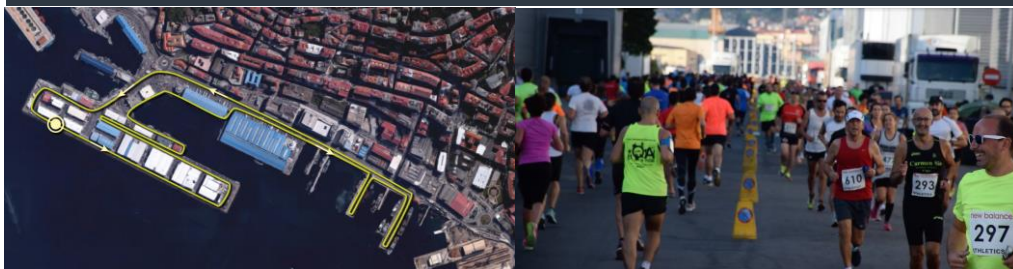
La política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social se realiza a través de varias vías:

Programa de fomento de relaciones Puerto-Ciudad

La distribución y la situación geográfica del área de servicio del Puerto de Vigo, que se extiende paralela a la costa ocupando una parte importante de los cinco ayuntamientos en los que se extiende, hacen necesaria una coordinación y una comunicación constante entre la Autoridad Portuaria y los distintos estamentos políticos y sociales de los ayuntamientos implicados.

La buena relación y colaboración buscan un mejor conocimiento por parte del entorno social ciudadano de la trascendencia de la actividad portuaria y su impacto económico, político y social. Esta política se desarrolla a través de programas de visitas al puerto y promoción de actividades de formación o deportivas del ámbito portuario, entre otros. Algunos ejemplos de este tipo de actividades desarrolladas durante el año 2018 en terreno de titularidad portuaria fueron el festival gastronómico Vigo Sea Fest, evento de promoción de los productos del mar de la flota pesquera viguesa o la Feria Gastronómica del Marisco, con la carrera popular "10km Puerto de Vigo", entre otras.

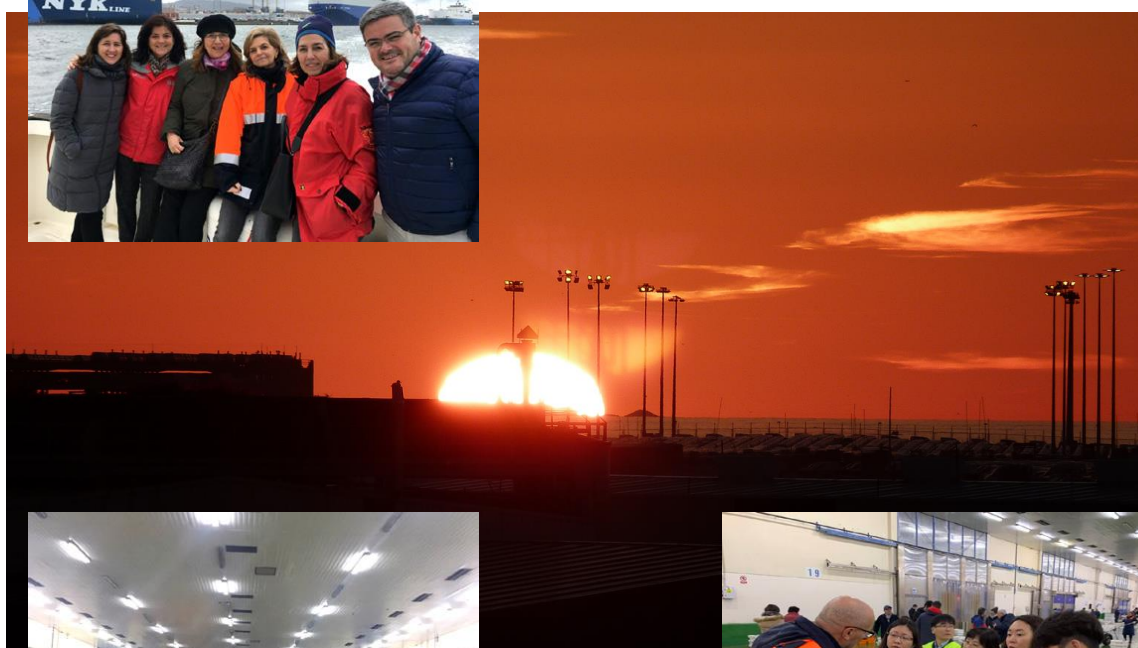
10 KMS XORNADAS MARISQUEIRAS DO BERBÉS



Programas de visitas educativas y técnicas

La Autoridad Portuaria organiza visitas para dar a conocer las instalaciones, los tráficos y los servicios del puerto a estudiantes de Primaria, ESO y Ciclos Formativos, con el objeto de crear, desde la edad escolar, conciencia de la importancia del mismo.

Tipo de visita	Nº Visitas	Nº asistentes
Académicas primaria	18	799
Académicas ESO- Ciclos formativos	30	1.162
Académicas universidad: Grados, Máster	21	591
Asociaciones / Centros ocupacionales	4	59
Profesionales / Institucionales	26	523
Total visitas	99	3.134



Jornadas de formación y promoción de tráficos

La formación en sectores estratégicos de la actividad desarrollada en el Puerto de Vigo y la promoción de sus tráficos es una herramienta más para trasladar al entorno social y económico del puerto los aspectos relevantes y las nuevas oportunidades de negocio que conllevan.

La Autoridad Portuaria de Vigo, con la colaboración de la Dirección Xeral de Desenvolvemento Pesqueiro (Xunta de Galicia) y con la financiación de la Fundación Biodiversidad dentro del programa Empleaverde, puso en marcha durante el año 2018, un ambicioso proyecto volcado en el compromiso con el empleo y el emprendimiento verde, denominado *"Promoción de la mejora de las competencias profesionales ligadas al ámbito marítimo-pesquero"*.

Este proyecto, con una duración de 12 meses, surge de la necesidad de adaptar las capacitaciones, habilidades y conocimiento de directivos y técnicos que desarrollen sus ocupaciones en el ámbito marítimo-pesquero, al respecto de cambios sociales, ambientales, tecnológicos e industriales, que se están sucediendo con especial intensidad en la última década. Se pretende regular la formación y la cualificación profesional de los sectores vinculados al mar, adaptándolos al nuevo concepto del puerto diseñado por grupos de trabajo Blue Growth.

Para ello, se impartieron cursos gratuitos abiertos a la comunidad portuaria tanto en modalidad presencial como a distancia, abordando disciplinas concretas tales como:

- **Cambio climático y herramientas de gestión como la huella de carbono o las energías limpias.** Comprometido con el desarrollo sostenible, la Autoridad Portuaria diseña esta acción formativa, desde un punto de vista multidisciplinar, con el objetivo de fortalecer la capacidades de los trabajadores en su entorno laboral.
- **Concepto 4.0 y herramientas TIC.** El objetivo de esta formación es capacitar a directivos o responsables de operaciones que trabajan en el ámbito portuario para que obtengan una clara visualización del panorama tecnológico 4.0 y un entendimiento de la repercusión de estas tecnologías en su sector y los ayude en el diseño de la estrategia para afrontar el nuevo paradigma de la industria 4.0 y en los procesos de toma de decisiones.

- **Formación en operador portuario.** La intención de este curso es potenciar la transición tecnológica en el servicio portuario de manipulación de mercancías, servicio desempeñado por trabajadores con competencia para realizar operaciones de carga, descarga, desestiba y transbordo de mercancías transportadas en los buques. Para el desarrollo de este curso se contará con un simulador con la tecnología más avanzada que permitirá reproducir virtualmente el trabajo en una terminal de contenedores.

Con estas acciones formativas gratuitas, más de 140 personas recibieron formación especializada y más de 200 personas recibieron asesoramiento específico.



PROGRAMA MEJORA - empleaverde

Promoción de la mejora de las competencias profesionales ligadas al ámbito **marítimo-pesquero**

Acción gratuita cofinanciada por el FSE



- FORMACIÓN
- ASESORAMIENTO
- INNOVACIÓN SOCIAL

CONSEGUIR FORMACIÓN Y UN EMPLEO DE CALIDAD

POR LA MEJORA DE LAS CONDICIONES LABORALES EN EL ÁMBITO MARÍTIMO

ACCIONES FORMATIVAS

- Cambio climático: Del conocimiento científico al mercado profesional marítimo-pesquero
- Programa de capacitación de personal directivo del ámbito portuario en Industria 4.0
- Programa de capacitación de personal operaciones portuarias



Colaboración con instituciones en la promoción del puerto como destino turístico asociado a tráfico de cruceros

La Autoridad Portuaria, a través de su estrategia Blue Growth, ha creado un grupo de trabajo para el sector del tráfico de cruceros.



El Puerto de Vigo recibe cada año escalas de los más importantes cruceros y compañías; desde los más grandes del mundo, como los Royal Caribbean OASIS OF THE SEAS y HARMONY OF THE SEAS o el P&O BRITANNIA, a Liners Transatlánticos como el Cunard QUEEN MARY 2, cruceros exclusivos como el Windstar WIND SURF o cruceros de aventura como el SEA CLOUD II.

El Puerto de Vigo es miembro de las principales asociaciones internacionales de puertos de cruceros del Atlántico europeo, como CRUISE EUROPE y CLIA.

Mejoras en infraestructuras

Con el fin de mejorar la funcionalidad de la Autoridad Portuaria de manera acorde con la **integración urbana**, se han llevado a cabo en los últimos años trabajos orientados a perfeccionar áreas ciudadanas situadas en el puerto.



Acondicionamiento de dársena deportiva. Acondicionar la dársena existente en las inmediaciones del Paseo de las Avenidas, colindante con la concesión del Real Club Náutico de Vigo, comprendiendo los trabajos de acondicionamiento del muelle existente, la construcción de rampa fija y la instalación de pantalanés, plataforma y playa flotantes que permite la utilización de las instalaciones para acoger distintas actividades náutico – recreativas.

Acondicionamiento del paseo de la playa Manquiña en A Lagoa, Teis.

Los trabajos han consistido en la reconstrucción de la escollera de protección y ejecución de una acera de hormigón coloreado que permita a los viandantes acceder a la playa Manquiña.

Obras en ejecución o terminadas en 2018	Inversión certificada en 2018	Estado de la obra
Acondicionamiento de dársena deportiva	551.612,59€	Terminada
Acondicionamiento de dársena deportiva	55.346,56€	Terminada
Acondicionamiento paseo Playa Manquiña	29.500€	Terminada

Canales de comunicación

La Autoridad Portuaria dispone de un **servicio de atención al cliente (SAC)** para recibir y tramitar quejas y sugerencias de sus usuarios. Es gestionado por el Departamento de Gestión Comercial, que consulta al Departamento correspondiente y redirige la respuesta al usuario final, haciendo un seguimiento lo más completo posible.

En el año 2018, en el servicio de SAC se gestionaron **un total de 90 entradas, siendo 40 de ellas quejas** (15 de forma presencial, 25 por medios electrónicos, 2 a través de teléfono y 3 telefónicamente), **9 sugerencias** (2 forma presencial y 7 por medios electrónicos) y **38 solicitudes de información** (presentadas por medios electrónicos). Todas ellas fueron tramitadas dentro del periodo ordinario de respuesta (por debajo de los 15 días). En cuanto a los motivos, tuvieron que ver principalmente con solicitudes de información y comunicación de deficiencias en instalaciones de uso público.

Para valorar la calidad del servicio, la Autoridad Portuaria realiza reuniones periódicas con los operadores del puerto. Además se realizan encuestas de satisfacción a usuarios del Puerto Pesquero y en las escalas de cruceros, a partir de las cuales se valoran posibles acciones de mejora si surgen aspectos objeto de valoraciones críticas.

Los principales canales de comunicación de los que disponemos son:

- De forma presencial, en nuestra sede situada en Vigo, en la Plaza de la Estrella.
- Por teléfono: 986 268 000 (sede central) y 900 100 802 (centro de control para emergencias).
- Por correo electrónico: apvigo@apvigo.es o sac@apvigo.es
- Por la sede electrónica: www.apvigo.es
- Memoria anual, Declaración Ambiental, Memoria de Sostenibilidad.
- Estrategia Blue Growth.
- Folletos, guías, presentaciones, ruedas de prensa.

Grupos de interés

La actividad de la mayoría de los puertos españoles se desarrolla en el entorno de núcleos urbanos, influyendo en el bienestar económico, social y ambiental de una gran parte de la población. Por ello, hay un **amplio grupo de colectivos que se ven influidos por la actividad portuaria y que a su vez influyen en ésta.**

Para la Autoridad Portuaria de Vigo es **esencial identificar el conjunto de estos colectivos**, caracterizando sus expectativas respecto al puerto, valorando la importancia de cada grupo y definiendo los marcos de comunicación y participación.

Con la implantación de la estrategia "Blue Growth", la Autoridad Portuaria de Vigo procedió al análisis de todos los sectores vinculados a la economía marítima, al mismo tiempo y con el mismo grado de intensidad. Incorporando de forma efectiva el factor social, al mismo nivel que el de la economía y el medio ambiente.



Se ha establecido un **Órgano de Gobernanza** constituido por representantes de las instituciones patrocinadoras de la iniciativa "Blue Growth", **para estructurar el diálogo entre los participantes a través de grupos de trabajo.** En estos grupos están representadas las empresas, la sociedad civil, la administración pública y la comunidad científica. Se trata de promover entre todos un crecimiento y desarrollo económico sostenibles, enfocado a las personas y a la conservación del medio ambiente.

Inicialmente se definieron 14 grupos considerados por la comunidad portuaria como los más adecuados a la situación específica de Vigo. Para el año 2019, se ha propuesto reagrupar algunos de los grupos iniciales reduciéndose a **8 grupos.**



Simplificación de trámites administrativos

Pesca fresca

Pesca congelada

Level Playing Field

Construcción naval

Blue Energy

Marinas deportivas

Tráfico de cruceros

Mercancía general

PLISAN

Historia y cultura

Formación

Biotechnología azul

Autopistas y autovías

Durante el año 2019 se procederá a la fusión de los grupos de: pesca fresca y pesca congelada; mercancía general, autopistas y autovías y simplificación de trámites administrativos; historia y cultura y formación; biotecnología azul y blue energy; y la integración de Level Playing Field en el funcionamiento de la Fundación MARINNLEG.

A continuación se muestran los **grupos de interés mayormente identificados**, resumiendo el esquema de comunicación existente y las principales inquietudes o preocupaciones para estos grupos.

	Grupo de interés	Modelo de relación	Inquietudes
Organismos públicos, administración	ADIF / Aduana de Vigo / Aguas de Galicia / Capitanía Marítima / Consellería de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria / Consellería de Economía, Emprego e Industria / Consellería de Medio Ambiente / Consellería do Mar / Diputación de Pontevedra / GAIN / IEO / IGAPE / IGVS / INEGA / Puertos del Estado / Secretaría Xeral para o Deporte/ Inspecc. Sanidad Animal / Inspecc. Sanidad Vegetal / SOIVRE / Turismo de Galicia / Turismo Rías Baixas / Cámara de Comercio / Fundación Deporte Galego / Parque Nacional Illas Atlánticas / Ayuntamientos de Vigo, As Neves y Salvaterra de Miño / AtlantTIC (UVigo) / Atlantic Action Plan Support Team – National Unit for Spain / CZFV	Reuniones Blue Growth web Reuniones sectoriales SAC APV Visitas Jornadas Web APV Redes sociales APV	Creación empleo Innovación portuaria Acercamiento de la industria a la ciudadanía Cumplimiento de la legislación Autosufic. económica
Clientes finales	AGAN+ / CONXEMAR / Cofradía Arcade / FUNDAMAR / GAC 7 / ACEMIX / ACLUNAGA / AGARBA / ANFACO – CECOPECA / ARVI / ASETRANPO / ASIME / Asoc. Provinc. Vendedores y Consignat. De Pescado / GRI Wind Steel Galicia / ATC / ATEIA / Clúster del granito / Logidigital / PYMAR / ACOESPO / ACOPEVI / PSA Peugeot Citroën. USUARIOS / CONCESIONES: PIF / Gefco / Incargo Galicia / UECC / FUPV / Termavi / Termicar / Transglobal / Vigo Cruise Terminal / Bergé Marítima / E. Durán Shipping / Suardíaz / Kaleido / Liceo Bouzas / Marina Davila / Perez & Cía / Pescanova / Pesquera Ancora / Punta Lagoa / RC Náutico	Misiones comerciales Reuniones Blue Growth web Reuniones sectoriales SAC APV Visitas, Jornadas Web APV Redes sociales APV	Eliminación monopolios Mejora funcionamiento PIF Simplificación trámites administrativos Reducción tiempo de operaciones Reducción costes Mejora comunicaciones con APV Mejoras accesos APV

	Grupo de interés	Modelo de relación	Inquietudes
Proveedores	AGEINCO / SAGEP / RENFE / ICSEM / Inova Labs / FEMXA / Infocrucero / INSTRA / Magallanes Renovables / Marexi / Norvento / ABANCA / Escuela de negocios Afundación	Reuniones Blue Growth web Web APV	Rentabilidad Puerto Simplificación trámites administrativos
Centros tecnológicos, de formación, universidades	CENTROS TECNOLÓGICOS: AIMEN / CETMAR / CSIC-IIM / INTECMAR / CTAG / Energy Lab / GRADIANT CENTROS DE FORMACIÓN: Inst. Estudios Vigüeses / Inst. Politécnico Marítimo Pesquero / Inst. "Salvador de Madariaga" UNIVERSIDAD: Campus do mar / Facultad Bellas Artes / Universidad Vigo	Reuniones Blue Growth web Reuniones sectoriales SAC APV Visitas Jornadas Web APV Redes sociales APV	Creación empleo Innovación portuaria Adecuar la formación a las necesidades del sector
Empleados, sindicatos	Autoridad Portuaria ITF Rosa dos Ventos Sindicatos	Reuniones Comités	Mejora condiciones laborales Mejora conciliación Mejora herramientas de trabajo Mejora comunicación interdepartamental
Otros agentes	APIT Galicia / Asociación Taxis / BUXA / Museo ANFACO / Museo do mar / CC A Laxe / MERCACEVI / Ponle cara al turismo / RC Travel / Asociaciones vecinales	Reuniones Blue Growth web Reuniones sectoriales SAC Visitas, Jornadas Web APV Redes sociales APV	Turismo asociado a cruceros Preocupación pérdida de pasajeros Cuidado de la Ría de Vigo Conservación ambiental del entorno portuario

Colaboración con otras administraciones

La Autoridad Portuaria de Vigo colabora activamente con **administraciones, entidades e instituciones** en diversos proyectos e iniciativas de carácter ambiental y de sostenibilidad.



El Campus del Mar, la Universidad de Vigo, Ecimat, Meteogalicia, Instituto de Investigaciones Marinas, centros de investigación como el Cetmar o Aimen, son un ejemplo de entidades e instituciones que colaboran estrechamente con la Autoridad Portuaria año tras año, en proyectos e iniciativas de carácter ambiental y de sostenibilidad.

Para el control de la ría y su entorno, la Autoridad Portuaria colabora activamente con la Capitanía Marítima de Vigo, la Consellería del Mar, Salvamento Marítimo o Seprona, entre otras administraciones.

Además se da apoyo a asociaciones protectoras de animales como el CEMMA (Coordinadora para el estudio de mamíferos marinos), con la que se han llevado a cabo numerosas actuaciones de estudio y recuperación de mamíferos marinos.



Durante este año, la **Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)** eligió el Puerto de Vigo como núcleo de formación regional para inspectores de pesca procedentes de Ecuador, Costa Rica, Panamá y Perú, que fueron formados en Vigo por inspectores de la Xunta de Galicia, la Secretaría General de Pesca y expertos de la FAO y la Comisión Europea. Estos cursos fueron organizados con el apoyo de la Fundación MARINNLEG.

27/06/2018

CLAUSURA DEL PRIMER CURSO DE FORMACIÓN PARA INSPECTORES PESQUEROS DE AMÉRICA LATINA

El Puerto de Vigo acogió el curso coordinado por FAO, con el apoyo de la APV y la Fundación MARINNLEG. Una docena de inspectores procedentes de Ecuador, Costa Rica, Panamá y Perú recibieron formación en Vigo de inspectores de la Xunta de Galicia, la Secretaría General de Pesca, expertos de la FAO, la Comisión Europea, la Autoridad Portuaria de Vigo y la Agencia Europea de Control de la Pesca.

Desde el pasado día 12 de junio, Vigo acoge el primer curso de formación en el Training Hub Puerto de Vigo coordinado por FAO, con el apoyo de la Autoridad Portuaria olívica y, en la parte técnica y logística, de la Fundación MARINNLEG.

Durante 12 días, un total de 12 inspectores procedentes de Costa Rica, Ecuador, Panamá y Perú reforzaron su formación con la colaboración de los equipos de inspección pesquera de la Xunta de Galicia, de la Secretaría General de Pesca Marítima, expertos de FAO, la Comisión Europea, la Autoridad Portuaria de Vigo y la Agencia Europea de Control de la Pesca. Asimismo, los participantes tuvieron la oportunidad de interactuar con miembros del sector de la construcción naval, la pesca fresca y congelada, entre otros.



13/12/2018

LÓPEZ VEIGA DEFIENDE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN LA LUCHA CONTRA LA PESCA ILEGAL, NO REGULADA Y NO REGLAMENTADA

Clausura del 2º curso de FAO dirigido a inspectores de Guinea, Mauritania y Madagascar. Los participantes en el curso organizado por FAO han recibido formación teórica y práctica de la mano de inspectores del Servicio de Gardacostas de la Xunta de Galicia, del cuerpo de Inspección Pesquera de la Secretaría General de Pesca Marítima, expertos de FAO y la Comisión Europea, OMI, EFCA e ITLOS (International Tribunal Law of the Sea).

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Enrique C. López Veiga, acompañado por el Embajador de la República de Mauritania, Sidi Aly, el Delegado territorial de la Xunta de Galicia en Vigo, Ignacio López-Chaves; y el Cónsul Honorario de Madagascar, Jorge Campins, dieron hoy por concluido el segundo curso de formación sobre el "Fortalecimiento de capacidades para la aplicación del Acuerdo sobre Medidas del estado Rector del Puerto (PSM)".



Un curso en el que han participado inspectores procedentes de Guinea, Mauritania y Madagascar y que, a lo largo de veinte días, han recibido formación teórica y práctica de la mano de sus homólogos del Servicio de Gardacostas de la Xunta de Galicia, del cuerpo de Inspección Pesquera de la Secretaría General de Pesca Marítima, expertos de FAO y la Comisión Europea, OMI, EFCA e ITLOS (International Tribunal Law of the Sea).

El curso "**Fortalecimiento de capacidades para la aplicación del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (PSM)**", o lo que es lo mismo, el primer tratado internacional de carácter vinculante centrado específicamente en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), se llevó a cabo con el ánimo de fortalecer la aplicación del PSM, organizando un programa dirigido a fortalecer las capacidades de los cuerpos de inspección pesquera de los países firmantes del Acuerdo.





El Puerto de Vigo presentó en noviembre, en **la sede del Parlamento Europeo de Estrasburgo**, los resultados de su estrategia de Crecimiento Azul o BlueGrowth. En esta presentación se incluyó la exposición de 27 paneles que describen el marco teórico y los distintos proyectos que componen el crecimiento azul.

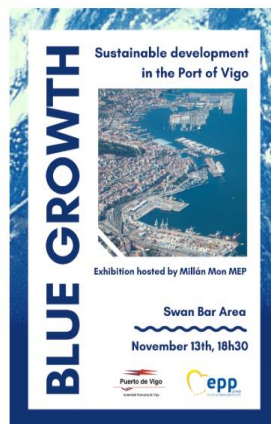
EL PUERTO DE VIGO PRESENTARÁ EN EL PARLAMENTO EUROPEO LOS RESULTADOS DE SU ESTRATEGIA DE CRECIMIENTO AZUL

La exposición, con el patrocinio del eurodiputado gallego Francisco Millán Mon, pretende mostrar a los eurodiputados y a sus equipos que esta forma de trabajar puede ser extrapolable a otros puertos europeos y zonas costeras, como un mecanismo generador de empleo y riqueza de forma sostenible y con un total cuidado con el medio ambiente.

El Puerto de Vigo presentará la próxima semana en el Parlamento Europeo los resultados de su estrategia de Crecimiento Azul o Blue Growth, tras dos años de intenso trabajo en el que han participado más de 300 entidades representativas del sector de la investigación y la formación, de la administración pública, del sector privado y de la sociedad civil.

Esta iniciativa surge auspiciada por el eurodiputado gallego Francisco Millán Mon -perteneciente a la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo- y a través de ella se pretende mostrar de forma divulgativa la base teórica del Crecimiento Azul, la metodología seguida, los objetivos y los resultados esperados, los proyectos y las acciones surgidas en torno a esta estrategia comunitaria liderada por el Puerto de Vigo y el impacto actual y esperado en el desarrollo social, económico y ambiental de nuestro entorno, que está generando una gran imagen internacional como Puerto pesquero transparente, innovador y sostenible con la participación de todos los sectores.

En este sentido, y durante los días 13 y 14 de noviembre, una delegación del Puerto de Vigo, encabezada por su Presidente, Enrique César López Velga, realizará una exposición del Plan Blue Growth en la sede de Estrasburgo, coincidiendo con la celebración de la sesión plenaria del Parlamento Europeo. La exposición consistirá en 27 paneles explicativos que permitirán a los parlamentarios conocer en detalle los diferentes objetivos y proyectos surgidos en torno a la estrategia Blue Growth del Puerto, así como los indicadores de medición de impacto del proyecto (puestos de trabajo creados, reducción de consumo energético y de emisiones, porcentaje de uso de renovables, zonas del Puerto biorecuperadas, inversión privada y pública conseguida, etc.).



El Presidente del Puerto de Vigo presenta en el Parlamento Europeo los resultados de su Estrategia de Crecimiento Azul

14/11/2018 09:54:00



Esta iniciativa surge auspiciada por el eurodiputado gallego Francisco Millán Mon -perteneciente a la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo- y a través de ella se pretende mostrar de forma divulgativa la **base teórica del Crecimiento Azul, la metodología seguida, los objetivos y los resultados esperados, los proyectos y las acciones surgidas en torno a esta estrategia comunitaria liderada por el Puerto de Vigo** y el impacto actual y esperado en el desarrollo social, económico y ambiental de nuestro entorno, que está generando una gran imagen internacional como Puerto pesquero transparente, innovador y sostenible con la participación de todos los sectores.



Aproema es la asociación empresarial más representativa del sector ambiental en Galicia y actualmente está integrada por empresas de formación y consultoría, así como por firmas de gestión de residuos.

Los premios "Medio Ambiente Aproema" tienen como objetivo destacar las acciones individuales y/o colectivas, tanto públicas como privadas, en favor del medio ambiente e impulsar la conciencia ambiental, además de fomentar las actividades para la mejora del medio ambiente mediante el reconocimiento público a una labor meritoria realizada en esta materia en la Comunidad Autónoma de Galicia.

La Autoridad Portuaria de Vigo recibió el **Premio "Medio Ambiente Aproema 2018"** en reconocimiento a su labor en el desarrollo de nuevos protocolos y tecnologías que permiten que las actividades portuarias produzcan el menor impacto ambiental posible al entorno que les rodea, así como por el fomento del desarrollo sostenible; todo ello a través de iniciativas como la obtención de las certificaciones más rigurosas en materia medioambiental o la participación en múltiples proyectos medioambientales hacia la consecución de un "Puerto Verde".

La Autoridad Portuaria de Vigo ya recibió **en el año 2014 un accésit** por su iniciativa de "Puerto Verde" y su apuesta por las certificaciones ambientales, la RSC, las colaboraciones con otras entidades del sector, la valorización de los residuos y la firme apuesta por las energías renovables.

23/11/2018

LA ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE EMPRESAS MEDIO AMBIENTALES DE GALICIA PREMIA AL PUERTO DE VIGO

La Autoridad Portuaria de Vigo recibe este galardón en reconocimiento a su labor en el desarrollo de nuevos protocolos y tecnologías que permiten que las actividades portuarias produzcan el menor impacto ambiental posible al entorno que les rodea, así como por el fomento del desarrollo sostenible.

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Enrique C. López Veiga, recogió esta tarde el Premio "Medio Ambiente Aproema 2018" de manos de la Asociación Profesional de Empresas Medio Ambientales de Galicia, por su labor e iniciativas encaminadas a la consecución de un puerto sostenible y respetuoso tanto con el medio ambiente como con la ciudadanía, concretamente por su apuesta por un "Puerto Verde", una iniciativa enmarcada en su estrategia de Crecimiento Azul (Blue Growth), que lidera a instancias de la Consellería do Mar desde hace dos años.



Consejos, comités y gabinetes sectoriales

COMITÉ DE SERVICIOS PORTUARIOS

Constitución en Consejo de Navegación y Puerto de 19 de abril de 2007.

Coordinador: Jefe Área Explotación y Política Comercial.

La reunión correspondiente al año 2018 tuvo lugar el 12 de diciembre.

Funciones

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.

Informe preceptivo sobre la modificación o implantación de tarifas de servicios portuarios.

Cualquier otro que se considere necesario recabar en relación con los servicios portuarios.

COMITÉ DE PROMOCIÓN COMERCIAL

Constitución en Consejo de Navegación y Puerto de 3 de julio de 2009.

Coordinador: Jefe Área Explotación y Política Comercial.

Funciones

Relacionadas con la promoción comercial del puerto.

Informe no vinculante sobre actividades comerciales de promoción y potenciación del Puerto de Vigo.

Informe sobre las condiciones en que se realizan dichas actividades en solitario o con participación de otras entidades.

Cualquier otro que se considere necesario.

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.

COMISIÓN DEL PUERTO PESQUERO

Renovación en Consejo de Navegación y Puerto de 19 de abril de 2007.

Coordinador: Jefe Área Explotación

COMITÉ CONSULTIVO DE SEGURIDAD

Renovación en Consejo de Navegación y Puerto de 19 de abril de 2007.

Coordinador: Jefe División de Seguridad

La reunión correspondiente al año 2018 tuvo lugar el 5 de julio.

COMITÉ DE SOSTENIBILIDAD (EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION, ESPO)

Grupo asesor y de apoyo a la Comisión Europea a la hora de modificar leyes y desarrollar estrategias.

Representante: Jefe del Departamento de Sostenibilidad.

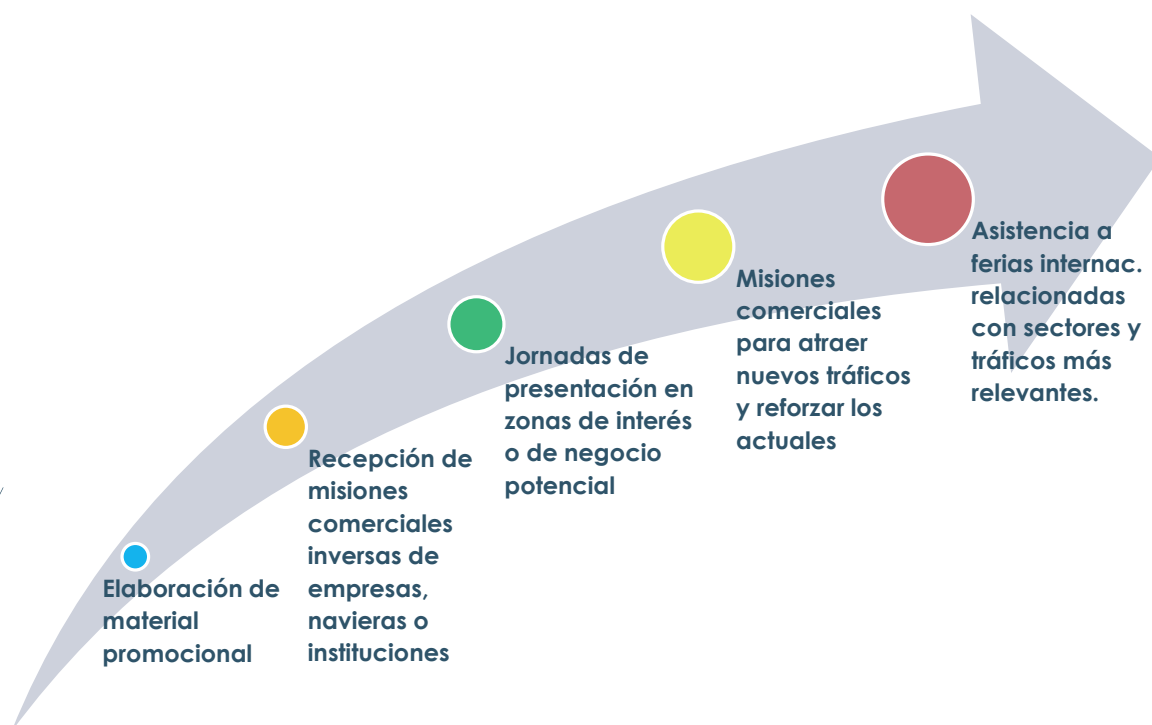
GRUPOS BLUE GROWTH

Se realizan reuniones periódicas de los grupos de trabajo definidos para cada actividad de la estrategia Blue Growth del Puerto de Vigo.



Promoción comercial

La labor de promoción comercial de la Autoridad Portuaria se realiza a través de varias vías:



Los sectores objetivo de la acción de promoción comercial coinciden con los sectores que desarrollan los tráficos principales del puerto:

- Pesca, fresca y congelada
- Automoción
- Granito
- Metales
- Tráficos en contenedor
- Tráfico ro-ro
- Construcción y reparación naval

Durante 2018, ha tenido especial relevancia la **promoción del nuevo servicio de Autopista del Mar entre los puertos de Vigo y Nantes**, que ha experimentado un crecimiento extraordinario durante este ejercicio.

Durante el año 2018, las actividades promovidas por la Autoridad Portuaria para la **promoción comercial** incluyen, entre otras:

Asistencia a Ferias y misiones comerciales

SPANISH PORTS SEMINAR 2018, Rotterdam 1 de febrero
 CLIA EXECUTIVE PARTNER CONFERENCE, Londres 7 y 8 de febrero
 SEATRADE CRUISE SHIPPING GLOBAL Fort Lauderdale, 13 al 16 de marzo
 VII ENCUESTO EMPRESARIAL HISPANO-MARROQUÍ DEL SECTOR MARÍTIMO, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA, Tánger 21 y 22 de marzo
 VISITA ARMADORA AIDA, Alemania 3 y 4 de abril
 CRUISE EUROPE MEETING, San Petersburgo 23 a 26 de abril
 NAVALIA 2018, Vigo 22 a 24 de mayo
 BREAKBULK BREMEN, 29 a 31 de mayo
 SMM 2018, Hamburgo 4 a 7 de septiembre
 SEATRADEMED 2018, Lisboa 19 a 20 septiembre
 CONXEMAR 2018, Vigo 2 a 4 de octubre
 FRUIT ATTRACTION 2018, Madrid 24 a 26 de octubre
 INTERNATIONAL CRUISE SUMMIT 2018, Madrid 27 y 28 de noviembre
 MISION COMERCIAL EMPRESAS CHINAS SECTOR AUTOMOCIÓN, noviembre

Participación asociaciones internacionales

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA
 RED CYLOG
 ESPO
 CRUISE EUROPE

31/01/2018

EL PUERTO DE VIGO PARTICIPARÁ EN ROTTERDAM EN LA PRIMERA EDICIÓN DEL SEMINARIO DE PUERTOS ATLÁNTICOS DE ESPAÑA

Mostrará su fortaleza como terminal especializada en la carga y descarga de automóviles y líder del mercado europeo para el transbordo de productos pesqueros.

Una delegación de la Autoridad Portuaria de Vigo, encabezada por su directora, Beatriz Colunga, viajará mañana jueves rumbo a Rotterdam, donde participará en la primera edición del Seminario de Puertos Atlánticos de España.

La cita tendrá lugar en el histórico Schielandshuis de Rotterdam y en ella se destacarán las oportunidades para hacer negocios en los puertos del Atlántico español y el sector marítimo local. El Puerto de Vigo participará junto a las terminales de Algeciras, Bilbao y Santa Cruz de Tenerife, mostrando su fortaleza como terminal especializada en la carga y descarga de automóviles y líder del mercado europeo para el transbordo de productos pesqueros.

Concretamente, la directora de la terminal olívica mostrará a los asistentes las posibilidades de la dársena viguesa, haciendo especial hincapié en las infraestructuras, instalaciones, servicios marítimos regulares, ventajas y opciones de intermodalidad con las que pueden contar en el Puerto vigués exportadores e importadores, así como las oportunidades existentes para desarrollar y potenciar nuevas oportunidades de negocio.

24/04/2018

VIGO HACE VALER SU ESTRATEGIA DE CRECIMIENTO AZUL EN ALEMANIA COMO UN EJERCICIO SOCIAL INNOVADOR

El Puerto de Vigo participa estos días en un evento líder en Europa para la innovación y las soluciones medioambientales en la industria marítima. La organización del "Green Maritime Forum" destaca Vigo como ejemplo de innovación y puerto verde.

El Jefe del Departamento de Sostenibilidad del Puerto de Vigo, Carlos Botana, se ha desplazado estos días a Hamburgo con el objetivo de exponer el proceso de diseño e implementación de la estrategia Blue Growth que lidera la terminal olívica desde el año 2016, ante los asistentes al "Green Maritime Forum 2018".

El foro, que arrancó ayer en la ciudad alemana, es un evento líder en Europa para la innovación y las soluciones medioambientales en la industria marítima. Esta conferencia internacional está dirigida a navieras y en ella participan más de 200 personas, entre las que destacan responsables de firmas tan relevantes como MSC, CMA-CGM, Carnival Maritime, Hapag-Lloyd y Maersk, además de los puertos de Hamburgo, Amberes Tenerife, la Asociación de Puertos del Adriático Norte, los puertos de Niedersachsen (Baja Sajonia) y Vigo.

La organización del Fórum ha destacado Vigo como ejemplo de innovación y puerto verde y, en este sentido, ha invitado a los responsables de la terminal viguesa a participar en un panel sobre innovación y futuro verde en los puertos.



6-. El Puerto y el medio ambiente



Desde la Autoridad Portuaria de Vigo, continuamos con nuestro objetivo ineludible de ser el **Puerto Verde de referencia en el Sur de Europa**, y prueba de ello son nuestras certificaciones medioambientales como la **UNE-EN ISO 14001**, que se renueva anualmente desde su obtención en el año 2017. Este sistema de gestión ha sido adaptado para cumplir con lo establecido en el Reglamento (CE) 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (**EMAS**), modificado por el reglamento (UE) 2017/1505, de la Comisión, por el que se modifican los anexos I, II y III y por el reglamento (UE) 2018/2026 que modifica el anexo IV del citado reglamento. El Puerto de Vigo también dispone del certificado **PERS** de ECOPORTS que lo convierte en **uno de los cuatro puertos europeos poseedores de estas tres certificaciones**.



Gestion Ambiental

Además de la implantación y mantenimiento del Sistema de Gestión Ambiental, la Autoridad Portuaria mejora la gestión ambiental portuaria a través de programas de caracterización ambiental que permiten conocer el modo en que la actividad del puerto influye en la calidad del aire y del agua, o en la calidad sonora.



La principal causa de deterioro de la calidad del aire en el Puerto de Vigo, procede de las emisiones de vehículos y buques atracados. Dentro de su marco de actuación, la Autoridad Portuaria contribuye de forma activa a la mejora de la calidad del aire aplicando medidas como la supervisión directa en los muelles, la realización de estudios y proyectos que minimicen las emisiones, y la elaboración de guías de buenas prácticas.

Focos de emisiones

- Emisiones procedentes de motores de vehículos
- Emisiones procedentes de buques
- Limpieza y pintura de cascos de buques
- Actividades industriales en concesiones
- Obras

Medidas implantadas por APV

- Normas de obligado cumplimiento
- Instrucciones específicas para ciertas operaciones
- Guías de buenas prácticas
- Supervisión directa en muelle
- Campañas periódicas de medición de calidad del aire
- Estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire
- Mejora de viales interiores
- Firmas de convenios de buenas prácticas
- Pantallas cortavientos
- Sistemas lavaruedas en obras
- Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento, en las actividades de reparación naval
- Parada operativa por velocidad del viento adversa.
- Utilización de coches eléctricos e híbridos (gas)
- Proyectos para la implantación de GNL (gas natural licuado)

La Autoridad Portuaria de Vigo en convenio con la Xunta de Galicia realiza anualmente una **campaña de control de la calidad del aire**, a través de una unidad móvil del Laboratorio de Medio Ambiente de Galicia, que mide los contaminantes gaseosos y particulados en el aire ambiente. Durante el año 2018, la unidad móvil no tuvo disponibilidad para hacer la campaña en el Puerto de Vigo.

Para consultar los datos de calidad del aire de la zona portuaria tomamos los datos anuales de la estación de calidad del aire más cercana, la de Vigo-Coia, facilitados por Meteogalicia. Los datos cumplen los valores límites legislados.

Parámetro	Dato analizado	Nº	V. Ref.	Incumple
CO	Media en mg/m ³	0,26	-	-
NO	Media en ug/m ³	9,5	-	-
NO2	Media en ug/m ³	27	40	No
NOX	Media en ug/m ³	41	-	-
O3	Media en ug/m ³	55	-	-
PM10	Media en ug/m ³	18	40	No
PM25	Media en ug/m ³	10	26	No
SO2	Media en ug/m ³	2,8	-	-

La Autoridad Portuaria trabaja en varios **proyectos para la implementación del GNL como combustible** tanto para buques como para vehículos terrestres, lo que ayudaría a la disminución de emisiones a la atmósfera. Algunos de estos proyectos son el **LNGas Hive**, para el suministro eléctrico a buques a través de un generador alimentado por GNL lo que permitiría al buque apagar sus motores en puerto; y el **SamuelNG**, para el diseño de una unidad flotante para el suministro y almacenamiento de combustibles (principalmente GNL) y que permita dar electricidad y calor a los buques al mismo tiempo.

En cuanto a quejas derivadas de emisiones atmosféricas, en el año 2018 se registraron dos casos derivados de las operaciones de granallado de buques en astilleros, por no tener las medidas adecuadas para evitar la salida al exterior del polvo generado por esta actividad. Se paraliza la actividad de granallado hasta que toldean adecuadamente la zona de trabajo.

Los principales focos de vertido situados en el puerto que pueden tener un impacto significativo en la calidad de las aguas de las dársenas portuarias, se deben sobre todo a las malas prácticas en los repostajes, limpieza y mantenimiento de buques, así como en las aguas residuales urbanas que se vierten por los colectores municipales.

Focos de contaminación del agua de las dársenas

- Aguas residuales urbanas no depuradas
- Repostado y avituallamiento de buques
- Limpieza y chorreos de cascos de buques
- Vertidos no reglamentarios procedentes de buques
- Vertidos industriales de concesiones portuarias
- Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar
- Obras
- Dragados
- Aguas residuales urbanas tratadas (EDAR's)
- Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos

Medidas implantadas por APV

- Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
- Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos
- Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua
- Normas de obligado cumplimiento y aplicación del régimen sancionador
- Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios
- Instrucciones técnicas específicas para carga / descarga de graneles sólidos
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
- Mejoras en la red de saneamiento
- Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos
- Convenios de buenas prácticas
- Desarrollo y aprobación de planes de contingencias.

La Autoridad Portuaria de Vigo trabaja junto con Aguas de Galicia en la mesa sectorial de Puertos y Costas, para la aplicación de la Directiva **Marco del Agua (Directiva 200/60/CE)**, que tiene como meta la protección de las aguas continentales, de transición, costeras y aguas subterráneas, conjugando el desarrollo portuario con el desarrollo sostenible en las Rías de Galicia.

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Galicia-Costa, ha designado las aguas del Puerto de Vigo como **aguas con “potencial ecológico bueno y máximo”**. Desde el Puerto de Vigo se continua trabajando en la vigilancia de nuestras aguas para evitar posibles vertidos en las dársenas e incorporando tecnologías de monitorización, muestreo, vigilancia de aguas y fondos marinos.

El Puerto de Vigo ha creado una **red de saneamiento propia** y ha **conectado** la misma **a la red de saneamiento municipal**, a excepción del sistema de depuración instalado en Faro Silleiro, ante la inexistencia de red de saneamiento en ese punto, por lo que se dispone de un equipo de depuración con tratamiento primario y secundario tipo anaerobio, que dispone de la autorización de vertido de Aguas de Galicia (19 de noviembre de 2008) y que está sometido a controles analíticos anuales.



Analítica Faro Silleiro (5/4/2018)		
Parámetro	Resultado	Límite
Sólidos en suspensión	2 mg/l	35 mg/l
DBO5	<10 mg/l	25 mg/l
DQO total	38 mg O2/l	125 mg O2/l
Nitrógeno amoniacal	1,04 mg/l N	15 mg/l N
Aceites y grasas	<10 mg/l	20 mg/l
Fósforo	0,71 mg/l	10 mg/l

El Puerto de Vigo también dispone de una red de pluviales que desemboca en la red de saneamiento. En épocas de lluvias muy intensas, la red de saneamiento municipal se colapsa no pudiendo asumir tal volumen, provocando la salida de las aguas por los aliviaderos al mar. Se han detectado casos en las zonas de la escollera del Puerto Pesquero y Bouzas, y en el aliviadero que desemboca al final de la calle Coruña.

Un año más, la Autoridad Portuaria de Vigo ha realizado 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, a pesar de haberse registrado incrementos en algunos de los puntos con respecto al año anterior.

BOUZAS	2017	2018
Coliformes Tot	42 ufc/100 ml	120 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	12 ufc/100 ml	58 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	70 mg/l	8 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	7,9
Turbidez	<0,2 unf	<0,1 unf
Saturación de O2	NP	8,54 %O2
Fosfatos	0,33 mg/l	<0,29 mg/l
Clorofila		2,3 ug/l

ORILLAMAR	2017	2018
Coliformes Tot	98 ufc/100 ml	81 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	36 ufc/100 ml	24 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	71 mg/l	6 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	8
Turbidez	0,2 unf	0,4 unf
Saturación de O2	NP	8,28 %O2
Fosfatos	<0,29 mg/l	<0,29 mg/l
Clorofila		2,2 ug/l



PUERTO PESQUERO	2017	2018
Coliformes Tot	80 ufc/100 ml	160 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	10 ufc/100 ml	64 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	57 mg/l	9 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	8
Turbidez	0,2 unf	0,1 unf
Saturación de O2	NP	8,6 %O2
Fosfatos	0,37 mg/l	<0,29 mg/l
Clorofila		<0,1 ug/l

A LAXE	2017	2018
Coliformes Tot	0 ufc/100 ml	190 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	0 ufc/100 ml	60 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	24 mg/l	8 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	8
Turbidez	<0,2 unf	<0,2 unf
Saturación de O2	NP	8,37 %O2
Fosfatos	0,37 mg/l	0,38 mg/l
Clorofila		1

GUIXAR	2017	2018
Coliformes Tot	0 ufc/100 ml	30 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	0 ufc/100 ml	0 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	61 mg/l	2 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	8
Turbidez	0,2 unf	0,4 unf
Saturación de O2	NP	8,6 %O2
Fosfatos	<0,29 mg/l	0,32 mg/l
Clorofila		1,2

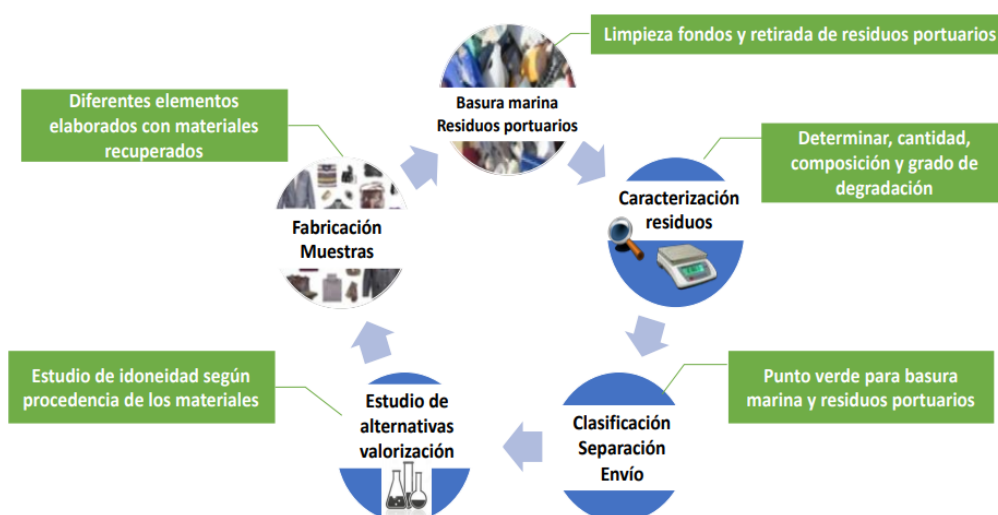
Para la limpieza de sólidos de la lámina de agua, la Autoridad Portuaria dispone de una **embarcación tipo "Pelican"** con un sistema de aspiración integrado, muy útil también en la limpieza de vertidos de hidrocarburos.



Durante el año 2018 se han recogido 54,47 toneladas de residuos de la lámina de agua de las dársenas portuarias.

La Autoridad Portuaria de Vigo lleva varios años participando en proyectos para la recogida de residuos marinos, como el **proyecto "Pescal (Pesca Sostenible en Caladeros Limpios)"**, por el cual los barcos de pesca recogían los residuos que caían en sus redes durante las campañas de pesca y los traían a puerto para su cuantificación y reciclaje. Durante este proyecto se retiraron alrededor de 25.000 kg de residuos.

Actualmente, el Puerto de Vigo está inmerso en el **proyecto ML-Style** (colaboración entre la Autoridad Portuaria de Vigo y el Centro Tecnológico del Mar, con cargo a la financiación aportada por **INDITEX**), que va mucho más allá al marcarse como objetivo principal el diseño de un sistema de gestión integral de los residuos inorgánicos de los puertos pesqueros, tales como plásticos alimentarios, cajas de poliestireno, aparejos en desuso y basuras marinas recogidas por los barcos pesqueros, y el estudio de las posibilidades de valorización de estos residuos como materias primas para la fabricación de ropa, accesorios y complementos de moda por parte de Inditex, empresa líder del proyecto.



Emisiones acústicas

Se han identificado los focos de emisión acústica más significativos en la gestión ambiental del puerto. Las causas son muy variables, pudiendo ser debidas a actividades estrictamente portuarias como el movimiento de contenedores o chatarra , o al tráfico de vehículos tanto en terrenos portuarios como en la ciudad.

Focos de ruido

- Tráfico de camiones
- Manipulación de chatarra
- Manipulación de contenedores
- Reparación naval
- Buques atracados
- Maquinaria portuaria
- Movimiento terminal Ro-Ro
- Obras
- Actividad industrial en concesiones
- Tráfico ferroviario
- Locales de ocio

Medidas implantadas por APV

- Campañas de medición de la calidad acústica
- Vigilancia / inspección por personal de la Autoridad Portuaria
- Normas y buenas prácticas en carga/descarga de chatarra y contenedores
- Limitaciones de velocidad en viales del puerto
- Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas
- Limitaciones de actividad durante la noche

En cuanto a quejas relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria, en el año 2018 se registraron dos casos, uno debido al motor auxiliar de un buque atracado a muelle, y otro procedente de un camión aparcado en la boca de carga de la lonja de altura. En ambos casos la Policía Portuaria se personó en el lugar afectado, instando a los responsables a apagar los motores.

La Autoridad Portuaria de Vigo realiza anualmente un **control de las emisiones acústicas de la zona de servicio del Puerto**, 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 toma como referencia los Objetivos de Calidad Acústica del Real Decreto 1367/2007.

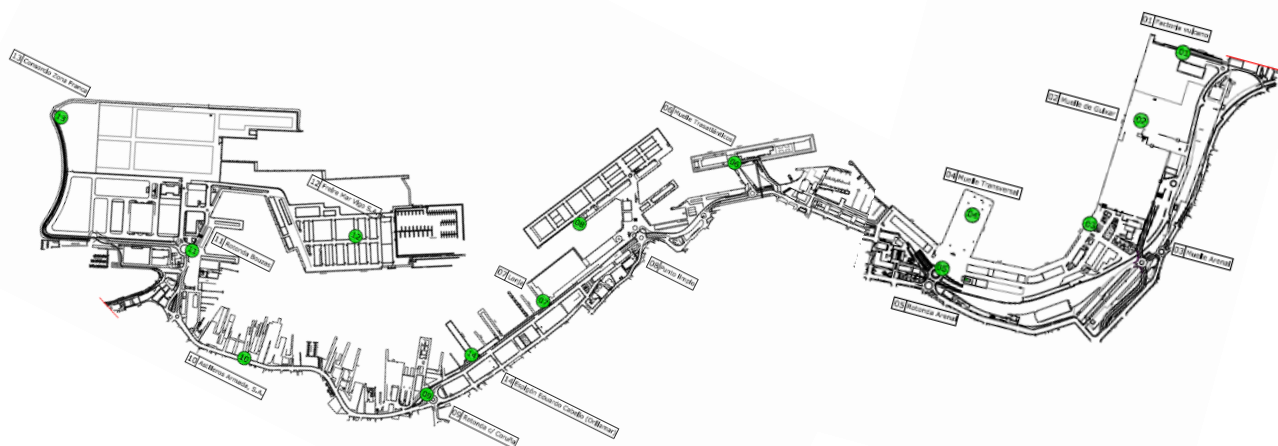
TIPO DE ÁREA ACÚSTICA		ÍNDICES DE RUIDO		
		L d	L e	L n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	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	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	Sin determinar		

Del estudio de ruido realizado se extrae que los valores mas elevados y continuos proceden fundamentalmente del tráfico rodado de la ciudad.

Concretamente se detectan 2 situaciones en las que se supera ligeramente lo establecido en los objetivos de calidad acústica:

1. Orillamar, periodo de mañana y tarde, derivado del tráfico rodado de la ciudad.
2. Espigón Eduardo Cabello, periodo noche. Fue medido cerca del vial, y afectaba el tráfico que circulaba en el momento de la medición.

PUNTOS DE MEDICIÓN	DATO PERIODO MAÑANA (dBa)	DATO PERIODO TARDE (dBa)	DATO PERIODO NOCHE (dBa)
1. Vulcano	54,03	53,73	50,03
2. Muelle Guixar	61,87	63,80	54,13
3. Muelle Arenal	67,03	54,47	54,13
4. Muelle Transversal	57,20	49,00	57,60
5. Rotonda Arenal	64,00	57,17	55,77
6. Muelle Trasatlánticos	57,33	50,00	48,37
7. Lonja	60,57	56,77	59,43
8. Punto Verde	61,67	52,00	57,00
9. Rotonda c/ Coruña	68,23	64,70	59,40
10. Vial Orillamar	75,43	75,87	64,43
11. Rotonda Bouzas	70,43	63,97	59,50
12. Freiremar	58,70	53,43	44,00
13. Zona Franca	52,33	45,10	44,20
14. Espigón E. Cabello	63,80	61,23	66,73



La mayoría de los residuos generados en el puerto están fuera del control directo de la Autoridad Portuaria y son generados por terceros. Existen múltiples actividades que son focos de generación de residuos, algunas ligadas con tareas de mantenimiento, otras con la limpieza de zonas comunes o con la descarga de desechos de buques (residuos MARPOL).

Fuentes de residuos

- Entrega de desechos MARPOL
- Residuos de pesca (embalajes, redes, restos pescado, etc)
- Actividades de concesiones generados por concesiones
- Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc)
- Limpieza de muelles, viales y zonas comunes
- Limpieza de lámina de agua
- Limpieza de vertidos accidentales
- Limpieza de fosas sépticas
- Mantenimiento de maquinaria
- Obras
- Actividades de bares, ocio y comercio en la zona de servicio

Medidas implantadas por APV

- Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto
- Seguimiento periódico da concesiones y prestadores de servicios
- Normas de obligado cumplimiento
- Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados
- Guías de buenas prácticas
- Puntos limpios con recogida separada
- Convenios de buenas prácticas
- Campañas de sensibilización
- Proyectos de valorización de residuos

La Autoridad Portuaria de Vigo sigue manteniendo año tras año **cotas de valorización elevadas**, debido fundamentalmente a la valorización de residuos orgánicos, poliespan, papel y cartón, madera, plástico, envases y chatarra. En el ejercicio 2018 se produce un cambio en la empresa de gestión de residuos orgánicos, lo que lleva a contabilizar únicamente los que se generan en lonjas y no lo que generan las empresas ubicadas en el puerto pesquero, dando lugar a un descenso del 74% en los residuos orgánicos contabilizados, por lo que el ratio de valorización global desciende de un 80,4% en 2017 a un 63,8% en 2018.

Residuos y subproductos (Tn)	2016	2017	2018
Poliespan	30,12	33,38	28,86
Papel y cartón	58,82	65,56	62,36
Madera	171,4	241,01	167,77
Plástico	103,5	146,32	244,5
Envases	26,2	71,76	75,85
Redes	33,07	16,28	60,5
Chatarra	4,6	6,6	6,78
Vidrio	0	0	7,66
Neumáticos	0	0	0
Residuos orgánicos segregados	3.096,85	4.158,53	1.061,72
Total de residuos y subproductos valorizados	3.524,56	4.739,44	1.715,93
Total de RSU no valorizados	1.341,42	1.150,32	970,99
% de residuos y subproductos valorizados	72,4	80,4	63,8

Además en el Puerto de Vigo se recogen otros residuos no peligrosos como los lodos procedentes de los sistemas de depuración y sanitarios portátiles o los cartuchos de tóner. Destaca la gestión de uniformes portuarios obsoletos, recogida en el apartado "otros no peligrosos".

Otros residuos no peligrosos	2016	2017	2018
Lodos de la red de sanemiento (m³)	0	0	8,9
Lodos de depuradora (m³)	1,50	2	2,2
Sanitarios portátiles (m³)	8,37	8,1	8,02
Cartuchos tóner (Tn)	0,01	0,08	0
RAEES no peligrosos (Tn)	0,74	0,78	8,1
Aguas de lavado (m³)	0	0	0,8
Otros no peligrosos (Tn)	0,17	3,84	0,13

En cuanto a los residuos peligrosos, la Autoridad Portuaria se encuentra dada de alta como **pequeño productos de residuos peligrosos** con el número de registro PO-RP-P-PP-00609, debido a la gestión de las pequeñas cantidades de residuos peligrosos que se generan en las actividades desarrolladas en los talleres de conservación y señales marítimas. Este año se produjo un incremento puntual en este tipo de residuos debido a la gestión de 2.182 kg de aceite usado procedente del desmantelamiento de unos transformadores en desuso.

Residuos peligrosos (kg)	2016	2017	2018
Residuos peligrosos	854	2.116	3.330,79

Además de ocuparse de los residuos generados por ellos mismos, los puertos sirven de punto de recogida de los **desechos generados por buques (MARPOL)**. Este servicio se regula por el "Plan de recepción de desechos generados por buques", cuya última revisión fue aprobada por Consejo de Administración el 21 de diciembre de 2015.

Residuos MARPOL (m³)	2016	2017	2018
MARPOL Anexo I	9.621,68	10.802,54	10.842,28
MARPOL Anexo IV	688,52	784,54	504,16
MARPOL Anexo V	7.291,61	8.110,99	8.120,69



Con el convenio "Ecopilas" se han recogido 4.454 kg de pilas en el Punto Verde.

En el Punto Verde de recepción de residuos MARPOL se han recogido este año 23,29 m³ de aceite, 28,31 m³ de envases, 3,85 m³ de filtros y 2,44 m³ de absorbentes contaminados. Además se han expedido 368 certificados de retirada de residuos a los buques que han utilizado este punto, casi un 11% más que el año anterior.

La Ria de Vigo es una bahía de gran riqueza biológica debido a que en sus aguas afloran las corrientes de aguas profundas y frías procedentes del Norte, portando gran cantidad de nutrientes.

La Autoridad Portuaria como gran conocedora de la importancia y valores ecológicos que posee su zona de influencia, fomenta el desarrollo de proyectos para la conservación de este patrimonio. Ejemplos de ellos son el TUTATIS, para convertir las Islas Cíes en autosuficientes energéticamente) o Nécoras en las dársenas, para la recuperación de ecosistemas degradados por la actividad industrial.



Islas Cíes

Parque Nacional, zona ZEPA.
2,658 Ha marítimas y 433 Ha terrestres

Costa da Vela

LIC, Red Natura 2000 en Galicia.
1,419 Ha

A Ramallosa

LIC, Red Natura 2000 en Galicia.
92 Ha

Islas Estelas

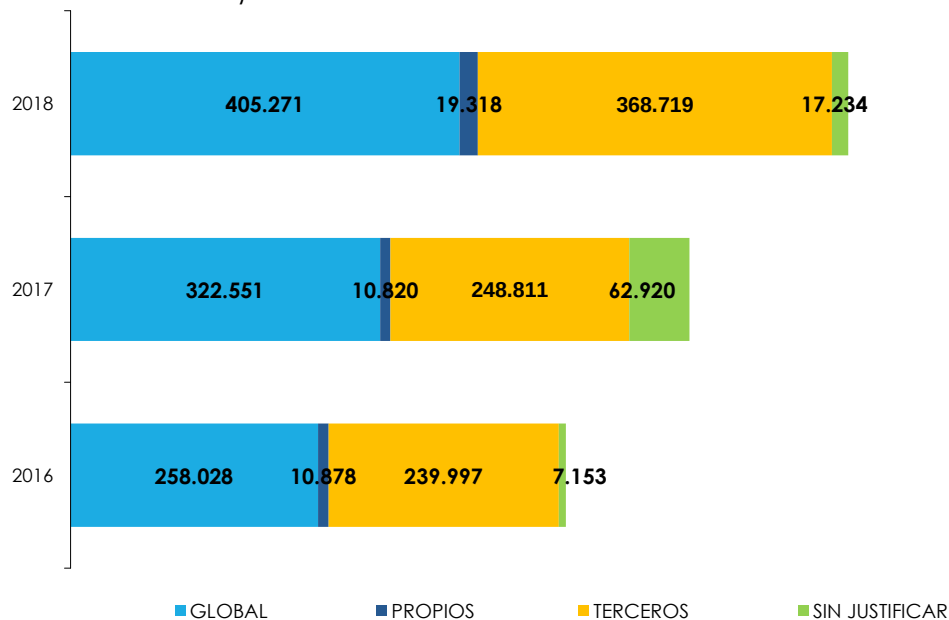
LIC, Red Natura 2000
713 Ha

San Simón

LIC, Espacio intermareal
2,252 Ha

La gestión de recursos naturales, como agua o energía, es fundamental para conseguir eficiencia tanto a nivel ambiental como económico. Desde la Autoridad Portuaria se potencian medidas de control en los diferentes puntos de consumo y se establecen planes de acción con medidas de ahorro. Además se está haciendo una apuesta firme por las energías renovables, mediante la instalación de paneles de energía solar térmica y fotovoltaica en talleres, almacenes y nuevas edificaciones.

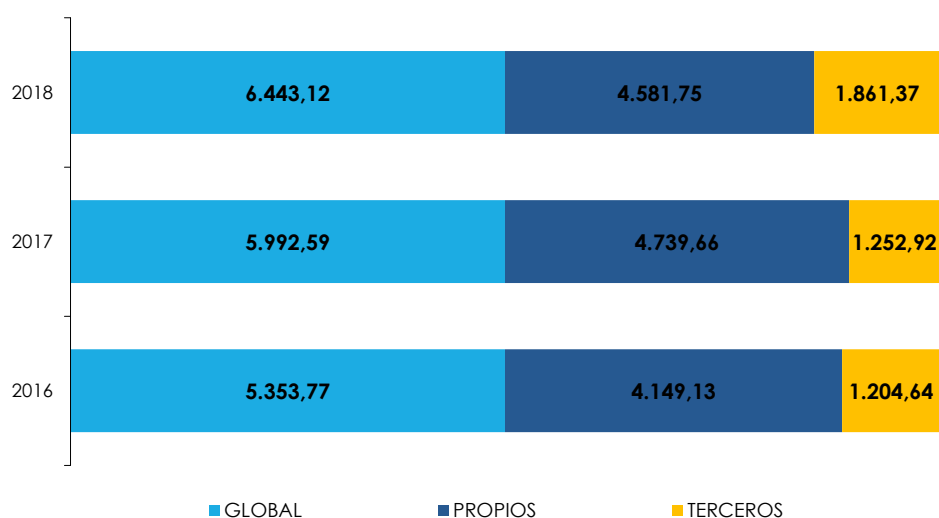
Consumo de agua. Durante el año 2018, se ha producido un notable incremento en el consumo global de agua, derivado del incremento en el consumo propio (motivado por los baldeos de viales del Puerto Pesquero con agua dulce a petición de los usuarios ya que el agua salada que se utilizaba para esta actividad en años anteriores, producía corrosión en equipos e instalaciones) y de usuarios, mientras que el consumo sin justificar ha sufrido un claro retroceso, con respecto al ejercicio anterior (debido a la mejora en el control de los consumos por la instalación de nuevos contadores).



Consumo global de agua dulce (m³)

Los principales esfuerzos para minimizar el consumo de agua van a ir dirigidos en la modernización de la red interna de distribución del puerto y a la monitorización de los consumos. Lo que se quiere es aumentar la eficiencia global de la red ante posibles pérdidas.

Consumo de energía eléctrica. Durante el año 2018 se produce un incremento en el consumo global, provocado por el aumento en el consumo de usuarios. En lo que respecta a los consumos propios, destaca el descenso en un 3,33% con respecto al año anterior, derivado principalmente de la política de eficiencia energética que viene aplicando la Autoridad Portuaria de Vigo.

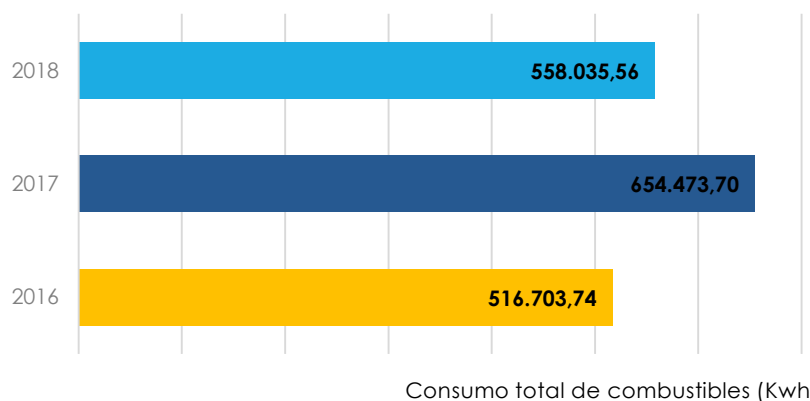


Consumo global de energía eléctrica (Mw)

La Autoridad Portuaria de Vigo implementa año tras año medidas de ahorro energético, como la sustitución de luminarias por equipos de bajo consumo, sistemas para la racionalización de los consumos de energía y en definitiva todo aquello que mejore la eficiencia energética en el entorno portuario. Se sigue trabajando en la reducción de los consumos sin justificar, derivados de estimaciones en zonas sin contadores o pérdidas en los centros de transformación, con la instalación de nuevos contadores de telectura como ya se ha hecho en las Lonjas y en la sede de la Autoridad Portuaria de Vigo.

En lo que respecta a la **producción de energía eléctrica**, la Autoridad Portuaria de Vigo dispone de varias instalaciones de paneles fotovoltaicos, ubicadas en la terminal ro-ro de Bouzas y la nave de servicios portuarios del muelle del Arenal. Ambas instalaciones han generado en 2018, **55,053 Mw**, dato inferior al año anterior debido a una avería en una de las instalaciones, ya sustituida para evitar que se repita este suceso. Además a mediados de diciembre de 2018, comenzó el funcionamiento de la instalación de Plaza de la Estrella, produciendo **0,59 Mw**.

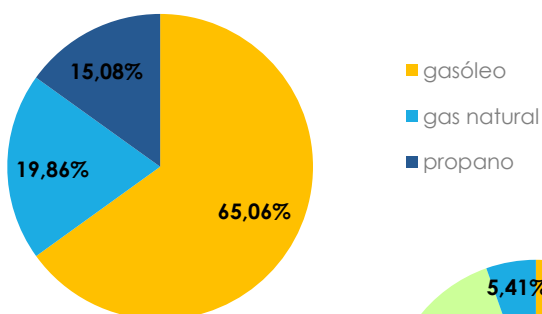
Consumo de combustibles. El desarrollo de los servicios de conservación, oficinas, parque móvil y embarcaciones de la Autoridad Portuaria de Vigo genera consumos de gasóleo, gas natural y gas propano, procedentes del uso de vehículos, embarcaciones, calderas y maquinaria.



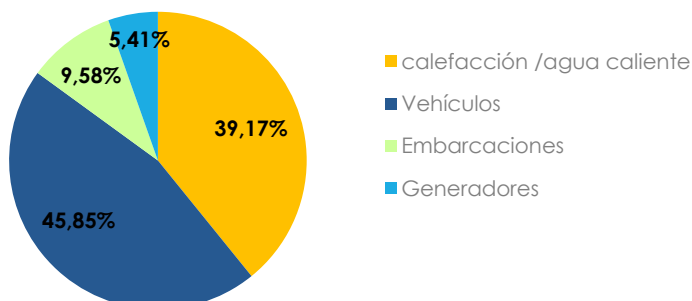
El consumo total de combustibles durante el ejercicio 2018 registra un descenso generalizado con respecto al año anterior. Destaca el descenso en el consumo de combustible de los vehículos del parque móvil (-7,80%), derivado de su uso eficiente y del ahorro que suponen los vehículos híbridos y eléctricos. También se ha registrado un descenso en embarcaciones (-56,34%), y caldera de gasoil (-34,29%), influenciado por la menor demanda en su uso.

La distribución del consumo por tipo de combustible y por usos se describen en los siguientes gráficos.

Consumo por tipos de combustible



Consumo por usos de combustible



Gestión ambiental en la Comunidad Portuaria

La eficiencia ambiental del Puerto de Vigo está fuertemente condicionada por el desempeño ambiental de las empresas privadas que operan en él. En este sentido, la Autoridad Portuaria haciendo uso de su función de órgano regulador, establece condiciones destinadas a mejorar el desempeño ambiental en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión / autorización.

Condiciones exigidas

- Disponer de un sistema de Gestión Ambiental
- Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales.
- Exigencia sobre gestión de residuos
- Referencia a planes de contingencia y medios necesarios
- Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad ambiental (Ley 27/2007)
- Obligación de disponer de responsable de operaciones en muelle
- Extinción de licencia por infracción grave medioambiental
- Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones
- Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones

Número y porcentaje de empresas que disponen de sistema de gestión ambiental

- Servicio al pasaje: **1** (50%)
- Servicio de estiba: **4** (80%)
- Servicio de recepción de desechos: **3** (100%)
- Servicios técnico-naúticos: **3** (100%)
- Terminales de mercancías: **7** (29,6%)
- Astilleros y empresas reparación naval: **11** (52,4%)
- Marinas deportivas: **1** (20%)

Anexo 1-. Relación de Indicadores



DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Funciones y forma jurídica		
I_01.	Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria	12
Gobierno y calidad de gestión		
I_02.	Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobiernos de la Autoridad Portuaria	13
I_03.	Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria	16
I_04.	Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria	35
I_05.	Existencia de comité de dirección y su estructura	17
I_06.	Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios y el Comité Consultivo de Seguridad.	83
Infraestructuras y capacidad		
I_07.	Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto .	12
I_08.	Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve .	22
I_09.	Iniciativas de promoción industrial o logística .	21
Mercados servidos		
I_10.	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos.	29
I_11.	Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.	31
I_12.	Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.	53
I_13.	Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.	50

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Servicios		
I_14.	Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad.	32
I_15.	Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.	7
I_16.	Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.	7
I_17.	Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías .	30
Calidad del servicio		
I_18.	Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso.	33
I_19.	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.	33
I_20.	Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio.	27
I_21.	Iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.	74
Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible.		
I_22.	Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad.	45
I_23.	Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).	46
I_24.	Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril y por rodadura .	Check list

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Comunicación institucional		
I_25.	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.	75
I_26.	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.	75
I_27.	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés .	77
I_28.	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.	79
I_29.	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.	86
Promoción comercial		
I_30.	Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto .	85
I_31.	Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto .	56
Compromiso institucional		
I_32.	Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.	Check list
I_33.	Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto.	40,56
I_34.	Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados .	56,68
I_35.	Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto.	56,68
I_36.	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad.	56
I_37.	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental.	56

DIMENSIÓN ECONÓMICA

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Situación económica financiera		
E_01.	Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios.	54
E_02.	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA .	54
E_03.	Servicio de la deuda.	54
E_04.	Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.	54
E_05.	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.	54
Nivel y estructura de las inversiones		
E_06.	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.	54
E_07.	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.	54
E_08.	Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto de del activo no corriente neto medio del ejercicio.	54
Negocio y servicios		
E_09.	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio.	54
E_10.	Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial.	54
E_11.	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo.	54

DIMENSIÓN ECONÓMICA

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Valor generado y productividad		
E_12.	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).	54
E_13.	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).	54
Impacto económico social		
E_14.	Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	50
E_15.	Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	55

DIMENSIÓN SOCIAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Empleo en la Autoridad Portuaria		
S_01.	Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.	59
S_02.	Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos.	59
S_03.	Distribución de plantilla por áreas de actividad.	59
S_04.	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.	59
Comunicación interna y participación		
S_05.	Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.	59
S_06.	Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria.	Check list
Formación		
S_07.	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	61

DIMENSIÓN SOCIAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
S_08.	Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	61
S_09.	Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias.	61
Estructura de la plantilla y equidad		
S_10.	Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.	62
S_11.	Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.	62
S_12.	Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años .	59
S_13.	Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.	59
Seguridad y salud en el trabajo		
S_14.	Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año.	63
S_15.	Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año.	63
S_16.	Evolución del índice de absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores.	63
S_17.	Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores	61
S_18.	Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección	65
Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria		
S_19.	Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.	Check list
S_20.	Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.	Check list

DIMENSIÓN SOCIAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
S_21.	Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.	Check list
S_22.	Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.	64
S_23.	Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.	61
Relaciones con el entorno		
S_24.	Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).	Check list

DIMENSIÓN AMBIENTAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Gestión ambiental		
A_01.	Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS.	Check list
A_02.	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	Check list
A_03.	Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.	Check list
A_04.	Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto	61

DIMENSIÓN AMBIENTAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
Calidad del aire		
A_05.	Principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas.	89
A_06.	Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto, relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.	90
A_07.	Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto.	89
A_08.	Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria.	90
A_09.	Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de veces en que se supera el valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre.	90
Calidad del agua		
A_10.	Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto.	91
A_11.	Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto.	91
A_12.	Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.	93
A_13.	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales.	Check list
A_14.	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales.	Check list

DIMENSIÓN AMBIENTAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
A_15.	Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.	94
A_16.	Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación.	39
A_17.	Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.	Check list
Ruidos		
A_18.	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.	95
A_19.	Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto, relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.	95
A_20.	Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica.	Check list
A_21.	Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria.	96
Gestión de residuos		
A_22.	Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos.	99
A_23.	Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto.	97
A_24.	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc .	98
A_25.	Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM.	Check list
A_26.	Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.	101

DIMENSIÓN AMBIENTAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
A_27.	Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.	Check list
A_28.	Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.	Check list
Ecoeficiencia		
A_29.	Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.	Check list
A_30.	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.	102
A_31.	Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.	Check list
A_32.	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común.	103
A_33.	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc) expresado como Kwh y como Kwh por metro cuadrado de zona de servicio.	104
Comunidad portuaria		
A_34.	Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.	105
A_35.	Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias.	105