



# Memoria de Sostenibilidad 2017

# Sumario

<b>Presentación</b>	3	Formación	43
<b>Responsabilidad Social Corporativa</b>	4	Conciliación e igualdad de oportunidades	44
<b>1. La Autoridad Portuaria de Vigo</b>	5	Seguridad y salud	45
Misión, Visión y Valores	6	Seguridad y protección	46
Descripción general	7	<b>5. El Puerto y la ciudad de Vigo</b>	47
Estrategia	9	Relación con el entorno social	48
Forma jurídica y gobierno	11	Canales de comunicación	50
Organigrama	12	Grupos de interés	51
Infraestructuras	13	Colaboración con otras administraciones	55
Mercado servidos	16	Consejos, comités y gabinetes sectoriales	56
Origen y destino de los tráficos	20	Promoción comercial	58
Servicios	21	<b>6. El Puerto y el medio ambiente</b>	59
<b>2. El Puerto Sostenible</b>	23	Gestión ambiental	60
Sistemas de gestión	24	Calidad del aire	61
Estrategia de Sostenibilidad	25	Calidad del agua	63
Movilidad sostenible	30	Emisiones acústicas	67
<b>3. El Puerto y su actividad económica</b>	32	Gestión de residuos	68
Entorno socioeconómico	33	Biodiversidad	71
Impacto económico-social	34	Ecoeficiencia	72
Resultado del ejercicio	36	Gestión ambiental en la Comunidad Portuaria	75
Indicadores	37	<b>7. Green Energy Ports Conference</b>	76
Valor industrial asociado al tráfico	38		
Gastos e inversiones	40	<b>Anexo I: Relación de Indicadores</b>	79
<b>4. El Puerto y sus empleados</b>	41		
Perfil de la plantilla	42		

## Presentación

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011) 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.



.- **Dimensión institucional**, que describe los principales retos y logros de sostenibilidad en relación a aspectos como modelo de gestión, identificación de grupos de interés, infraestructuras, mercados objetivo, comunicación institucional o calidad de los servicios.

.- **Dimensión económica**, que recoge todos los indicadores referentes a la situación económica de la Autoridad Portuaria.

.- **Dimensión social**, basada en la política de recursos humanos de la empresa, incluyendo la estructura de la plantilla, las acciones de formación y los esfuerzos realizados en materia de seguridad y salud.

.- **Dimensión ambiental**, que recoge la gestión ambiental del puerto y las medidas llevadas a cabo para reducir los impactos ambientales portuarios.

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.

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



Un puerto conectado, en un sentido amplio, no solo en lo referente a los medios e infraestructuras de transporte marítimo intermodal, sino también mediante procesos industriales y logísticos digitalizados, tecnologías de la información y la comunicación y eficiencia en la administración, eslabón clave con el usuario final.



Un puerto innovador, integrado en un ecosistema de conocimiento, I+D+i, transferencia, y con actuaciones comerciales diferenciadoras.



Un puerto verde, promotor de la protección y conservación del medio marítimo y costero, que haga un uso responsable de los recursos naturales y practique la sostenibilidad y la eficiencia energéticas.



Un puerto inclusivo, enfocado en las personas e implicado con la formación de las nuevas profesiones, la cohesión productiva de los sectores vinculados con el mar, y las actuaciones de innovación social.

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

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

# 1 - La Autoridad Portuaria de Vigo



## Misión, visión y valores

La **misión** del Puerto de Vigo es acrecentar el valor que tiene para la sociedad con el desarrollo de su actividad principal: 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.

La **visión** del Puerto de Vigo es la de constituirse en un puerto de referencia, tanto a nivel nacional como internacional, 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.

Así lo ha hecho al alinearse con la propuesta europea del Crecimiento Azul y la Estrategia Europea para la fachada Atlántica, buscando situarse en el horizonte 2020 como modelo de competitividad, eficiencia y sostenibilidad.

Los **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. Comprometiéndose con la transparencia y la integridad en el desempeño profesional, y en la comunicación entre la comunidad portuaria y sus grupos de interés, para favorecer el establecimiento de vínculos firmes y el sentimiento de pertenencia.

.- 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. Propiciando una mayor integración del puerto con la ciudad de Vigo mediante la maximización del dividendo social.

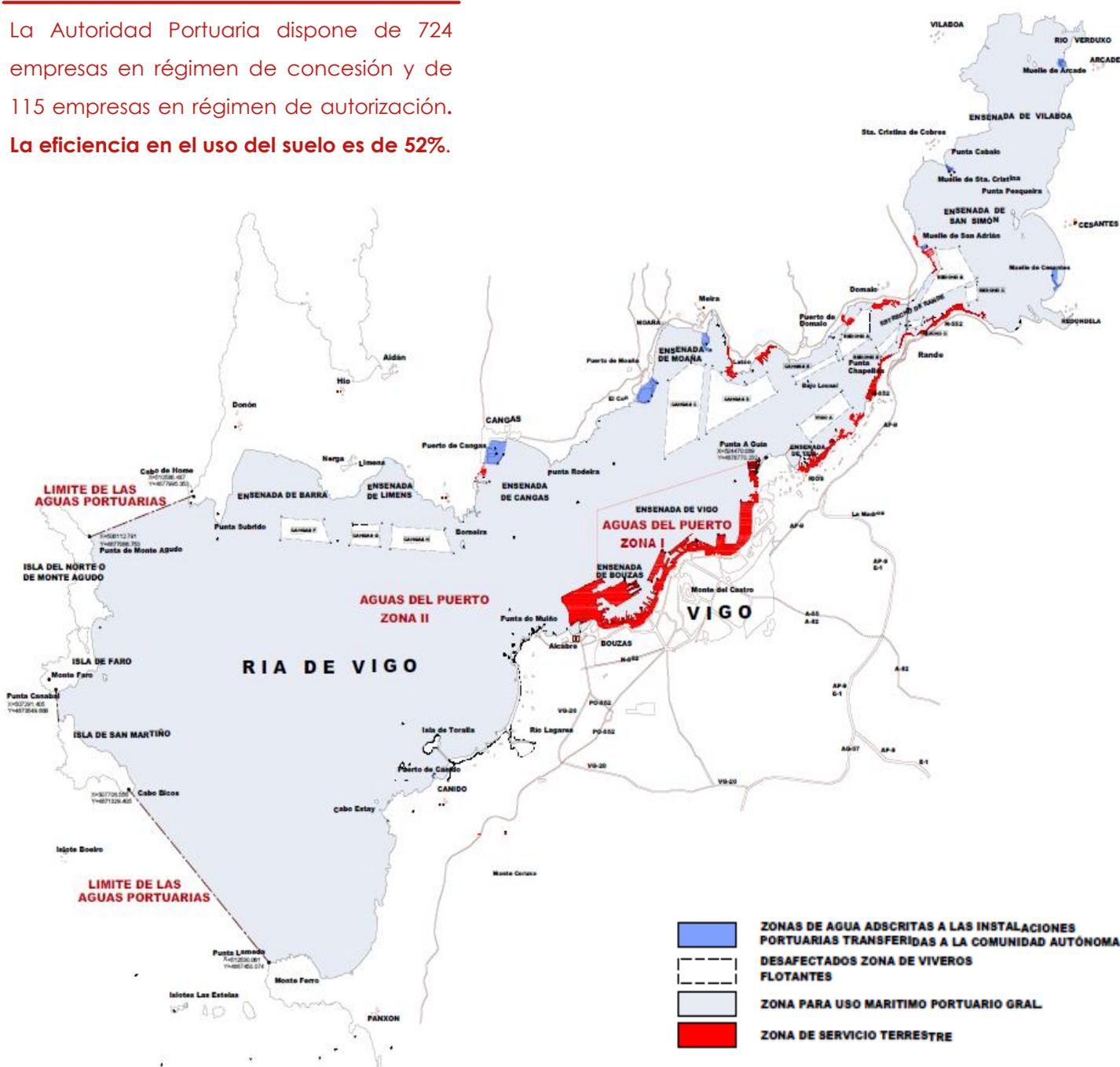
.- Ambiental: protegiendo y conservando la ría y su entorno, haciendo un uso responsable de los recursos naturales y practicando la eficiencia energética. Luchando contra el cambio climático mediante el desarrollo de tráficos menos contaminantes, el fomento de las energías renovables, y el impulso a la intermodalidad, en línea con las actuales políticas de transporte de la Unión Europea.

.- Innovadora: integrada en un sistema de conocimiento, I+D+i y transferencia, y con actuaciones comerciales diferenciadoras.

# 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 724 empresas en régimen de concesión y de 115 empresas en régimen de autorización. La eficiencia en el uso del suelo es de 52%.



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 m<sup>2</sup>, del que el 72,57% 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. 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.



PLISAN: La Plataforma Logística Intermodal del Puerto de Vigo, con un total de 300 hectáreas de suelo en los municipios de Salvaterra y As Neves, a 35 Km de Vigo, servirá de polo de servicios logísticos, transporte de mercancías e intermodalidad.

El Puerto de Vigo, como todos los puertos de interés general de España, necesita planificar su futuro adaptándose a las corrientes generales de la economía. En el año 2016 el Puerto de Vigo inicia el proceso de diseño e implementación de la estrategia de "Crecimiento Azul" (Blue Growth) logrando obtener como resultado en julio de 2016 un Plan concreto, **el Plan Blue Growth 2016-2020**, que define los objetivos y líneas estratégicas a desarrollar, así como un plan de acción concreto.

Este proceso ha sido fuertemente impulsado a lo largo del año 2017, demostrando su viabilidad, al lograr materializar la puesta en marcha de las acciones y proyectos previstos, así como mantener y dinamizar la participación de más de 250 personas representantes de diferentes organizaciones públicas y privadas. Las acciones y proyectos definidos en el proceso de diseño tenían como objetivo promover la competitividad del Puerto y de los sectores económicos vinculados a la actividad portuaria y marítima. Estas acciones y proyectos han sido desarrollados fielmente en diferentes fases, si bien se han reforzado e incluso incrementado, siempre vinculándolos al compromiso con los 4 Objetivos del Plan: Puerto Conectado, Puerto Innovador, Puerto Verde y Puerto Inclusivo



En la iniciativa viguesa se seleccionaron 14 áreas temáticas, basadas en las grandes áreas indicadas por la Comisión Europea, pero adaptadas al caso específico de Vigo.



En este marco, durante este año se han alcanzado algunos logros importantes. Por un lado, la aprobación de **MarinnLeg**, fundación conformada por un patronato público-privado que pretende reforzar la competitividad del sector marítimo-pesquero desde el refuerzo del conocimiento de los aspectos jurídicos y administrativos. Este proyecto se ha convertido en una herramienta importantísima de apoyo a las asociaciones empresariales, a la Autoridad Portuaria y a administraciones públicas a la hora de eliminar las trabas jurídicas y legales que lastraban la competitividad del Puerto de Vigo y de los sectores vinculados. Es de destacar los estudios realizados en materia del Brexit, el registro de los derechos de pesca o el tax lease, entre otros.

Por otro lado, en otros ámbitos se ha trabajado en la creación de **la Asociación Náutico - Deportiva de la Ría de Vigo**, la cual ha recibido el apoyo y reconocimiento de más de 30 empresas de dicho sector. Esta asociación público - privada pretende potenciar el sector náutico deportivo de la Ría de Vigo, dándole un mayor potencial internacional y aprovechar sinergias.

Asimismo, la formación ocupa un lugar esencial y de forma transversal a toda la estrategia Blue Growth, reconociendo la necesidad de reforzar capacidades profesionales, adecuadas a las exigencias de competitividad actuales. El trabajo desarrollado ha obtenido la aprobación de un proyecto **"Blue Careers"** financiado por la Fundación Biodiversidad, dirigido a mejorar las competencias de las personas que trabajan en el Puerto y en el sector marítimo, con formación y asesoramiento en industria 4.0 y TIC, cambio climático y operador portuario, con las más modernas tecnologías y uso de simuladores y realidad aumentada.

## Forma jurídica y gobierno

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

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

En cuanto a la financiación, cabe destacar que la Autoridad Portuaria de Vigo es autosuficiente económicamente. Con sus propios recursos, generados principalmente por la aplicación de las tasas de ocupación, actividad y utilización, debe hacer frente a sus gastos e inversiones con una rentabilidad mínima exigida, sin necesidad de acudir a los presupuestos generales del Estado.

La Autoridad Portuaria de Vigo está regida por su Consejo de Administración. Sus funciones se fijan en el artículo 30 de la Ley de Puertos.

Presidente Autoridad Portuaria Vigo: Enrique César López Veiga

Capitán Marítimo Provincial: Juan José Escolar Calzón

Directora Autoridad Portuaria Vigo: Beatriz Colunga Fidalgo

Adm. General Estado: Teresa Pedrosa Silva

Adm. General Estado: Juan José Vázquez Seijas

Adm. General Estado: Jose Antonio Segovia Arroyo (desde 2/5/17)

Adm. General Estado: Jaime Luezas Alvarado (hasta 2/5/17)

Ayuntamiento de Vigo: Abel Caballero Álvarez

Ayuntamiento de Redondela: Javier Bas Corugeira

Cámara Comercio, Industria y Navegación: José García Costas

Organizaciones empresariales: Jorge Cebreiros Arce

Organizaciones sindicales: Ricardo Valeiras Graña

Xunta de Galicia: Frederic Puech

Xunta de Galicia: Alfonso Rueda Valenzuela (desde 31/1/17)

Xunta de Galicia: Mercedes Rodríguez Moreda (desde 31/1/17)

Xunta de Galicia: Ignacio López-Chaves Castro (desde 17/2/17)

Xunta de Galicia: Juan Maneiro Cadillo (hasta 20/1/17)

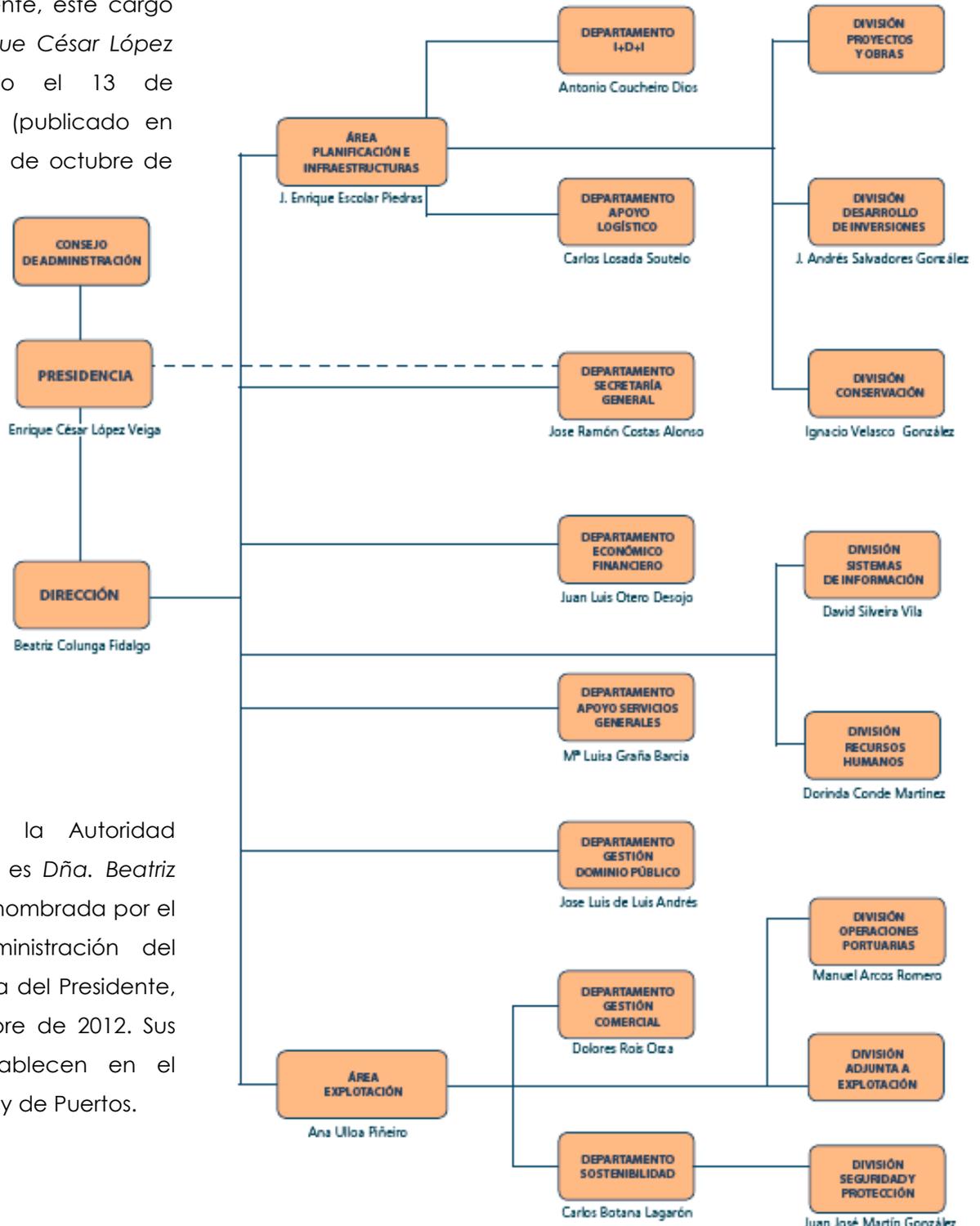
Xunta de Galicia: Antonio Fernández-Campa (hasta 17/2/17)

Sector Pesquero: Francisco Javier Touza Touza

Secretario: José Ramón Costas Alonso

## Organigrama

El **Presidente** de la Autoridad Portuaria de Vigo es designado por la Comunidad Autónoma y sus funciones están establecidas en el artículo 31 de la Ley de Puertos. 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).



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 la Ley de Puertos.

**BOUZAS**  
500,000 m<sup>2</sup>  
Terminal ro-ro  
Autopista del Mar  
Muelle reparaciones



**PUERTO PESQUERO**  
5 lonjas  
Viveros  
Frigoríficos



**TRASATLÁNTICOS**  
Terminal de cruceros  
700 metros de atraque



**ORILLAMAR**  
Astilleros  
Pantalanés de avituallamiento  
y reparación de buques



**COMERCIAL**  
Mercancía general  
Graneles y piezas especiales  
2ª Estación Marítima

**GUIXAR**  
Terminal de contenedores  
180,000 m<sup>2</sup> de superficie  
739 m de atraque  
Enlaces con autovías y  
ferrocarril.

## Mejoras en infraestructuras

Durante el año 2017, la Autoridad Portuaria de Vigo ha llevado a cabo importantes obras de infraestructuras, en especial el acondicionamiento de la nave de la Dársena nº 2 del Puerto Pesquero, conocida como Portocultura, para alojar unos espacios destinados a locales de oficinas. Esto ha supuesto una mejor y mayor rentabilización del espacio portuario, así como del dedicado a recreo ciudadano en el que se ha levantado una estatua del artista José Molares en honor del ilustre vigués Gonzalo de Vigo, miembro de la expedición de Magallanes.



También se ha iniciado la modernización de las oficinas y la adaptación de las antiguas viviendas de la sede central de la Autoridad Portuaria de Vigo, a las que se dará utilidad al acoger a la inmensa mayoría del personal de la Autoridad Portuaria, hasta ahora distribuido por diversos muelles y áreas portuarias, mejorando, como resultado la eficiencia del trabajo desarrollado.

Otras obras portuarias también importantes para continuar mejorando el desarrollo de la actividad del Puerto de Vigo, han sido el acondicionamiento del edificio de la Estación Marítima y de las naves de Comercio para uso de almacenamiento y oficinas, además de obras de menor cuantía como la diferentes trabajos de mantenimiento, señalización y servicios en el Puerto Pesquero.

OBRAS EN EJECUCIÓN O TERMINADAS EN EL 2017	Inversión certificada en 2017	Situación de la obra
Acondicionamiento de las Naves de Comercio para uso de almacenamiento y oficinas (fase I)	146.999,29 €	Completada
Liquidación acondicionamiento de las Naves de Comercio para uso de almacenamiento y oficinas (fase I)	25.407,88 €	Completada
Instalación eléctrica y de abastecimientos en el nuevo atraque de la Terminal de Transbordadores	24.229,76 €	Completada
Acondicionamiento de las Naves de Comercio para uso de almacenamiento y oficinas (fase IB)	77.828,34 €	Completada
Liquidación acondicionamiento de las Naves de Comercio para uso de almacenamiento y oficinas (fase IB)	5.970,17 €	Completada
Acondicionamiento del edificio de la Estación Marítima	54.912,47 €	Completada
Mejora del bombeo nº1 del Puerto Pesquero de Vigo	83.309,94 €	Completada
Refuerzo de firme en el Puerto Pesquero de Vigo	28.635,13 €	Completada
Reparación de firmes en varias zonas portuarias de Bouzas	22.631,93 €	Completada
Acondicionamiento de nave en dársena 2 del Puerto Pesquero	847.551,00 €	Completada
Refuerzo del dique flotante en Bouzas	123.000,00 €	Completada
Liquidación refuerzo dique flotante en Bouzas	12.298,60 €	Completada
Diversas mejoras en el amarre y acceso a la rampa nº7 en la Terminal de Transbordadores de Bouzas	82.164,56 €	Completada
Habilitación de almacén y dotación de aseos en el vestíbulo de las naves de Comercio	160.690,74 €	Completada
Mejora de cimentación y refuerzo rampa nº4 Bouzas TT	313.168,00 €	Completada
Mejora de cimentación y refuerzo rampa nº4 Bouzas TT	29.137,42 €	Completada
Cubierta naves armadores Dársena 2 de Bouzas	54.900,00 €	Completada
Mejora de accesibilidad y habilitación de las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria de Vigo	648.232,40 €	En ejecución
Pantalán Dársena 1 Bouzas	7.050,00 €	En ejecución
Ampliación del silo de almacenamiento vertical de vehículos de la TT de Bouzas	878.860,94 €	En ejecución
Acondicionamiento del edificio de Soportales del Berbés	34.702,53 €	En ejecución
Mejora de los elementos de atraque en el muelle de Guixar	202.537,28 €	En ejecución
Mejora de capacidad portante y seguridad vial en Orillamar	66.142,92 €	Completada
Proyecto de Infraestructuras de Sistemas Generales de la Plisan 1ª fase	2.151.138,54 €	En ejecución

## 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 todo 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.



Los operadores del Puerto de Vigo ofrecen 89 servicios marítimos regulares, distribuidos en 51 líneas de transporte de contenedores, 7 de mercancía general en convencional, 5 de graneles sólidos y líquidos, y 26 de transporte rodado.

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.

Serv. marítimos bonificados en 2017	Solicitante	Nº Escalas	Corta distancia	Regular
SUDAFRICA - EUROPA - K- LINE	VAPORES SUARDIAZ NORTE S.L.	40	Si	Si
LINEAS MARITIMAS ESPAÑOLA	VAPORES SUARDIAZ NORTE S.L.	300	Si	Si
WEC - NORTE EUROPA	W.E.C. LINES ESPAÑA S.L.U.	150	Si	No
WEC - CANARIAS-CASABLANCA	W.E.C. LINES ESPAÑA S.L.U.	130	Si	No
X-PRESS CONTAINER LINE	JOAQUIN DAVILA Y CIA, S.A.	120	Si	No
AUTOPISTA DEL MAR NANTES-TANGER	VAPORES SUARDIAZ NORTE S.L.	135	Si	Si
AGAX-DUNK	MARITIMA CONSIFLET S.A.	22	No	No
CEMENTEROS TUDELA/HOLCIM	PEREZ TORRES MARITIMA S.L.	90	Si	No
NAVIERA MACS	COMARSA	32	Si	No
CARNIVAL CORPORATION	A.PEREZ Y CIA S.L.	22	No	No
UECC (UNITED EUROPEAN CAR)	BERGE MARITIMA S.L.	220	Si	Si
HOEGH AUTOLINERS	JOAQUIN DAVILA Y CIA, S.A.	18	No	No
HAPAG LLOYD SPAIN	MARITIMA CONSIFLET S.A.	52	Si	No
RHENUS MARITIME SERVICES	ALFACARGO SHIPPING LOGISTICS	30	No	No
AFRICA-EUROPA	KALEIDO LOGISTICS S.L.	18	No	No
NAVIGASA	USUARIO GENÉRICO	15	No	No
MSC (MEDIT.SHIPPING CO.)	MEDITERRANEAN SHIP.CO.ESP SLU	52	Si	No
EUROPA – MEDITERRANEO	KALEIDO LOGISTICS S.L.	22	No	No
OPDR EUROPA-NORTE AFRICA	MARITIMA CONSIFLET S.A.	50	Si	No

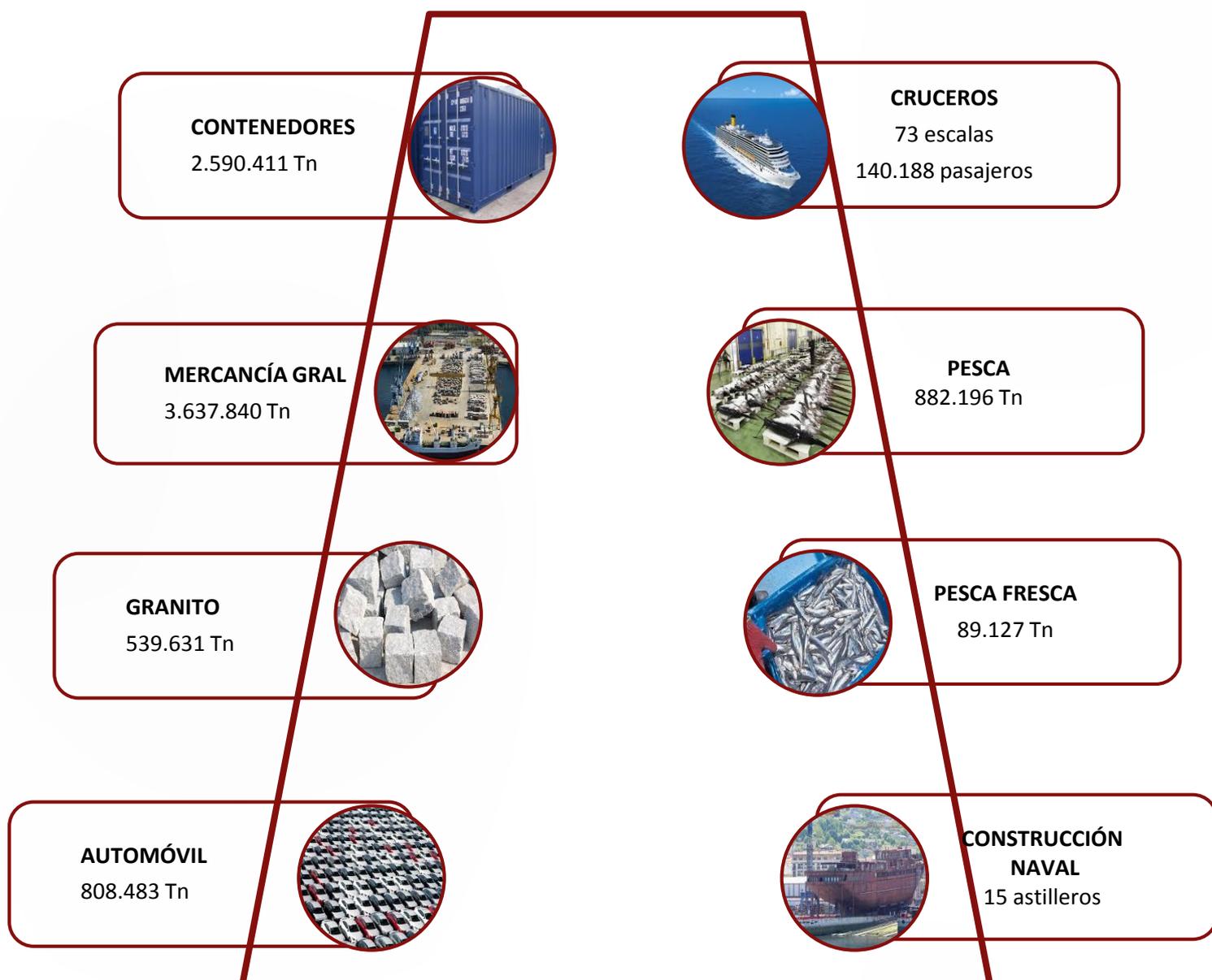
Además, conforme a lo establecido en el artículo 245 de la Ley de Puertos, la Autoridad Portuaria puede aplicar bonificaciones a la tasa del buque o a la tasa de actividad para incentivar mejores prácticas medioambientales o para incrementar la calidad en la prestación de los servicios, siempre y cuando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

#### Bonificaciones M. Ambiente/Calidad 2017

MSC Cruceros  
RCL Cruises  
Arabian Breeze, Baltic Breeze, Asian Breeze  
NYK  
Tuy Discovery 2  
Grieg Star  
MSC  
Hoegh Autoliners

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.

La media de los GTs de los buques que atracaron en Vigo en el año 2017 aumentó casi un 9,08%, lo que implica que los buques son cada vez más grandes, generando dificultades en algunos puertos para atenderlos, no así en Vigo, lo que constituye una de las principales ventajas competitivas que tenemos.



Durante el año 2017, la actividad en los muelles se ha incrementado ligeramente dando un **resultado final positivo** tanto en mercancía general como en graneles, que permite seguir manteniéndonos por encima de los cuatro millones de toneladas.

La pesca, la automoción y los materiales vinculados a la construcción son las mercancías que representan más del 70% del tráfico del puerto.

Este año el incremento de automóviles ha sido de un 8,08%, que sumado al incremento de componentes (1,12%), ha hecho que el volumen total alcanzado haya sido de 808.483 Tn. Estos resultados se deben fundamentalmente al buen funcionamiento de la factoría del grupo PSA y de la autopista del mar entre Vigo, Nantes-Saint Nazaire y Tánger.

La pesca congelada ha conseguido un volumen de tráficos mejor que el año pasado, incrementándose un 4,93%, a pesar de mantenerse los desvíos de este tráfico hacia el puerto de Leixoes. La pesca fresca, se ha incrementado en un 6,9% con respecto al año anterior, manteniéndose Vigo como puerto líder en España en volumen de descargas.

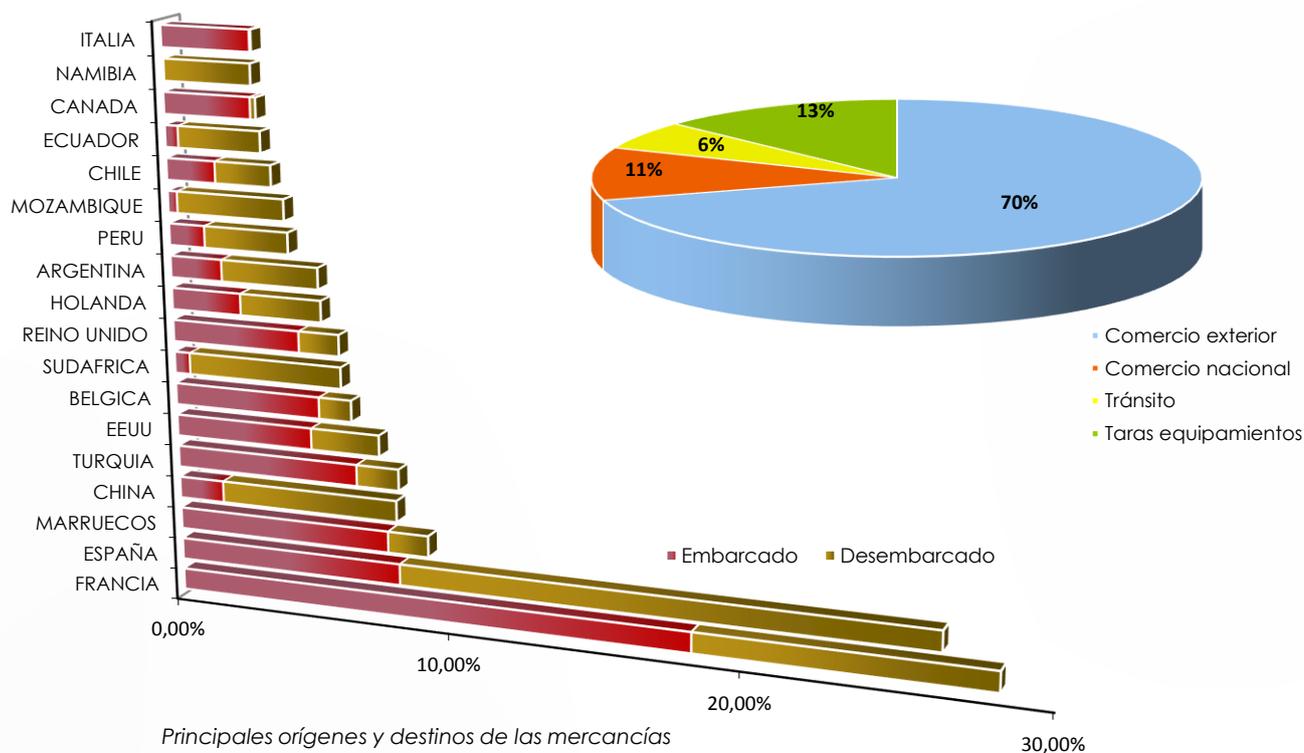
En relación al sector de la construcción se puede decir que, entre el granito en bruto, el granito elaborado, la pizarra, la madera y otros materiales se han superado las 720,000 toneladas.

Con respecto al tráfico de mercancías destacar que un 55,30% de toneladas se mueven en terminales marítimas concesionadas o autorizadas.

Tráficos de mercancías (Tn)	2015	2016	2017
Graneles líquidos	59.580 (1,39%)	60.452 (1,47%)	67.777 (1,60%)
Graneles sólidos	287.939 (6,71%)	234.910 (5,70%)	261.610 (6,18%)
Mercancía general	3.679.943 (85,72%)	3.566.241 (86,55%)	3.637.840 (85,93%)
Avituallamiento	187.771 (4,37%)	175.405 (4,26%)	171.736 (4,06%)
Pesca fresca	77.863 (1,81%)	83.366 (2,02%)	89.127 (2,11%)
Tráfico interior	0 (0,00%)	0 (0,00%)	5.604 (0,13%)
<b>Total tráfico</b>	<b>4.293.096</b>	<b>4.120.374</b>	<b>4.233.692</b>
<b>Mercancías en contenedores</b>	<b>2.630.832</b>	<b>2.584.713</b>	<b>2.590.411</b>
<b>Tráfico ro-ro</b>	<b>944.990</b>	<b>1.013.429</b>	<b>1.079.461</b>

## Origen y destino de los tráficos

Desde el punto de vista del origen y destino de los tráficos, destacan Francia, Marruecos, China, Turquía y EEUU, ya que juntos se reparten casi el 35% del tráfico internacional de carga y descarga del Puerto. Otros países como Bélgica, Sudáfrica, Reino Unido, Holanda y Argentina, tienen también peso relevante, representando en conjunto más del 16% del tráfico internacional de carga y descarga de mercancías.



Destaca el importante crecimiento de Marruecos y Canadá, gracias a la consolidación del tráfico de contenedores de la naviera Hapag Lloyd, que ha propiciado el aumento de tráfico de mercancías de importación y exportación con este país.

México es otro país que ha venido reforzando su peso específico en el comercio internacional a través del Puerto de Vigo desde la puesta en marcha de la línea de transporte ro-ro de la naviera Hoegh, principalmente en mercancías relacionadas con el sector de la automoción. Debido a razones geopolíticas, otros países tradicionalmente relevantes han reducido su transcendencia en el movimiento de mercancías en Vigo, como es el caso de los países afectados por la situación en Oriente Medio.

Francia sigue siendo el principal origen y destino de mercancías para el Puerto de Vigo, y ha experimentado un crecimiento del 6,60%, incremento que está directamente relacionado con el tráfico que mueve la autopista del mar entre Vigo y Nantes-Saint Nazaire, ahora con la incorporación de Tánger a la misma.

## 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.

Ordenación y control del tráfico portuario.

Control de las operaciones asociadas a los servicios.

Servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación.

Servicio de policía.

Servicio de alumbrado.

Servicio de limpieza.

Servicios de prevención y control de emergencias.

## Portuarios

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

Son actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos, como:

Servicios técnico-náuticos: practicaaje, remolque portuario, amarre y desamarre.

Servicio al pasaje, embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga de equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje.

Servicio de recepción de desechos generados por buques.

Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo 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, como:

Suministro de combustibles a buques y otros suministros.

Astilleros e instalaciones de reparación naval.

Servicios asociados a la pesca.

Servicios a embarcaciones náutico- deportivas.

Almacenamiento y distribución de mercancía.

## 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 varias iniciativas que garantizan 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.

**Iniciativas para  
fomentar la  
transparencia**

- Actualización de la página web
- Disposición en internet de los pliegos reguladores de los servicios portuarios
- Realización de jornadas informativas
- Poner a disposición de los posibles operadores de toda la documentación necesaria.
- Regulación de las condiciones de prestación de los servicios generales.
- Servicio de atención al cliente con compromiso de respuesta.
- Contar con el servicio "perfil del contratante" en la página web.
- Disponer de sede electrónica que facilite los trámites.

**Empresas que prestan  
Servicios Portuarios**

**Practicaje:** Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Vigo.

**Remolque:** Remolcadores Nosa Terra S.A. (Remolcanosa)

**Amarre/Desamarre:** Boteros amarradores de Vigo (Botamavi)

**Servicio al pasaje:** Vigo Cruise Terminal

**Recepción desechos:** Marpolgal/Reintegra/Gemarga

**Manipulación mercancías:** Termavi/Bergé Marítima/Estibadora Gallega/Líneas Marítimas Españolas/Pérez Torres Marítima



# 2-. El Puerto Sostenible



## Sistemas de gestión

La gestión de la Autoridad Portuaria de Vigo está avalada por certificaciones, ejemplo del esfuerzo y compromiso que se ha llevado a cabo hasta ahora. Dispone de las tres certificaciones ambientales, y basa todas y cada una de sus políticas en aras de la sostenibilidad ambiental.



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, además de los diferentes procedimientos, lo 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.

---

### 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 2017 se propusieron 12 objetivos, alcanzando un grado de consecución de un 92,67%.

---

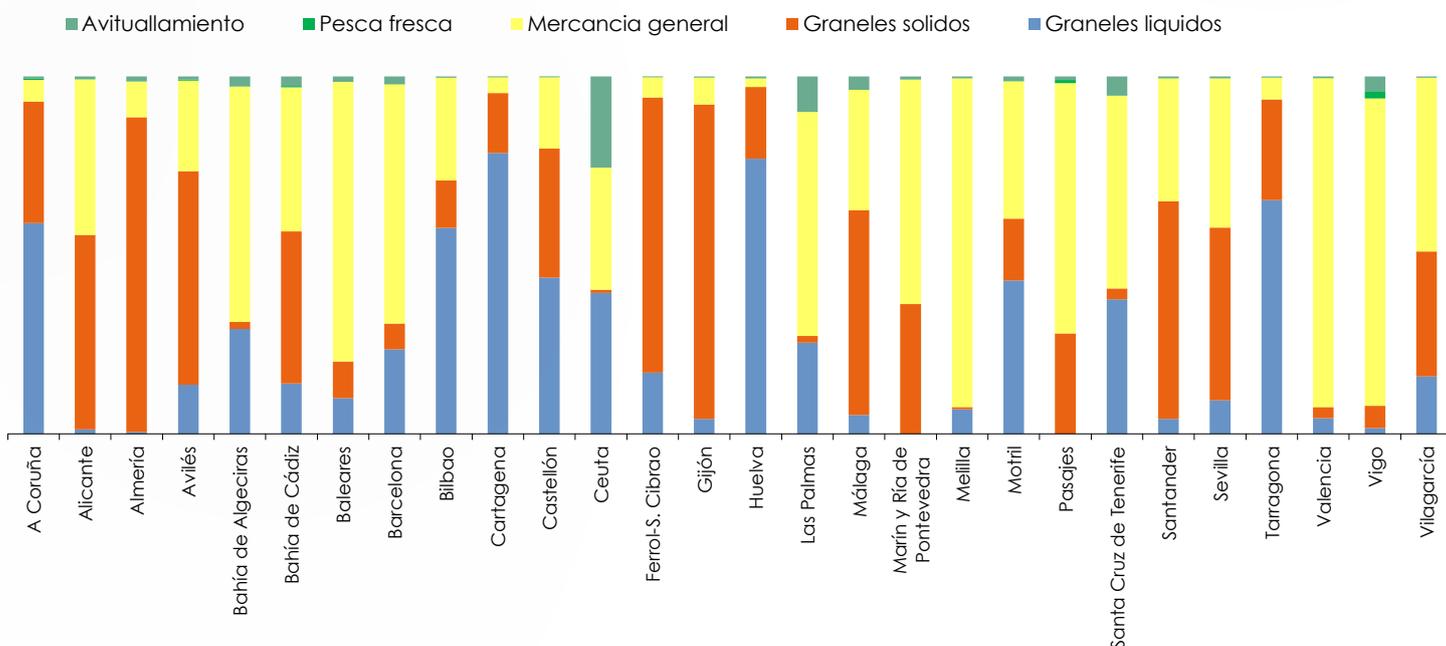
Desde la Autoridad Portuaria de Vigo se aplica una sólida estrategia de sostenibilidad, basada en un compromiso dirigido hacia la lucha contra el cambio climático, y que se basa en los siguientes puntos:

## 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 en el medio ambiente 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 2017 ha supuesto un refuerzo de ese constante crecimiento que se ha venido observando los últimos años, manteniéndose a niveles superiores al 90%, hasta alcanzar el 92,35% 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 219.438 TEUs (0,64%), correspondiendo 183.667 TEUs (-0,15%) a los contenedores movidos en la terminal lo-lo frente y 35.771 TEUs (4,90%) 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 2017**



## 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, que se materializan en proyectos como el **Tutatis** (Cíes Cero emisiones), el proyecto **Samuel LNG** (de creación de un sistema de abastecimiento de gas natural licuado y energía eléctrica a buques atracados en puerto), el **Core LNGas Hive** (basado en un sistema de suministro de electricidad a buques de la Autopista del Mar usando GNL) o el proyecto **Greening** (de uso de algas para captura de CO<sub>2</sub>).



### Compromiso

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 (CO<sub>2</sub>, SOX, NOX) y que alcanzará un 3% de autosuficiencia energética para el año 2022.

En este sentido, cabe recordar el refuerzo institucional que ha tenido la estrategia Blue Growth, como la adhesión a la misma, de la Secretaría General de Pesca y la posterior firma de un acuerdo para la puesta en marcha de un **Centro de Excelencia Blue Growth** en presencia de la Ministra de Medio ambiente, la Consellería do Mar, Puertos del Estado y la propia Autoridad Portuaria de Vigo, y que aportará un ámbito nacional posibilitando que la estrategia se pueda extender a otros puertos y áreas marítimas. Complementando todo ello, contamos también con el reconocimiento y **acercamiento a la FAO y la DG MARE de la Comisión Europea**, a la hora de apoyar en la implantación de esta estrategia tanto en Europa, como en otras zonas del mundo, con la creación de una red de Puertos Azules.



## 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. Para ello resulta indispensable la introducción de nuevas tecnologías a través de proyectos estratégicos como el **Smartviport**, que en un rápido recorrido comprende las siguientes acciones: georreferenciación, gestión y seguimiento de todos los activos de la Autoridad Portuaria, digitalización de los procesos internos y servicios prestados por el puerto y la comunidad portuaria, así como la puesta en marcha de la administración electrónica, la ampliación de los sistemas de vigilancia y gestión de intrusión.

Además, durante este año, se remodeló la **página web** de la Autoridad Portuaria de Vigo ([www.apvigo.es](http://www.apvigo.es)), entre cuyas novedades destaca que el usuario podrá acceder a información real y transparente como capturas de pesca, su comercialización diaria y precios de venta, los datos de los buques que se encuentran en el puerto con su ubicación exacta y operativa, o la previsión de entrada de los que, a corto plazo, atracarán en las dársenas pesqueras.



## Control ambiental

Diariamente, se lleva a cabo una importante labor de inspección y control de las actividades que se llevan a cabo en el puerto. Se presta una especial atención a aquellas que son susceptibles de provocar cualquier tipo de incidencia de carácter medioambiental.

El Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria de Vigo, fue aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante el 29 de enero de 2016, y en él se regulan los procedimientos de organización y actuación ante una incidencia y se relacionan los medios humanos y materiales de los que se dispone.



En el año 2017 se activó 14 veces el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo, 10 en su fase de alerta, y 4 en fase de emergencia en el nivel 1.

### Empresas con PIM aprobado según el RD 1695/2012

Astilleros Armada  
 Astilleros Metalships  
 Astilleros Vulcano  
 Frioja  
 Pescanova  
 Frigoríficos del Morrazo  
 Aucosa  
 Elnosa  
 Reintegra  
 A Lagoa  
 Cepsa Guixar  
 Termavi

## 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, a través del 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 diciembre del año 2017 han tenido lugar las primeras pruebas del prototipo en el puerto de Barcelona con un resultado muy positivo que permitirá validar y estandarizar este sistema en un futuro próximo. Este proyecto continuará durante el año 2018 y 2019 con pruebas piloto en los puertos de Tenerife y Vigo.



### SamuelLNG

Este proyecto se lleva a cabo en colaboración con los puertos franceses de Le Havre y Nantes Saint-Nazaire, siendo el principal objetivo del proyecto el diseño conceptual e innovador de una unidad flotante para el suministro y el almacenamiento de combustibles marinos, principalmente gas natural licuado, y que al mismo tiempo debe ser capaz de suministrar calor y electricidad a los buques.

Dentro de este proyecto la Autoridad Portuaria 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 en el puerto de Vigo.



## 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

Para ello se reducen los tiempos de tránsito y estancia de los camiones en el puerto y su entorno.

### Impulsar el tráfico Ro-Ro

Se promueve la utilización del transporte marítimo como infraestructura de servicios, en una prolongación de la infraestructura de carretera, con lo que se dota 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

#### Autopista del mar

Inicialmente 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) y se comenzaron a realizar cuatro enlaces semanales en una ruta que une los tres puertos. Además un buque que parte de Vigo hasta Nantes – Saint Nazaire amplía su ruta hasta el puerto de Zeebrugge en Bélgica.

El tráfico movido por sistema Ro-Ro ha supuesto en el año 2017 el 93,99%, en relación al total de mercancía general marítima import-export.



## Impulsar el tráfico ferroviario

El transporte ferroviario en el Puerto de Vigo, tiene un nivel de implantación muy bajo (0% de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril). La Autoridad Portuaria quiere impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril, para lo que encargó un estudio para el diseño de las posibles alternativas de conexión ferroviaria entre la terminal de Bouzas y la red general de mercancías.

Durante el presente año se llevarán a cabo consultas formales con Adif al objeto de definir el anteproyecto de la "alternativa 2" que traza el recorrido ferroviario desde el recinto Ro-Ro hasta Valladares para enlazarlo en Porriño con la línea ya existente, quedando así unido con los principales centros logísticos de la comarca (PTL, As Gándaras y Plisan-Puerto Seco).

Las alternativas 1 y 3 se han descartado en un principio por afectar a la ampliación de los terrenos por donde prevé su expansión el grupo PSA, y por el impacto social e industrial (zona de astilleros) que implicaría la construcción de una línea férrea por el borde urbano.



# 3-. El Puerto y su actividad económica



## Entorno socioeconómico

Vigo, es la primera ciudad de Galicia y la decimocuarta de España en el ranking de poblaciones españolas, en número de habitantes, siendo el motor económico y social de un gran área metropolitana que alberga más de 500.000 habitantes.



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. La proximidad de Portugal favorece las relaciones comerciales, culturales y de comunicaciones con el norte de este país, que beneficia al desarrollo económico e industrial de la ciudad de Vigo, convirtiéndola en el motor socioeconómico de la Euroregión Galicia – Norte de Portugal.

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.



## Impacto económico-social

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.

### Sector Naval



Los astilleros de Vigo siempre han sido un referente del sector a nivel nacional. Actualmente los astilleros se encuentran en proceso de recuperación, con nuevos encargos de buques.

7.475 empleos

### Sector Pesquero



El puerto de Vigo es el primer puerto europeo en el desembarque y comercialización de pescado fresco para el consumo humano, sin embargo sólo representa el 20% de la pesca. El 80% restante es pesca congelada que se recibe en buques congeladores de la flota pesquera y buques mercantes de contenedores. Los empleos relacionados con este sector se deben a la extracción, transformación y distribución del pescado.

28.547 empleos

### Sector Automoción



El puerto de Vigo dispone de una terminal Ro-Ro para el embarque y desembarque de mercancía general, especialmente de vehículos fabricados en la planta PSA Peugeot-Citroen de Vigo. Los automóviles nuevos, estratégicos para puerto y ciudad, han crecido hasta alcanzar las 474.003 unidades.

19.850 empleos

### Sector Granitero



La extracción, transformación y comercialización del granito es una industria de gran peso en el área metropolitana de Vigo. Pese a que este año, debido al desvío hacia otros puertos, ha disminuido el granito elaborado (-17,08%), ha aumentado el granito en bruto en un 11,63%, manteniendo buena parte del valor añadido del producto en la zona de influencia de Vigo.

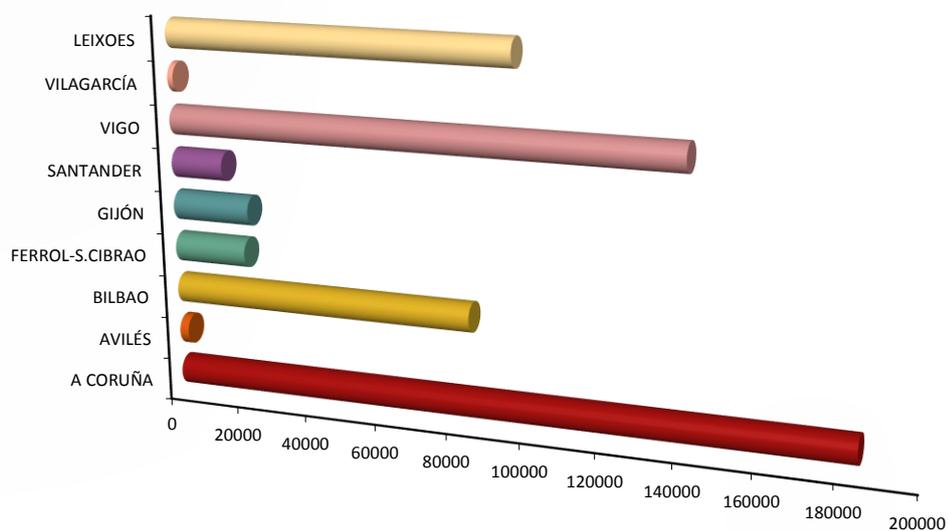
5.000 empleos



## Tráfico de pasaje

El tráfico de pasaje, de especial importancia para la ciudad, arroja un crecimiento positivo del 14,77%, aunque tal aumento se debe principalmente al tráfico interior de Ría (18,91%), compensando así la disminución experimentada por el tráfico de pasajeros a bordo de cruceros turísticos.

Número de pasajeros de crucero en el noroeste peninsular



## Resultado del ejercicio

En el ejercicio 2017, la cifra de negocio ha ascendido a 26.165 miles de €, lo que supone un incremento del 4,8%. En la formación del resultado de explotación, que alcanza la cifra de 2.498 miles de € destaca en relación con el año anterior:

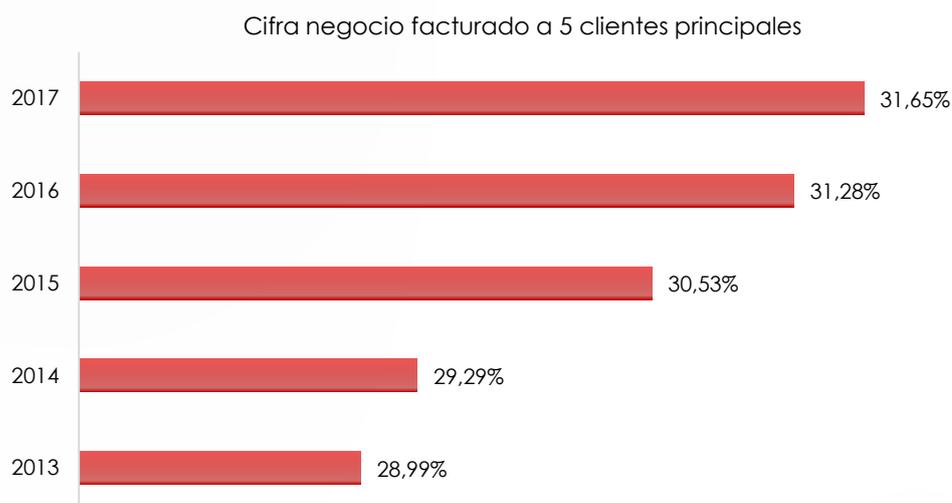
- Incremento de la Tasa del Buque en un 15% por la presencia de buques de mayor porte.
- Incremento de un 5% en la Tasa de Ocupación debida a la facturación de tasas de ejercicios anteriores.
- Incremento de un 18% de los Ingresos Accesorios por la imposición de diversas sanciones y la partida del Fondo de Compensación Interportuario que incluye una dotación de 1 millón de € para la reforma de las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria.

Del lado de los gastos es relevante el crecimiento de la partida de Otros Gastos de Gestión Corriente por la dotación de provisiones por importe de 360 miles de € y el crecimiento del 43% de los Servicios Profesionales por imputación a gasto de varias partidas del inmovilizado en curso.

El resultado del ejercicio antes de impuestos es de 2.193,5 miles de €. El balance de situación refleja una estructura financiera sólida, con una tesorería equilibrada y un importante fondo de maniobra.

Estas cuentas están pendientes de auditoría.

El porcentaje de la cifra de negocio facturado por la Autoridad Portuaria a los cinco principales clientes en los últimos años se representa en el siguiente gráfico.



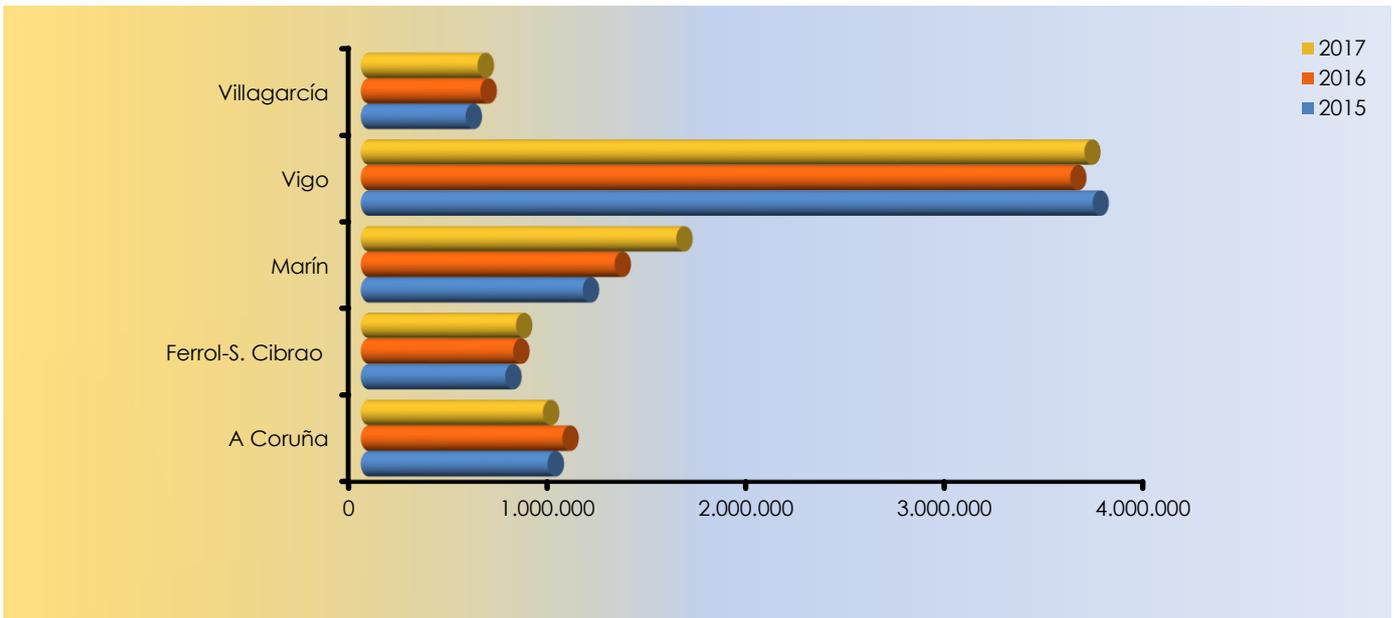
## Indicadores económicos

Tráficos de mercancías (Tn)	2015	2016	2017
Rentabilidad anual (%)	-0,64	0,22	0,50
EBIDTA / Tn	2,637	3,203	3,407
Variación EBIDTA (%)	-7,79	16,47	9,26
Servicio de la deuda (%)	0,00	0,24	0,16
Activos sin actividad (%)	100	0,00	0,00
Gastos explotación / Ingresos explotación (%)	102,63	96,54	92,19
Inversión pública / Cash Flow	1,6930	1,8567	0,8506
Inversión ajena / Inversión pública	0,9734	0,1953	1,7435
Renovación de activos	0,0517	0,0608	0,0291
Ingresos tasa ocupación / INCN (%)	26,83	27,02	27,08
Ingresos tasa actividad / INCN (%)	13,02	12,79	12,05
Uso comercial de la superficie (Tn movidas / m <sup>2</sup> )	7,715	7,397	7,600
Uso de muelles (Tn movidas / m)	346,568	332,295	341,384
INCN / Empleados	102.429,864	106.271,410	109.019,551
EBIDTA/ Empleados	44,437,63	52.639,630	56.313,669

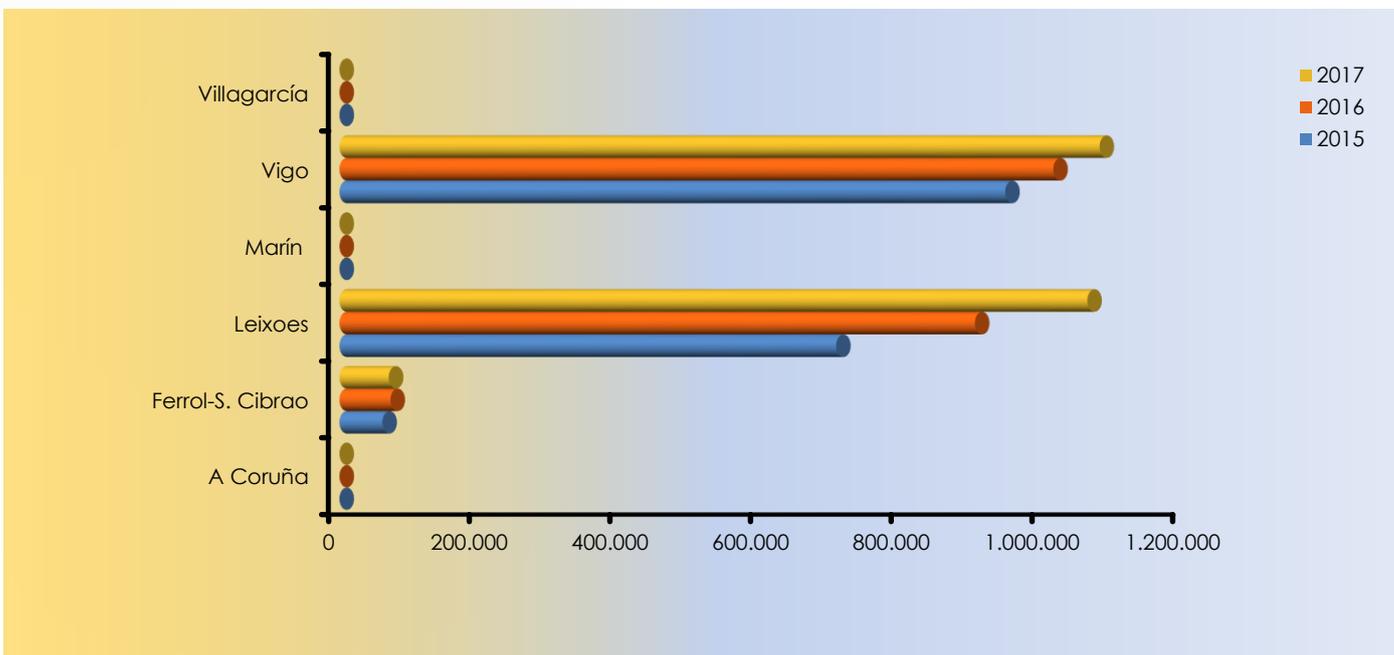


# Valor industrial

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 en posiciones de cabeza 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.

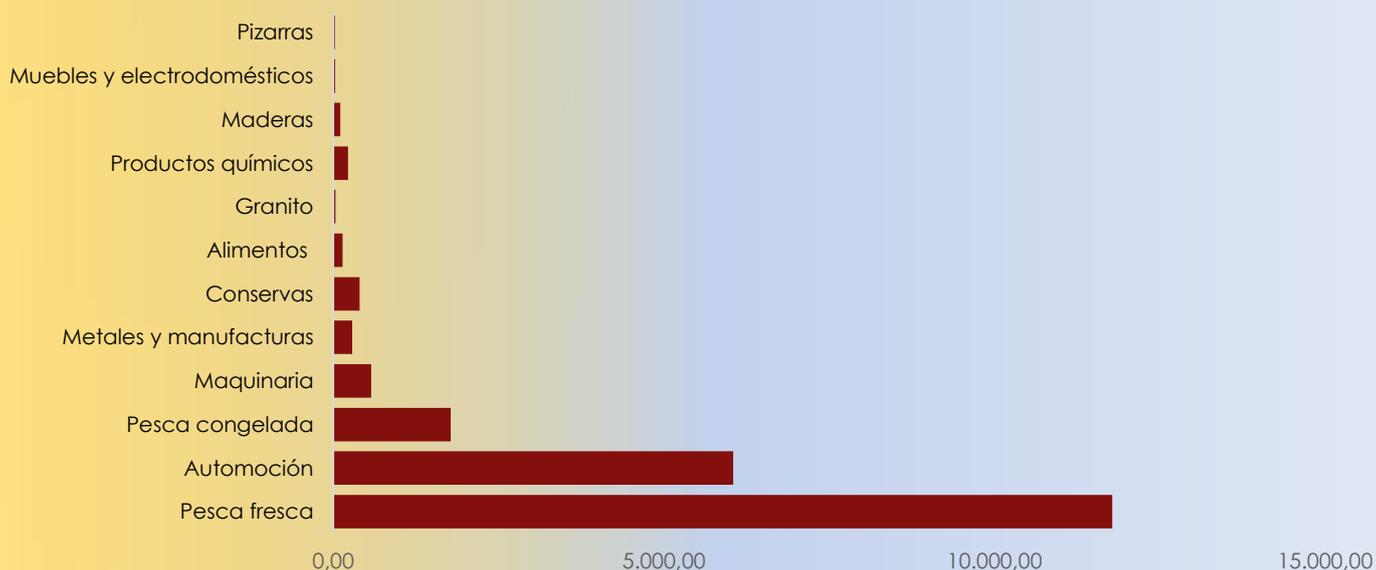


Con respecto al valor industrial por tráficos, el total del año 2017 fue de 11.783,06 m€, con el siguiente desglose:

<b>Valor industrial por tráficos (m€)</b>	
Pesca fresca	193,55
Mercancía nacional	382,45
Mercancía internacional: Exportaciones / Expediciones	6.562,93
Mercancía internacional: Importaciones / Introducciones	4.037,93
Mercancía internacional: Tránsitos / Embarque	219,54
Mercancía internacional: Tránsitos / Desembarque	386,66
<b>Valor industrial total</b>	<b>11.783,06</b>



**Valor industrial según la clase de mercancía (m€)**



## Gastos e inversiones

Concepto	Gastos e inversiones
Actividades sociales y culturales	245.693,24€
Seguridad y protección	2.144.130 €
I+D+i	247.993,58€
Promoción comercial	213,644.64€
Medio Ambiente	2,038,094,09€
Obras interfase puerto –ciudad	10.583,42€



# 4. El Puerto y sus empleados





---

**Plantilla media anual**      Dentro de convenio: 219  
Fuera de convenio: 21

---

**Tipo de contratación**      Contrato fijo: 195  
Contrato eventual: 45

---

**Distribución por género**      Hombres: 190  
Mujeres: 50

---

**Distribución por edad**      Menores de 30 años: 3  
Entre 30 y 50 años: 111  
Mayores de 50 años: 126

---

**Distribución por tipo de actividad**      Policía Portuaria: 110  
Mantenimiento: 38  
Oficinas (dentro de convenio): 71  
Oficinas (fuera de convenio): 21

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 99,17% de los trabajadores está representado por algún sindicato, con presencia en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. 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.

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.

Estadísticas formación	
% de trabajadores que siguen programas formativos	60% Dentro Convenio 29% Fuera Convenio
% de trabajadores con formación medioambiental	37,50%
Horas totales de formación/promedio nº empleados	8.541 horas/ 39,00 Dentro Convenio 1.715 horas/ 81,67 Fuera Convenio
Horas totales de formación en PRL/ promedio nº empleados	200 / 0,83
Acciones formativas dirigidas a la comunidad portuaria en materia de seguridad y protección	2

El sistema portuario dispone de un aula virtual de formación que permite cubrir un amplio espectro de necesidades formativas con costes sostenibles. Estas acciones formativas tienen como objeto actualizar el conocimiento de los empleados a nuevos requerimientos que afectan a la operativa portuaria. Durante este año se han desarrollado 42 programas formativos en relación con el sistema de gestión por competencias.

## Ejemplos de programas formativos

Asesoría jurídica	Gestión dominio público	Prevención riesgos
Calidad	Gestión de mercancías	Relaciones laborales
Comercial y marketing	Gestión documental	Sector y estrategia port.
Compras y suministros	Gestión económica financ.	Seguridad industrial
Comunicación y rel. Instituc.	Idiomas	Seguridad operativa
Conservación y mantenimiento	Infraestructuras	Sist. Ayuda Navegación
Contabilidad y auditoría	Logística e intermodalidad	Tráfico de pasajeros
Desarrollo proyectos telemáticos	Medio Ambiente	Uso y explotac. sistemas
Desarrollo RRHH y organización	Náutica Deportiva	
Dibujo técnico y topografía	Normativa portuaria	
Gestión activ. pesqueras	Operaciones y servic. Port.	

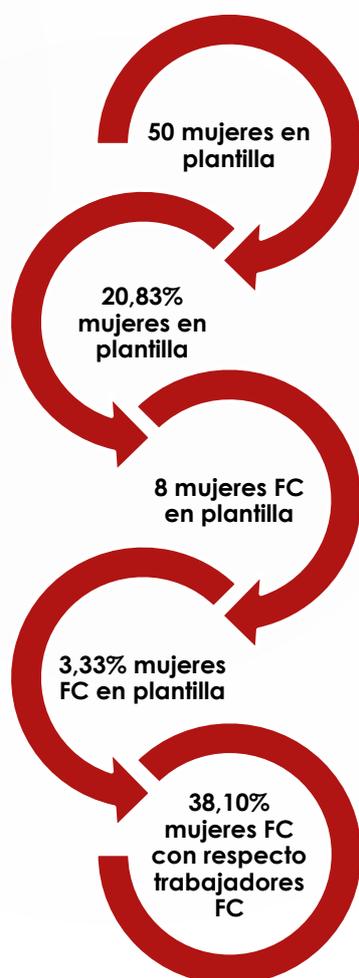
## Conciliación e igualdad

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.

La presencia de empleadas del género femenino en el conjunto de la plantilla de la Autoridad Portuaria mantiene su tendencia positiva de años anteriores.



## Seguridad y salud

La protección y seguridad de los trabajadores y usuarios del Puerto de Vigo tiene una gran importancia para la Autoridad Portuaria, como también el entorno en el que se mueven. Se han intensificado los esfuerzos en la prevención de riesgos laborales como respuesta a un marco normativo cada vez más exigente y a una responsabilidad de liderazgo social en la comunidad portuaria.

Índices de seguridad y salud	2015	2016	2017
Número de accidentes con baja	12	7	7
Número de días hábiles perdidos por accidente	260	330	425
Número de días hábiles perdidos por baja	4,966	4.810	3,831
IF (Índice de Frecuencia)	30,49	18,08	17,71
IG (Índice de Gravedad)	0,66	0,85	1,07
IA (Índice de Absentismo anual)	5,69	5,61	4,37

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 lo describe como uno de sus requisitos en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios así como en las condiciones de otorgamiento y títulos de concesión y autorización.

La Autoridad Portuaria también 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.

Terminales y empresas de servicios con OHSAS	Nº total con OHSAS	% con OHSAS	Empleos estimados
Terminal de mercancías	5	45,45	900
Terminal de pasajeros	0	0,00	
Servicio estiba	1	20,00	100
Servicio MARPOL	1	50,00	30
Servicio Técnico-Naútico	1	33,33	250

La distinción entre seguridad y protección se debe a la necesidad de diferenciar los conceptos relacionados con la seguridad industrial, seguridad laboral, riesgos tecnológicos, mercancías peligrosas, etc., con la seguridad contra actos antisociales. La primera será "Seguridad" mientras que la segunda, en el ámbito portuario, se conoce como "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.

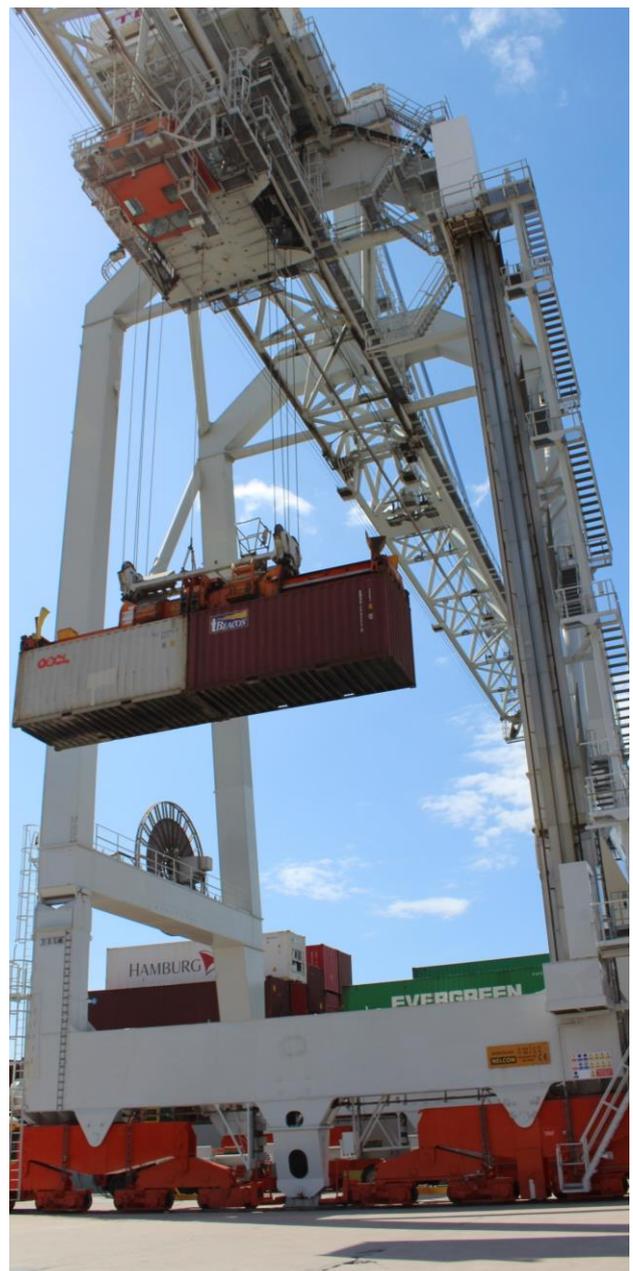
**En el año 2017 se han realizado 6 simulacros.**

## Protección

Con la aparición en el año 2004 del Reglamento (CE) Nº 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.

Implantación de un Plan de Protección Integral del Puerto que se aplica con rigurosidad y con personal altamente cualificado.

**En el año 2017 se realizaron 14 simulacros.**



# 5.- El Puerto y la ciudad



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

### Programa de fomento relaciones Puerto-Ciudad

La distribución y la situación geográfica del área de servicio de la Autoridad Portuaria de Vigo, que corre paralela a la costa ocupando una parte importante del litoral 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 estos 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 en el año 2017 en terreno de titularidad estatal fueron el festival de cultura y deporte urbano O Marisquiño o la Feria Gastronómica del Marisco, con la carrera popular 10 km Puerto de Vigo, entre otras.



### Cesión de superficies y acondicionamiento de espacios públicos compartidos

La Autoridad Portuaria a través de convenios institucionales o cesión directa de terrenos compartidos que carecen de utilidad directa para la actividad portuaria, muestra el interés del puerto en la ciudad a través de espacios comunes de disfrute para el ciudadano. Ejemplo de esta política podrían ser: la zona de las Avenidas, el área del muelle de Comercio, el muelle de Trasatlánticos, el área de Bouzas, integrados en los convenios de Abrir Vigo al Mar.

## 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	13	520
Académicas ESO- Ciclos formativos	35	1.492
Académicas universidad: Grados, Máster	18	459
Asociaciones / Centros ocupacionales	5	106
Profesionales / Institucionales	34	415
<b>Total visitas</b>	<b>102</b>	<b>2.992</b>

## 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.

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

La industria de cruceros incide cada vez en mayor medida en el aspecto de los puertos como Destino de Cruceros a la hora de incluirlos en sus itinerarios. Es por ello que la Autoridad Portuaria mantiene un contacto permanente y participa en campañas institucionales conjuntas con las principales instituciones de turismo locales y regionales: Turismo Rías Baixas, Diputación de Pontevedra y Turgalicia de la Xunta de Galicia, entre otras.



## Mejoras en infraestructuras

50

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.

Este año se ha comenzado el acondicionamiento de una dársena deportiva de la zona de servicio del puerto, concretamente en las inmediaciones del Paseo de las Avenidas, en la franja litoral central de la ciudad, comprendiendo los trabajos de acondicionamiento del muelle existente, la construcción de una rampa fija y la instalación de pantalanés, plataforma y playa flotantes que permitan la utilización de las instalaciones para acoger distintas actividades náutico-recreativas.

### OBRAS EN EJECUCIÓN O TERMINADAS EN EL 2017

Inversión certificada en  
2017

Situación de la  
obra

Acondicionamiento de dársena deportiva

10.583,42

En ejecución



## Canales de comunicación



Plaza de la Estrella, 1, 36201 Vigo



986 268 000



sac@apvigo.es



www.apvigo.es



Estrategia Blue Growth



Memoria anual



Declaración ambiental



Memoria Sostenibilidad



Folletos, guías, presentaciones



Ruedas de prensa

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 2017, en el servicio de SAC se gestionaron un total de 115 entradas, siendo 38 de ellas quejas (6 de forma presencial, 28 por medios electrónicos, 2 a través de teléfono y 2 por correo postal), 3 sugerencias (todas ellas presentadas por medios electrónicos) y 74 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.

# Grupos de interés

En el desarrollo de la estrategia Blue Growth Puerto de Vigo participaron activamente todos los grupos de interés del puerto procedentes en su mayoría de empresas usuarias del Puerto de Vigo, además de representantes de entidades públicas, de entidades de formación académica y de la llamada sociedad civil.



## 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

### Modelo de relación:

Reuniones  
Web Blue Growth  
Reuniones sectoriales  
SAC  
Visitas, jornadas  
Web/ Redes sociales APVigo

### Expectativas, inquietudes:

Creación de empleo  
Innovación dentro del puerto  
Acercamiento de la industria a la ciudadanía  
Cumplimiento de la legislación de aplicación  
Autosuficiencia económica (rentabilidad)

## 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

### Modelo de relación:

Misiones comerciales  
Reuniones  
Web Blue Growth  
Reuniones sectoriales  
SAC  
Visitas, jornadas  
Web, Redes sociales APVigo

### Expectativas, inquietudes:

Eliminación de monopolios  
Mejora en el funcionamiento PIF  
Simplificación trámites administrativos  
Reducción en el tiempo de las operaciones  
Reducción de costes  
Mejora de comunicaciones con la APVigo  
Mejoras en accesos al puerto

## Proveedores

AGEINCO / SAGEP / RENFE / ICSEM / Inova Labs / FEMXA / Infocrucero / INSTRA / Magallanes Renovables / Marexi / Norvento / ABANCA / Escuela de negocios Afundación

### Modelo de relación:

Web APVigo  
Reuniones / Web Blue Growth

### Expectativas, inquietudes:

Rentabilidad del puerto  
Simplificación de trámites administrativos

## Centros tecnológicos, centros de formación, universidad

CENTROS TECNOLÓGICOS: AIMEN / CETMAR / CSIC-IIM / INTECMAR / CTAG / Energy Lab / GRADIANT

CENTROS DE FORMACIÓN: Inst. Estudios Vigueses / Inst. Politécnico Marítimo Pesquero / Inst. "Salvador de Madariaga"

UNIVERSIDAD: Campus do mar / Facultad Bellas Artes / Universidad Vigo

### Modelo de relación:

Reuniones  
Web Blue Growth  
Reuniones sectoriales  
SAC  
Visitas, jornadas  
Web / Redes sociales APVigo

### Expectativas, inquietudes:

Creación de empleo  
Innovación del puerto  
Adecuar la formación a las necesidades del sector

## Empleados, sindicatos

Autoridad Portuaria, ITF, Rosa dos Ventos, Sindicatos

### Modelo de relación:

Reuniones  
Comités

### Expectativas, inquietudes:

Mejora de las condiciones laborales  
Mejora de la conciliación de la vida laboral y personal  
Mejora de las herramientas de trabajo  
Mejora de la comunicación interdepartamental

APIT Galicia / Asociación Taxis / BUXA / Museo ANFACO / Museo do mar / CC A Laxe / MERCACEVI / Ponle cara al turismo / RC Travel / Asociaciones vecinales

**Modelo de relación:**

Reuniones  
Web Blue Growth  
Reuniones sectoriales  
SAC  
Visitas, jornadas  
Web / Redes sociales APVigo

**Expectativas, inquietudes:**

Turismo asociado al tráfico de cruceros  
Preocupación por la pérdida de pasajeros  
Cuidado de la Ría de Vigo  
Conservación ambiental del entorno portuario.



## Colaboración con otras administraciones

La Autoridad Portuaria de Vigo colabora año tras año 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.

## Comité de Servicios Portuarios

Se acordó su constitución en el Consejo de Navegación y Puerto de fecha 19 de abril de 2007 y su coordinador en el Jefe de Área de Explotación. Realiza las siguientes funciones:

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

La reunión correspondiente al año 2017 tuvo lugar el 14 de diciembre.

## Comité de Promoción Comercial

Se acordó su constitución en el Consejo de Navegación y Puerto de fecha 3 de julio de 2009, y como miembros se decidió que debían ser a su vez parte de este Consejo, pudiendo convocar a otras personas o entidades como asesores. Lo coordina la Jefatura del Departamento de Gestión Comercial. Lo integran los 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.

Dicho comité realiza funciones relacionadas con la promoción comercial del puerto, teniendo entre sus funciones las siguientes:

- 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 para potenciar la imagen y desarrollo de la actividad portuaria.

La reunión correspondiente al año 2017 tuvo lugar el 27 de septiembre.



## Comisión del Puerto Pesquero

Se acordó su renovación en el Consejo de Navegación y Puerto de fecha 19 de abril de 2007, designando las entidades que lo componen y nombrando como Coordinador al Jefe de Explotación.

## Comité Consultivo de Seguridad

Se acordó su renovación en el Consejo de Navegación y Puerto de fecha 19 de abril de 2007, designando las entidades que lo componen y nombrando como coordinador al Jefe de la División de Seguridad.

## Comité de Sostenibilidad

Grupo asesor y de apoyo a la Comisión Europea a la hora de modificar leyes y desarrollar estrategias. El representante es el Jefe del Departamento de Sostenibilidad.

## Grupos Blue Growth

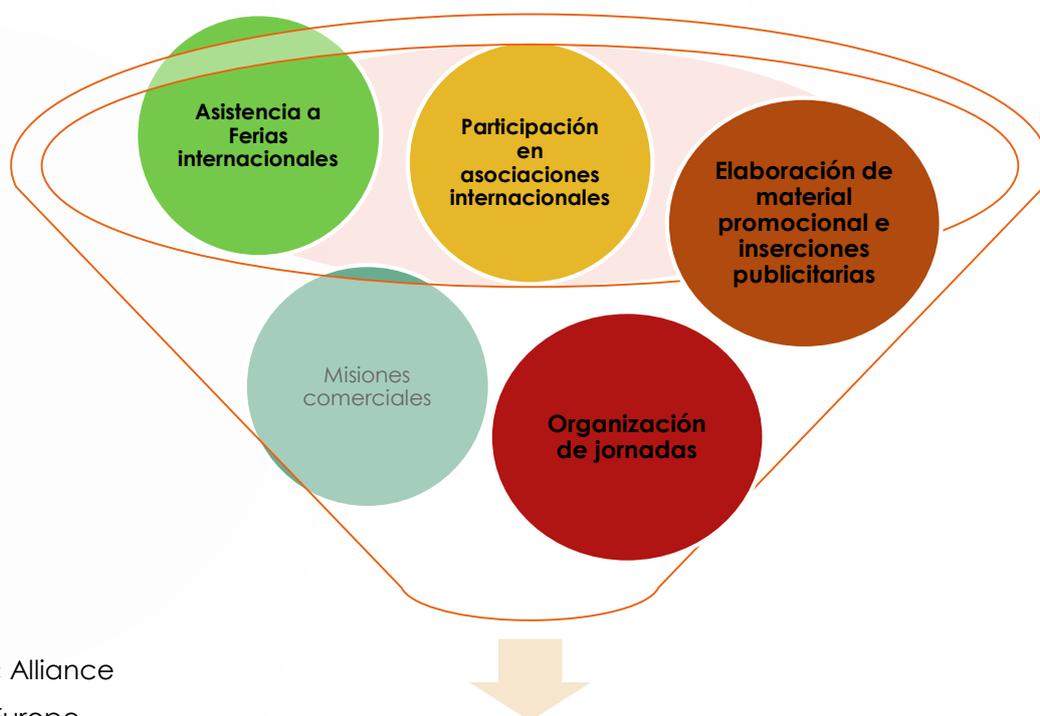
Se realizan reuniones periódicas de los grupos de trabajo definidos para cada actividad de la estrategia Blue Growth del Puerto de Vigo.

## Promoción Comercial

### Ferias y misiones comerciales

Feria Internacional Breakbulk Europe Antwerp (24-26 abril)  
 Feria Transport Logistic Munich (9-12 mayo)  
 Feria Internacional Conxemar (3-5 octubre)  
 Madrid Fruit Attraction (18-20 octubre)  
 Misión comercial inversa empresas chinas sector automoción  
 Seatrade Cruise Shipping Global Fort Lauderdale (13-16 marzo) Florida EEUU  
 International Cruise Summit Madrid (23-30 noviembre)  
 Seatrade Europe (6-8 noviembre) Hamburgo  
 Cruise Europe Conference (25-27 abril) Bremen  
 Misión navieras de cruceros Reino Unido (mayo 2017)  
 Misión navieras de cruceros Alemania (junio 2017)  
 Presentación de Blue Growth ante DG Mare y entidades financieras europeas (julio y septiembre 2017)  
 VI Encuentro Hispano-Marroquí del transporte y la logística de Tánger (23 y 24 marzo)  
 Misión comercial Islas Falkland (noviembre 2017)

### Asociaciones internacionales



Atlantic Alliance  
 Cruise Europe  
 Asociación Española de Promoción  
 del Transporte Marítimo de Corta Distancia  
 Red Cylog

# 6-. El Puerto y el medio ambiente



La Autoridad Portuaria de Vigo renueva anualmente la certificación medioambiental UNE-EN ISO 14001 desde su obtención en el año 2007. Este sistema de gestión ha sido adaptado para cumplir con lo establecido en el reglamento CE 1221/2009 (EMAS III).

DNV-GL

## CERTIFICADO DEL SISTEMA DE GESTIÓN

Número de certificado: 243087-2017-AE-IBE-ENAC	Fecha Inicial de Certificación: 03 abril 2014	Válidez: 03 julio 2017 - 03 julio 2020
---	--	---

Se certifica que el sistema de gestión de

### AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

Plaza de la Estrella, 1, 36202, Vigo, Pontevedra, Spain  
y las sedes que se mencionan en el Anexo que acompaña a este certificado

es conforme a la Norma del Sistema de Gestión Medioambiental:  
**ISO 14001:2015**

Este certificado es válido para el siguiente campo de aplicación:  
**La gestión directa de los servicios portuarios: el servicio de ordenación, coordinación y control de tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre; la coordinación y vigilancia de las operaciones desarrolladas en las lonjas de altura, grandes peces y bajura; los servicios de señalización y balizamiento marítimos, los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes; el servicio de alumbrado en las zonas comunes; el servicio de limpieza en las zonas de tierra y agua; los servicios de prevención y control de emergencia.**  
**La gestión de la ejecución de las obras en el ámbito portuario.**  
**La gestión de uso del dominio público portuario: concesiones y autorizaciones.**  
**La gestión directa de los servicios portuarios básicos: practicaje, técnico-náuticos, servicios al pasaje, servicios de manipulación y transporte de mercancías, servicio MARPOL.**

Lugar y fecha:  
Barcelona, 03 julio 2017



ENTIDAD ACREDITADA: DNV GL BUSINESS ASSURANCE ESPAÑA, S.L.U. C/ Garrota, 6-8, Pl. 3 Of. 1. 08020, El Prat de Llobregat, Barcelona, Spain.  
TEL: +34 93 479 38 00. www.dnvgl.es/enac

Oficina de emisión:



Ana del Río Salgado  
Representante de la dirección



### CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN NO REGISTRO CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO

O Secretario Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas da Xunta de Galicia certifica que:  
El Secretario General de Calidade e Avaliación Ambiental da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas da Xunta de Galicia certifica que:

#### AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

Para o centro de / Para el centro de:  
**PLAZA DE LA ESTRELLA, 1 36201 VIGO**  
Foi registrada co número / Ha sido registrada con el número  
**ES-GA-000303**

De acordo co Regulamento (CE) N° 1221/2009 do Parlamento Europeo e do Consello de 25 de novembro de 2009, relativo á participación voluntaria de organizacións nun sistema comunitario de xestión e auditoría medioambientais (EMAS), e polo que se derogan o Regulamento (CE) n° 761/2001 e as Decisións 2001/681/CE e 2006/193/CE da Comisión, para as actividades de:  
De acuerdo al Reglamento (CE) N° 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), y por el que se derogan el Reglamento (CE) n° 761/2001 y las Decisiones 2001/681/CE y 2006/193/CE de la Comisión, para las actividades de:

#### GESTIÓN DO DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO\* GESTIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO\*

Santiago de Compostela, a 2 de decembro de 2010.

Data de rexistro: 06/10/2010  
Fecha de registro: 06/10/2010



XUNTA DE GALICIA  
CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,  
TURISMO E INFRAESTRUTURAS  
Decreto de Xunta de Galicia e Avaliación Ambiental

O secretario Xeral  
El secretario General



Justo de Benito Basanta

\*) A validez do presente Certificado de inscrición no Rexistro EMAS está condicionada ao cumprimento das obrigacións de mellora continua, medicións ambientais, revisións ambientais, comunicacións ambientais e outras condicións establecidas no propio Regulamento.  
)\*) La validez del presente Certificado de inscripción en el Registro EMAS está condicionada al cumplimiento de la organización en el propio sistema, medicións ambientais, revisións ambientais, comunicacións ambientais e outras condicións establecidas no propio Regulamento.

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.	

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 SamuelLNG, para el diseño de una unidad flotante para el suministros y almacenamiento de combustibles (principalmente GNL) y que permita dar electricidad y calor a los buques al mismo tiempo.

La Autoridad Portuaria de Vigo tiene un Convenio con la Xunta de Galicia por el que se realiza al menos una campaña anual de control de la calidad del aire, por lo que el Laboratorio de Medio Ambiente de Galicia pone a nuestra disposición una unidad móvil que mide los contaminantes gaseosos y particulados en el aire ambiente. Esta unidad móvil está dotada de diversos equipos que posibilitan la absorción del aire circundante permitiendo el análisis y obtención de datos en continuo cada 10 minutos de los siguientes parámetros: BEN, CO, NH<sub>3</sub>, NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>25</sub>, SO<sub>2</sub>, a través de un sofisticado equipo de cromatografía de gases y un recolector de partículas para su posterior análisis.

Durante el año 2017 se realizaron dos campañas, una en la zona de Bouzas (del 27 de abril al 13 de junio) y otra en el muelle de Trasatlánticos (del 14 de junio al 23 de agosto), cumpliendo los valores límites legislados en ambas localizaciones. Se adjunta la información referida a cada una de las campañas.

Parámetro	Dato analizado en la estación móvil en Bouzas	Nº	V. Ref.	Incumple
CO	Media en mg/m <sup>3</sup>	0,1	-	-
NO	Media en ug/m <sup>3</sup>	5,2	-	-
NO <sub>2</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	14	40	No
NO <sub>x</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	22	-	-
O <sub>3</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	64	-	-
PM <sub>10</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	18	40	No
PM <sub>25</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	9,2	26	No
SO <sub>2</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	1,8	-	-
BEN	Media en ug/m <sup>3</sup>	0,03	5	No

Parámetro	Dato analizado en la estación móvil en Trasatlánticos	Nº	V. Ref.	Incumple
CO	Media en mg/m <sup>3</sup>	0,11	-	-
NO	Media en ug/m <sup>3</sup>	7,5	-	-
NO <sub>2</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	15	40	No
NO <sub>x</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	26	-	-
O <sub>3</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	54	-	-
PM <sub>10</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	17	40	No
PM <sub>25</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	9,0	26	No
SO <sub>2</sub>	Media en ug/m <sup>3</sup>	2,0	-	-
BEN	Media en ug/m <sup>3</sup>	0,03	5	No

En cuanto a quejas derivadas de emisiones atmosféricas, en el año 2017 se registraron dos casos derivados de las operaciones de granallado de buques en astilleros y en una instalación.

## Calidad del agua

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, 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.



**Faro Silleiro** En este punto 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 (15/3/17)

Parámetro	Resultado	Límite
Sólidos en suspensión	9 mg/l	35 mg/l
DBO5	23 mg/l	25 mg/l
DQO total	51 mg O2/l	125 mg O2/l
Nitrógeno amoniacal	2,19 mg/l N	15 mg/l N
Aceites y grasas	<10 mg/l	20 mg/l
Fósforo	1,31 mg/l	10 mg/l

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.

<b>BOUZAS</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Coliformes Tot	42 ufc/100 ml	80 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	12 ufc/100 ml	20 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	70 mg/l	21 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	7,8
Turbidez	<0,2 unf	<0,1 unf
Saturación de O2	NP	7,67 %O2
Fosfatos	0,33 mg/l	<0,29 mg/l

<b>PUERTO PESQUERO</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Coliformes Tot	80 ufc/100 ml	20 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	10 ufc/100 ml	12 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	57 mg/l	33 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	7,8
Turbidez	0,2 unf	<0,1 unf
Saturación de O2	NP	7,75 %O2
Fosfatos	0,37 mg/l	<0,29 mg/l



<b>ORILLAMAR</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Coliformes Tot	98 ufc/100 ml	28 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	36 ufc/100 ml	12 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	71 mg/l	26 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	7,8
Turbidez	0,2 unf	<0,1 unf
Saturación de O2	NP	7,83 %O2
Fosfatos	<0,29 mg/l	<0,29 mg/l

<b>A LAXE</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Coliformes Tot	0 ufc/100 ml	54 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	0 ufc/100 ml	36 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	24 mg/l	16 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	7,7
Turbidez	<0,2 unf	<0,1 unf
Saturación de O2	NP	7,59 %O2
Fosfatos	0,37 mg/l	<0,29 mg/l

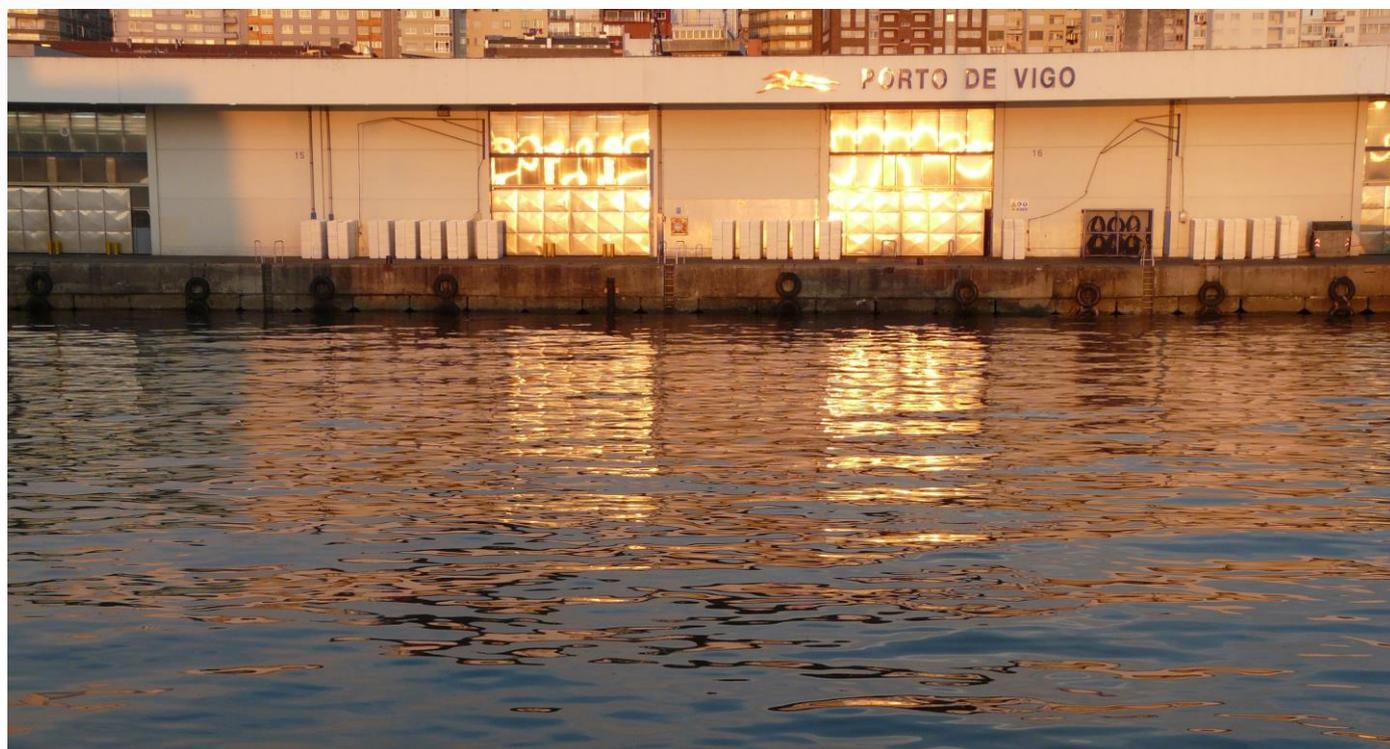
<b>GUIXAR</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Coliformes Tot	0 ufc/100 ml	31 ufc/100 ml
Coliformes Fecales	0 ufc/100 ml	16 ufc/100 ml
Hidrocarburos Tot	<0,50 mg/l	<0,50 mg/l
Sólidos en suspensión	61 mg/l	45 mg/l
Sólidos sedimentables	<0,09 ml/l	<0,1 ml/l
pH	7,2	7,8
Turbidez	0,2 unf	<0,1 unf
Saturación de O2	NP	7,75 %O2
Fosfatos	<0,29 mg/l	<0,29 mg/l

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.

**Embarcación tipo Pelican** Durante el año 2017 se han recogido 38,01 toneladas de residuos de la lámina de agua de las dársenas portuarias



Además, desde el año 2012, la Autoridad Portuaria colabora con el **proyecto "Pescal"**, cuyo objetivo es la recogida por parte de los barcos de pesca de los residuos que recojan en sus redes durante las campañas de pesca y traerlos a puerto para su cuantificación y reciclaje. El fin último de este proyecto es lograr tener caladeros y mares más limpios. Desde el inicio del proyecto, se han retirado un total 24.915 kg de residuos.



## 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 2017 se registraron dos casos, uno por el motor de un buque atracado y otro por un tráiler en la zona de la lonja.

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 de 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

Un año más la Autoridad Portuaria ha superado cotas en cuanto a valorización de residuos alcanzando en 2017 más de un 80% de residuos valorizados, lo que ha supuesto un incremento del 8% con respecto al año 2016, debido fundamentalmente al incremento en la valorización de residuos orgánicos, poliespan, papel y cartón, madera, plástico, envases y chatarra.

Residuos y subproductos (Tn)	2015	2016	2017
Poliespan	23,95	30,12	33,38
Papel y cartón	38,26	58,82	65,56
Madera	151	171,4	241,01
Plástico	67,72	103,5	146,32
Envases	0	26,2	71,76
Redes	22,09	33,07	16,28
Chatarra	7,8	4,6	6,6
Vidrio	1,98	0	0
Neumáticos	0	0	0
Residuos orgánicos segregados	2.165,51	3.096,85	4.158,53
Total de residuos y subproductos valorizados	2.478,32	3.524,56	4.739,44
Total de RSU no valorizados	1.259,68	1.341,42	1.150,32
<b>% de residuos y subproductos valorizados</b>	<b>66,3</b>	<b>72,4</b>	<b>80,4</b>



Acuerdo firmado entre la Autoridad Portuaria y Ecoembes para la **recuperación de envases**. El gestor es González Couceiro.

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. Durante este ejercicio destaca la gestión de "otros residuos" derivados de la tala de una palmera afectada por la plaga de picudo rojo

Otros residuos no peligrosos(Tn)	2015	2016	2017
Lodos de la red de sanamiento (m3)	9,79	0	0
Lodos de depuradora (m3)	1,50	1,50	2
Sanitarios portátiles 8m3)	5,57	8,37	8,1
Cartuchos tóner (Tn)	0,03	0,01	0,08
RAEES no peligrosos (Tn)	0,31	0,74	0,78
Otros no peligrosos (Tn)	0	0,17	3,84

En cuanto a los residuos peligrosos, la Autoridad Portuaria se encuentra dada de alta como pequeño productor 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. Durante este ejercicio, ha destacado la gestión de 1,440 kg de placa de uralita que se encontró abandonada en el muelle y sin lograr identificar con éxito a su productor.

Residuos peligrosos (kg)	2015	2016	2017
Residuos peligrosos	849,27	854	2.116

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 el 21 de diciembre de 2015.

Residuos MARPOL (m3)	2015	2016	2017
MARPOL Anexo I	10.953,46	9.621,68	10.802,54
MARPOL Anexo IV	450,9	688,52	784,54
MARPOL Anexo V	7.134,94	7.291,61	8.110,99

### Punto Verde



En el Punto Verde de recepción de residuos MARPOL se han recogido este año 24,25 m3 de aceite, 40,30 m3 de envases, 1,48 m3 de filtros y 8,24 m3 de absorbentes contaminados. Además se han expedido 334 certificados de retirada de residuos a los buques que han utilizado este punto, casi un 20% que el año anterior.

Con el convenio "Ecopilas" se han recogido 825 kg de pilas en el Punto Verde.



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

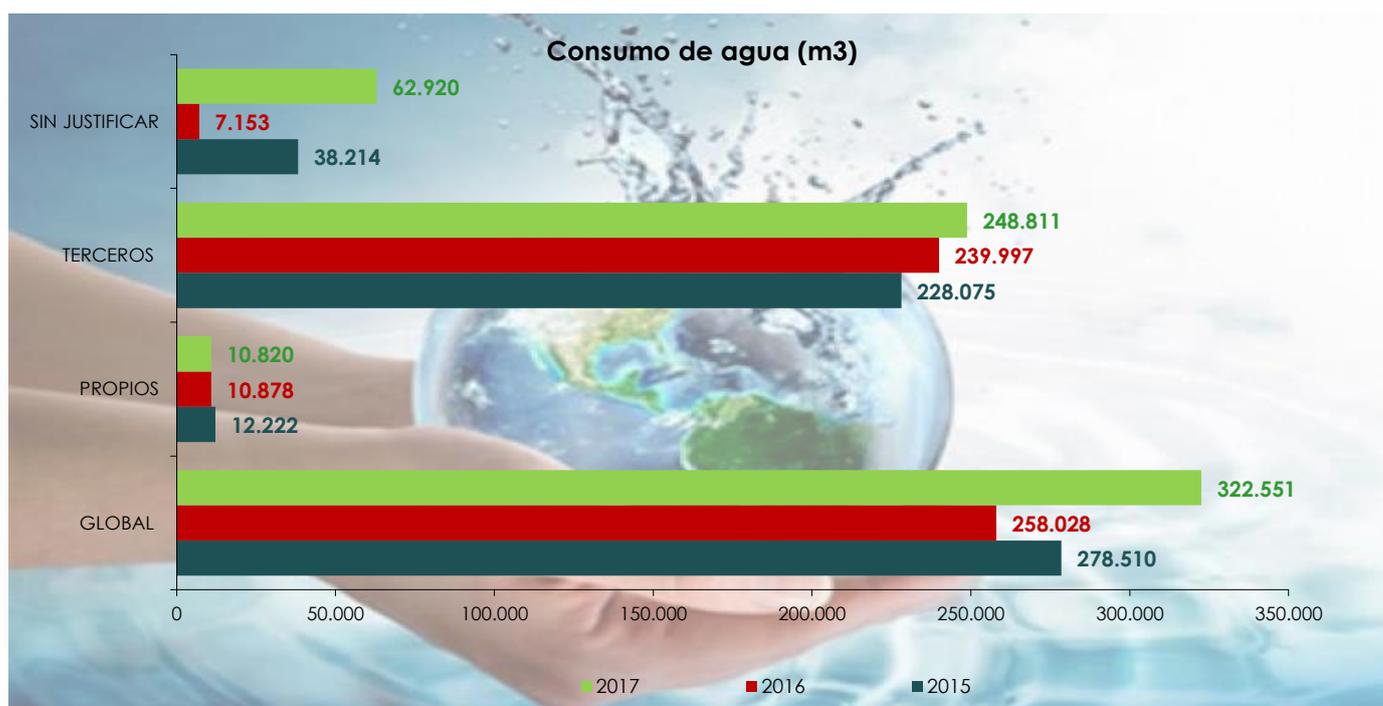
**San Simón**  
LIC, Espacio intermareal  
2,252 Ha

## Ecoeficiencia

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. También se han instalado electrolineras en el puerto, para fomentar el uso de coches eléctricos.

### Consumo de agua

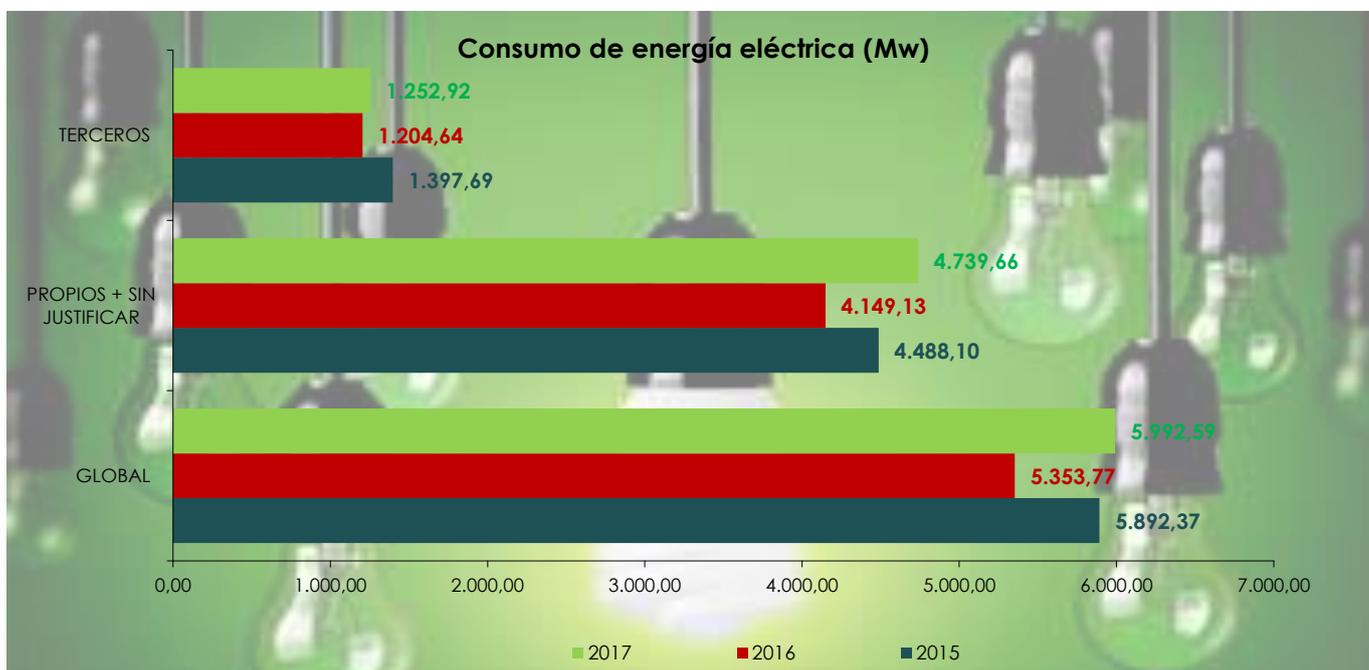
Durante el año 2017, se ha producido un notable incremento en el consumo global de agua, derivado del incremento en el consumo de usuarios y a consumos sin justificar, mientras que el consumo propio se mantiene constante, registrando un ligero descenso (-0,6%) con respecto al ejercicio anterior.



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

El Puerto de Vigo es un gran consumidor de energía eléctrica, fundamentalmente para dar servicio a los usuarios. Los consumos más altos derivan de la iluminación de zonas comunes y alumbrado exterior, sistemas de climatización, funcionamiento de equipos, señalización, suministro a buques, etc.



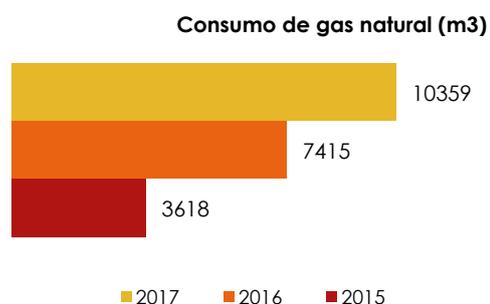
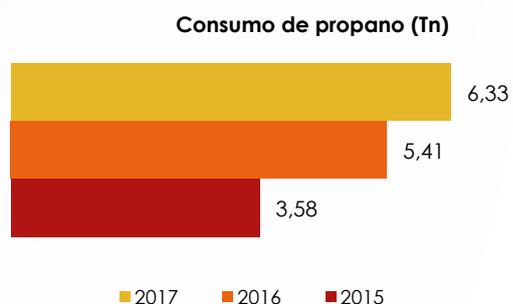
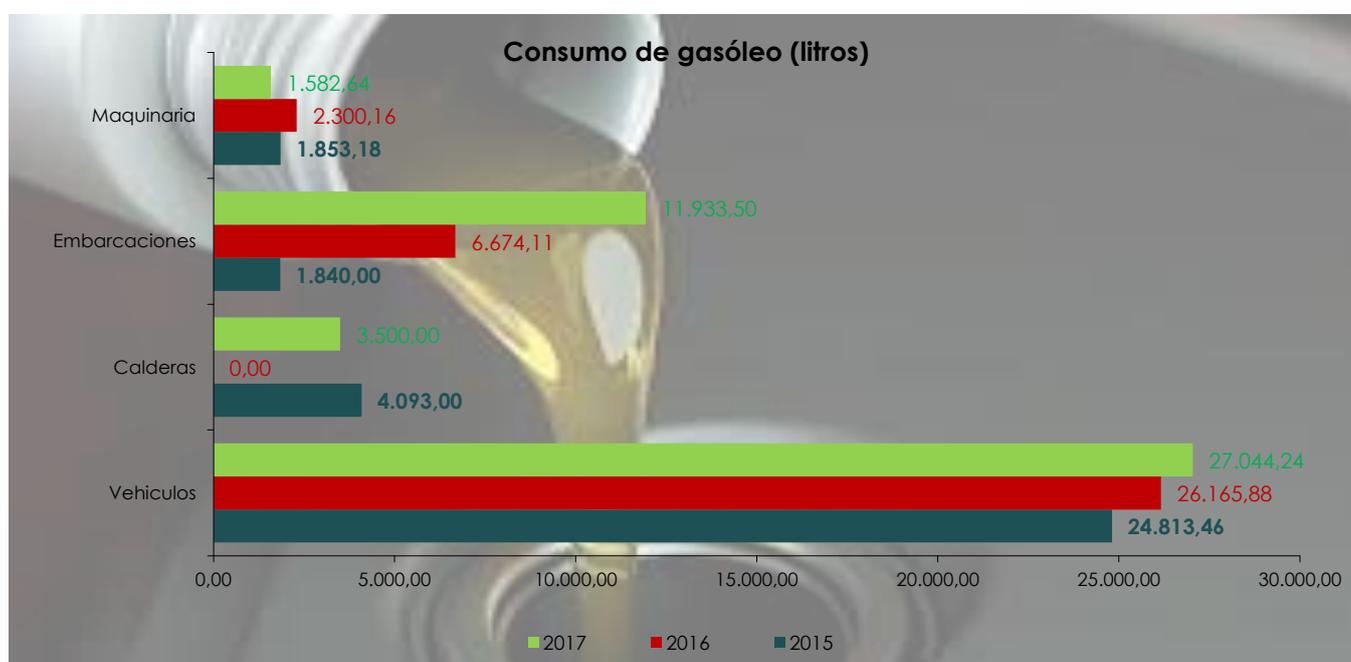
La Autoridad Portuaria de Vigo implementa año tras año medidas de ahorro energético, como la sustitución de luminarias por equipos de bajo consumo, sistemas para la racionalización de los consumos de energía y en definitiva todo aquello que mejore la eficiencia energética en el entorno portuario.

En lo que respecta a la **producción de energía eléctrica**, la Autoridad Portuaria de Vigo dispone de dos instalaciones de paneles fotovoltaicos, una de ellas ubicada en la terminal ro-ro de Bouzas y la otra en la nave de servicios portuarios del muelle del Arenal. Ambas instalaciones han generado en 2017, **107,31 Mw**, prácticamente los mismos resultados que el año anterior.

## 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.

Durante el ejercicio 2017, se registra un incremento en el consumo general de gasóleo de un 20% con respecto al ejercicio anterior, debido fundamentalmente al incremento de consumo de embarcaciones y calderas. Los consumos del parque móvil se mantienen estables registrando únicamente un incremento del 3,2% con respecto al año anterior.



# 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 amb.
	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

Terminales y empresas de servicios con OHSAS	Nº total con SGA	% con SGA	Empleos estimados
Terminal de mercancías	12	50,00	900
Terminal de pasajeros	1	100,00	
Servicio estiba	5	100,00	100
Servicio MARPOL	2	100,00	30
Servicio Técnico-Naútico	3	100,00	250



### Sistema de Gestión Ambiental

Cada año son más las empresas que disponen de un sistema de Gestión Ambiental para las actividades que desarrollan en el puerto.



El pasado 27,28 y 29 de junio, la Autoridad Portuaria de Vigo acogió la tercera edición del Congreso Internacional Green Energy Ports Conference, una conferencia que edición tras edición, ha conseguido convertirse en todo un referente entre la comunidad portuaria internacional.

Organizada por la Autoridad Portuaria de Vigo con el apoyo de Puertos del Estado, la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO), la Xunta de Galicia, el Consorcio de la Zona Franca de Vigo, y la Secretaría General de Pesca (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente), la Green Energy Ports tiene cada vez una mayor acogida. Prueba de ello son los más de 200 inscritos en esta ocasión y la participación de más de 13 países (entre los que podemos destacar Estados Unidos, Alemania, Francia, Italia, Portugal, Suecia, Inglaterra, Grecia, Irán, México, etc).

Este año, además, cobró una especial relevancia el encuadre de la Conferencia bajo el marco de la Estrategia Blue Growth; una iniciativa puesta en marcha por la Autoridad Portuaria de Vigo en el año 2016 y cuya meta es convertir a los puertos en modelo de referencia de Crecimiento Azul, propiciando su competitividad, eficiencia y sostenibilidad.

Según recordó el Presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Enrique C. López Veiga, en el acto de inauguración, donde estuvo acompañado por el Presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, el Conselleiro de Economía, Francisco Conde, y el Secretario General de Pesca, Alberto López-Asenjo, "**Green Energy Ports Conference**" nace en el año 2013 con el objetivo de la consecución de un puerto sostenible y respetuoso con el medio ambiente y el desarrollo de políticas y acciones que marcaron el camino hacia el objetivo de "Puerto Verde".

*"Nuestro objetivo y nuestro compromiso como Autoridad Portuaria de Vigo es lograr ser un puerto verde, innovador, inclusivo y conectado. Pero no podemos hacerlo solos. Es nuestra obligación y nuestro saber hacer, trabajar con la comunidad internacional. Sólo si trabajamos juntos lograremos contribuir al desarrollo sostenible de nuestras comunidades a través del Crecimiento Azul", destacó.*



Durante la Conferencia, se contó con la participación de representantes de los puertos europeos con mayor trayectoria en el uso de energías limpias, como Hamburgo y Estocolmo, que llevan desarrollando desde hace años importantes medidas de eficiencia energética, reducción de emisiones, uso de energías renovables y la ampliación de infraestructuras que posibilitan el transporte a gas. Además, participó el Puerto de Los Ángeles que, junto con el Puerto de Long Beach, fueron los primeros en ser denominados “puertos verdes”, liderando internacionalmente el camino en la reducción de emisiones atmosféricas, mejora de la calidad del agua, desarrollo de nuevas tecnologías e iniciativas como el “Programa de Camiones Limpios” y el “Programa de Avance Tecnológico”, que colocó al puerto en la vanguardia de la sostenibilidad en la región portuaria y marítima internacional.



Asimismo, participaron los máximos representantes de instituciones internacionales y españolas, como el Director Ejecutivo de EMSA (European Maritime Safety Agency); la Secretaría General de ESPO (European Sea Ports Organisation); representantes de la DG Mare (Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea); las Secretarías Generales de Pesca de Portugal y España; Puertos del Estado; representantes de ECOPORTS y de las Consellerías de Economía, Medio Ambiente y Mar. Asistieron delegaciones de puertos como Le Havre, Nantes-Saint Nazaire, Rouen, Civitavecchia, la Organización de Puertos de Irán, la Asociación de Puertos del Mar Tirreno septentrional y los anteriormente mencionados Estocolmo, Hamburgo y Los Ángeles, además de puertos españoles como Barcelona, Valencia, Cartagena, Baleares, Vilagarcía, A Coruña, Marín, Sevilla, Avilés, Melilla, Bilbao, Santander, Tenerife, Las Palmas, Gijón, Huelva, Motril y, por supuesto, Vigo y su Comunidad Portuaria.

Igualmente, tuvieron presencia en estas jornadas empresas del sector del más alto nivel como Endesa, Gas Natural, EcoMT, Instra, Internaco, Isdefe, Norvento, Magallanes Renovables, InovaLabs, Ferrovial, Cepsa, Reganosa, Enagás, Bureau Veritas y las navieras Suardiaz y UECC, entre otras.

# Anexo 1.- Relación de Indicadores

80



## DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
<b>Funciones y forma jurídica</b>		
I_01.	Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria	11
<b>Gobierno y calidad de gestión</b>		
I_02.	Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobiernos de la Autoridad Portuaria	11,12
I_03.	Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria	11
I_04.	Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria	24
I_05.	Existencia de comité de dirección y su estructura	12
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.	56,57
<b>Infraestructuras y capacidad</b>		
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 .	11,78
I_08.	Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve .	15
I_09.	Iniciativas de promoción industrial o logística .	8
<b>Mercados servidos</b>		
I_10.	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos.	19
I_11.	Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.	20
I_12.	Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.	36
I_13.	Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.	34,35

## DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
<b>Servicios</b>		
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.	21
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.	8
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 .	19
<b>Calidad del servicio</b>		
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.	22
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.	22
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.	17
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.	50
<b>Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible.</b>		
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.	30,31
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).	30
I_24.	Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril y por rodadura .	30

**DIMENSIÓN INSTITUCIONAL**

<b>INDICADOR</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>Comunicación institucional</b>		
I_25.	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.	52
I_26.	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.	52
I_27.	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés .	52
I_28.	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.	55
I_29.	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.	58
<b>Promoción comercial</b>		
I_30.	Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto .	58
I_31.	Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto .	40
<b>Compromiso institucional</b>		
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.	50
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.	29,40
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 .	40,48,49
I_35.	Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puertocidad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto.	
I_36.	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad.	
I_37.	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental.	40

## DIMENSIÓN ECONÓMICA

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
<b>Situación económica financiera</b>		
E_01.	Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios.	37
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 .	37
E_03.	Servicio de la deuda.	37
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.	37
E_05.	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.	37
<b>Nivel y estructura de las inversiones</b>		
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.	37
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.	37
E_08.	Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto de del activo no corriente neto medio del ejercicio.	37
<b>Negocio y servicios</b>		
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.	37
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.	37
E_11.	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo.	37

## DIMENSIÓN ECONÓMICA

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
<b>Valor generado y productividad</b>		
E_12.	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).	37
E_13.	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).	37
<b>Impacto económico social</b>		
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.	Check list
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.	39

## DIMENSIÓN SOCIAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
<b>Empleo en la Autoridad Portuaria</b>		
S_01.	Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.	42
S_02.	Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos.	42
S_03.	Distribución de plantilla por áreas de actividad.	42
S_04.	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.	42
<b>Comunicación interna y participación</b>		
S_05.	Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.	42
S_06.	Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria.	42
<b>Formación</b>		
S_07.	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	43

## 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.	43
S_09.	Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias.	43
<b>Estructura de la plantilla y equidad</b>		
S_10.	Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.	44
S_11.	Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.	44
S_12.	Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años .	42
S_13.	Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.	42
<b>Seguridad y salud en el trabajo</b>		
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.	45
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.	45
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.	45
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	43
S_18.	Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección	46
<b>Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria</b>		
S_19.	Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.	45
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.	45

## 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.	45
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.	45
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.	43
<b>Relaciones con el entorno</b>		
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).	44

## DIMENSIÓN AMBIENTAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
<b>Gestión ambiental</b>		
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.	40
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.	40
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	43

## DIMENSIÓN AMBIENTAL

INDICADOR	DESCRIPCIÓN	PÁGINA
<b>Calidad del aire</b>		
A_05.	Principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas.	61
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.	62
A_07.	Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto.	61
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.	62
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.	62
<b>Calidad del agua</b>		
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.	63
A_11.	Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto.	63
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.	65
A_13.	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales.	64
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.	66
A_16.	Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación.	28
A_17.	Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidos por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.	Check list
<b>Ruidos</b>		
A_18.	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.	67
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.	67
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.	Check list
<b>Gestión de residuos</b>		
A_22.	Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos.	69
A_23.	Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto.	68
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 .	68
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.	71

## 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
<b>Ecoeficiencia</b>		
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.	7
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.	72
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.	73
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.	74
<b>Comunidad portuaria</b>		
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 .	75
A_35.	Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias.	75