



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2023



ÍNDICE

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

1.-Presentación-----	4
2.-Estrategia de Sostenibilidad-----	5
3.-Naturaleza y forma jurídica-----	7
4.-Infraestructuras y capacidad-----	12
5.-Principales inversiones-----	13
6.-Mercados servidos-----	14
7.-Servicios-----	17
8.-Iniciativas para recibir quejas y sugerencias-----	20
9.-Integración en el sistema de transporte-----	21
10.-Comunicación institucional-----	23
11.-Promoción comercial-----	25
12.-Compromiso institucional-----	26

DIMENSIÓN ECONÓMICA

1.-Política económica de la Autoridad Portuaria-----	33
2.-Situación económico-financiera-----	33
3.-Indicadores económicos-----	34
4.-Gastos sociales-----	36
5.-Ayudas financieras-----	37

DIMENSIÓN SOCIAL

1.-Política de recursos humanos-----	41
2.-Empleo en la Autoridad Portuaria-----	41
3.-Desarrollo profesional y formación-----	42
4.-Prevención de riesgos laborales-----	44
5.-Seguridad en la comunidad portuaria-----	46
6.-Relaciones con el entorno-----	50

DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL

1.-Estrategia medioambiental-----	57
2.-Gestión ambiental-----	58
3.-Calidad del aire-----	59
4.-Calidad del agua-----	62
5.-Calidad acústica-----	67
6.-Gestión de residuos-----	69
7.-Consumos-----	74
8.-Comunidad portuaria-----	76



DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

1. PRESENTACIÓN

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra rubrica un año más su compromiso con el desarrollo sostenible del Puerto y de todas las actividades que en él que se realizan. De este modo, presentamos la Memoria de Sostenibilidad correspondiente al año 2023 en el que la Autoridad Portuaria ha seguido apostando por la convivencia con el entorno medioambiental y social en el que está ubicado.

La Integración con el Entorno es una de las líneas estratégicas que orientan todas las actuaciones de esta Autoridad Portuaria. El Puerto de Marín es el principal motor económico de la zona y tiene una notable influencia sobre el empleo y el desarrollo de los municipios limítrofes sosteniendo unos 13.000 puestos de trabajo en la comarca, entre directos, indirectos e inducidos. Esta realidad obliga a realizar una gestión portuaria que integre de modo armónico las dimensiones social, ambiental, económica e institucional de las actividades que se desarrollan en el ámbito portuario.

2023 ha sido un año marcado por un contexto mundial donde la economía está sufriendo un gran repunte inflacionista, con un sensible aumento de los costes energéticos, financieros y de materias primas en un escenario convulso por las tensiones geopolíticas derivadas de los diferentes conflictos bélicos. En estas circunstancias es cuando el Puerto debe demostrar una vez más su carácter esencial en la cadena logística de mercancías para el abastecimiento de los mercados. Así se han mantenido e incluso incrementado algunos de los tráficos clave para el Puerto y se ha apostado por seguir buscando nuevas oportunidades de negocio siempre a través de la mejora continua y del trabajo conjunto con la comunidad portuaria.

La profundización y estandarización de procesos clave en la gestión medioambiental y de calidad han sido dos de los aspectos más destacados de este ejercicio, junto a la mejora de la oferta de servicios y el fomento de las relaciones con colectivos del entorno.

En este escenario, la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra en su apuesta estratégica por la mejora continua, elabora una nueva Memoria de Sostenibilidad con el objetivo de facilitar a los grupos de interés información más precisa acerca del desempeño institucional, económico, social y ambiental de la organización.

El presidente,

José Benito Suárez Costa

2. ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra en su compromiso con el desarrollo sostenible mantiene como elementos clave de su estrategia la mejora continua de la calidad de servicio que ofrece a sus clientes, la apuesta por las actuaciones medioambientales y la consolidación del negocio generado por los tráficos considerados como relevantes en cooperación con los operadores privados sin olvidar el papel estratégico que juega la política de las personas.

Como consecuencia de la actual situación económica cobran especial relevancia las iniciativas vinculadas a la mejora de la eficiencia organizativa, el respaldo a la iniciativa privada en los sectores comercial, pesquero y de reparación naval y el acercamiento del puerto al entorno para dar a conocer el peso económico y social en su zona de influencia sin olvidar su compromiso con el cuidado del entorno.

La Autoridad Portuaria pretende la creación de un valor social y económico que asegure la conservación y protección del medio ambiente, trabajando en la mejora continua de su modelo de gestión, promoviendo el desarrollo profesional de sus empleados y contribuyendo a la mejora del crecimiento sostenible del Puerto.

Los objetivos operativos 2023 para la Autoridad Portuaria fueron:

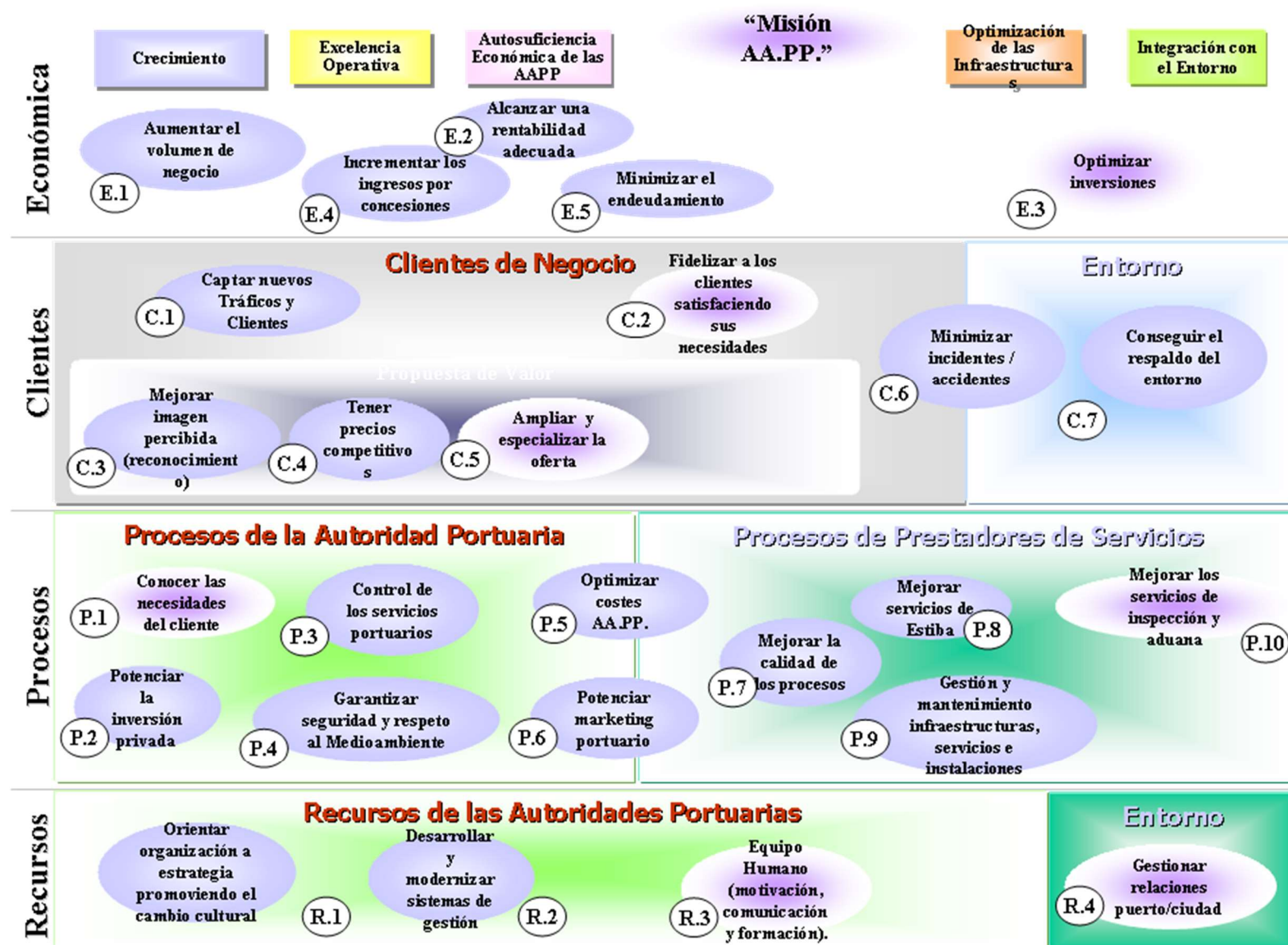
- Plan de Emergencia Interior y de Autoprotección actualizado (marco OPPE/DGM)
- Plan de Protección del puerto y de las instalaciones
- Plan de Mantenimiento Preventivo de activos
- Sistema de Gestión de la Seguridad (FFCC)
- Diseño e Implantación del Sistema de Control Interno de la información financiera.
- Pliego de prescripciones de los servicios portuarios practicaje
- Plan de Mejora de la Gestión de Dominio Público
- Soluciones 5G en SMART PORT
- Plan de mejora del clima laboral y de los riesgos psicosociales
- Plan de seguimiento Fondos MRR
- Plan de recepción y manipulación de desechos generado por Buques
- Plan de medidas de ciberseguridad
- Plan de desarrollo profesional y de planificación de plantillas

3.1. Misión, visión y valores

La actividad del Puerto de Marín, como recoge su estrategia, están inspirada en la satisfacción del cliente, de las personas y en equilibrio sostenible con el entorno, apostando con firmeza por un desarrollo sostenible que asegure el futuro social, medioambiental y económico de su zona de influencia:

MISIÓN	VISIÓN	VALORES
• Gestión, administración, explotación del Puerto y control de los servicios portuarios, liderando a la comunidad portuaria en la constante búsqueda de la excelencia operativa, contribuyendo al desarrollo de su zona de influencia.	• Ser la Autoridad Portuaria del Eje Atlántico con mayor reconocimiento por parte de los clientes, soportada en una cultura de empresa pública dinámica, inspirada en la satisfacción del cliente, del personal y en equilibrio con el entorno.	• Orientación al cliente. • Integridad. • Honestidad. • Respeto al individuo. • Aprovechamiento de los recursos y capacidad de trabajo. • Contribución al desarrollo del entorno.

3.2. Mapa Estratégico



3. NATURALEZA Y FORMA JURÍDICA (I_01)

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra es un organismo público de los previstos en la letra c) del apartado 2 del artículo 3 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar.

Depende del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado y se rige por su legislación específica (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 la Marina Mercante), por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les sean de aplicación.

De acuerdo con las referidas normas a la Autoridad Portuaria le corresponden las siguientes competencias:

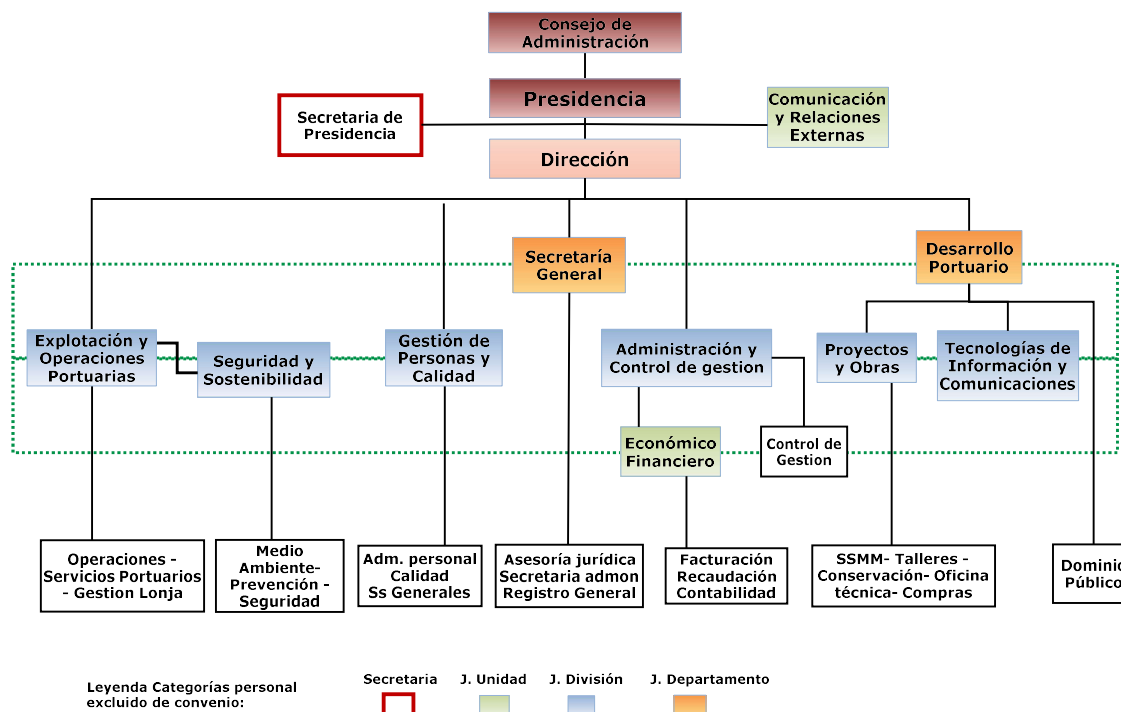
- La realización, autorización y control, en su caso, de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario, y de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.
- La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tenga encomendadas.
- La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.
- La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

Los mecanismos de financiación de las Autoridades Portuarias estarán integrados por:

- Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- Las tasas portuarias.
- Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- El producto de la aplicación del régimen sancionador.
- Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

3.3. Gobierno y Calidad de Gestión

3.3.1 Organigrama de la Autoridad Portuaria en 2023



3.3.2 Comité de Dirección (I_05)

Presidente	José Benito Suárez Costa
Director	Miguel Ángel Navarro Veroz
Comunicación y Relaciones Externas	María García Eyo
Secretario general	José Carlos Navarro Bernabeu
Desarrollo Portuario	Luis Martínez Guerra
Explotación y Operaciones Portuarias	José Manuel Abad Patiño
Administración y Control de Gestión	Ana Crespo Trujillo
Proyectos y Obras	Felipe Linaje Ruiz
Tecnologías de Información y Comunicaciones	Benjamín Paredes Nachón
Seguridad y Sostenibilidad	Benito Calviño Campelo
Gestión de personas y calidad	Esther Iglesias Lorenzo
Económico Financiero	Begoña González Sánchez
Dominio Público	Rafael Suárez Rey

3.3.3 Consejo de Administración (I_03)

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece una estructura de las Autoridades Portuarias con base en tres tipos de órganos: de gobierno, de gestión y de asistencia.

El Consejo de Administración se configura como el máximo órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria y como tal, se le reservan las competencias más importantes. La ley regula la composición, el régimen de nombramiento de los vocales y de incompatibilidades, así como sus funciones y competencias.

Para que el Consejo de Administración pueda constituirse válidamente será necesario que concurran a sus reuniones la mitad más uno de la totalidad de sus miembros y, en todo caso, el Presidente o Vicepresidente y el Secretario. La representación de los vocales sólo podrá conferirse a otros miembros del Consejo por escrito y para cada sesión. Los acuerdos del Consejo de Administración serán adoptados por mayoría de votos de los miembros presentes o representados, salvo determinados acuerdos que precisan mayoría absoluta de los miembros. El presidente del Consejo dirimirá los empates con su voto de calidad.

El Consejo de Administración se rige por las normas de gestión y de funcionamiento interno (dictadas al amparo de lo dispuesto en el artículo 30.5. d) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por las disposiciones del texto refundido que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Los miembros del Consejo de Administración durante 2023 fueron:

- . José Benito Suárez Costa. Presidente.
- . Miguel Ángel Navarro Veroz. Director.
- . Manuel Ángel García García. Administración General del Estado.
- . José Carlos Navarro Bernabeu. Secretario.
- . Juan José Vázquez Seijas. Administración General del Estado.
- . María Luz Santiago Suárez (hasta el 14-02-23). Administración General del Estado.
- . Manuel Ángel Pazos Lamoso (desde 14-02-23). Administración General del Estado.
- . Begoña Ballano Olano (hasta 14-03-23). Administración General del Estado.
- . Silvestre Soler Izquierdo (desde 14-03-23). Administración General del Estado.
- . María Ramallo Vázquez. Concello de Marín.
- . Miguel Anxo Fernández Lores. Concello de Pontevedra.
- . Víctor Nogueira García. Organizaciones empresariales.
- . Eduardo Barros Pereira. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Pontevedra.
- . Paloma Rueda Crespo. Xunta de Galicia.
- . Manuel Nores González. Xunta de Galicia.
- . Encarnación Rivas Díaz. Xunta de Galicia.
- . Luis López Diéguez. Xunta de Galicia.
- . Enrique Freire Faria. Sector pesquero.
- . Luis Álvarez López. Organizaciones sindicales (desde 23/11/2022).

3.3.4 Otros órganos de apoyo a la gestión (I_06)

- El **Consejo de Navegación y Puerto** es un órgano consultivo, de asistencia e información en el que están representados las entidades y organismos que tienen un interés directo en el buen funcionamiento del puerto y del transporte marítimo.

Presidente: José Benito Suárez Costa. Presidente de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

Vicepresidente: Carlos P. Alonso González. Representante de la Capitanía Marítima de Vigo

- El **Comité Consultivo de Protección del Puerto** tiene como objetivo “*prestar asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos o directrices tendentes a la mejora de la implantación de las medidas de protección del puerto*”.

Está integrado por representantes de la Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima, Delegación del Gobierno, Administración de Aduanas, los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado con competencias en el Puerto, Comandancia Naval, Protección Civil y un representante de la Administración responsable del control sanitario.

- El **Comité de Servicios Portuarios**, por su parte, integra a los prestadores de servicios más relevantes en el Puerto.

3.3.5 Sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones (I_04)

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra emplean el **Cuadro de Mando Integral (CMI)** como herramienta de control empresarial que permite establecer y monitorizar los objetivos de una empresa y de sus diferentes áreas o unidades. El CMI facilita a la compañía a expresar los objetivos e iniciativas necesarias para cumplir con su estrategia, mostrando de forma continuada cuándo la empresa y los empleados alcanzan los resultados definidos en su plan estratégico.

Además, la Autoridad Portuaria está orientando la gestión de su estrategia hacia el **modelo EFQM de Excelencia**. Se trata de un modelo no normativo cuyo concepto fundamental es la autoevaluación basada en un análisis detallado del funcionamiento del sistema de gestión de la organización usando como guía los criterios del modelo, que tiene como objetivo ayudar a las organizaciones a conocerse mejor a sí mismas y, en consecuencia, a mejorar su funcionamiento. La Autoridad Portuaria adoptó este modelo como referencia para la mejora de su gestión, haciendo autoevaluaciones internas en diferentes años, con las que se identificaron objetivos de mejora que se han ido poniendo en marcha en este tiempo.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria ha recibido el **certificado UNE EN ISO 14001:2015 para su Sistema de Gestión Medioambiental (SGA)**, otorgado por **Lloyd's Register Quality Assurance**, compañía acreditada por ENAC (Entidad Nacional de Acreditación y Certificación). Este sistema es aplicable a la gestión de la utilización de instalaciones portuarias, la gestión de servicios generales y servicios portuarios, la gestión de dominio público portuario y la ejecución y mantenimiento de infraestructuras.

Dentro de la política medioambiental que tiene definida la Autoridad Portuaria se encuentran los compromisos de cumplimiento de los requisitos legales y otros requisitos suscritos en materia ambiental, los compromisos de mejora continua de la actuación ambiental o los compromisos de prevención de contaminación ambiental. Así, entre otros aspectos, la Autoridad Portuaria además de promover el ahorro de consumo en sus instalaciones, el seguimiento

ambiental de las obras o la operativa diaria ambientalmente sostenible, participa en varios proyectos de recogida selectiva y reutilización de residuos.

El Puerto de Marín cuenta además con **el certificado de Gestión de calidad ISO 9001: 2015** otorgado también por Lloyd's Register, y que alcanza a los tráficos de pasta de papel, madera, pesca congelada, contenedores, fruta y graneles agroalimentarios. Esta certificación se concede al conjunto de servicios que se prestan en el Puerto vinculados a los diferentes tráficos certificados: gestión de la utilización de las instalaciones portuarias, gestión de servicios generales, gestión del dominio público portuario, ejecución y mantenimiento de infraestructuras vinculadas a cada uno de los tráficos.

El Puerto de Marín obtuvo también el **certificado ISO 45001:2018 de Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo**, otorgado también por Lloyd's Register Quality Assurance. De este modo se avanza en la integración de la gestión de estos tres aspectos tan importantes: calidad, medioambiente y salud de los trabajadores.

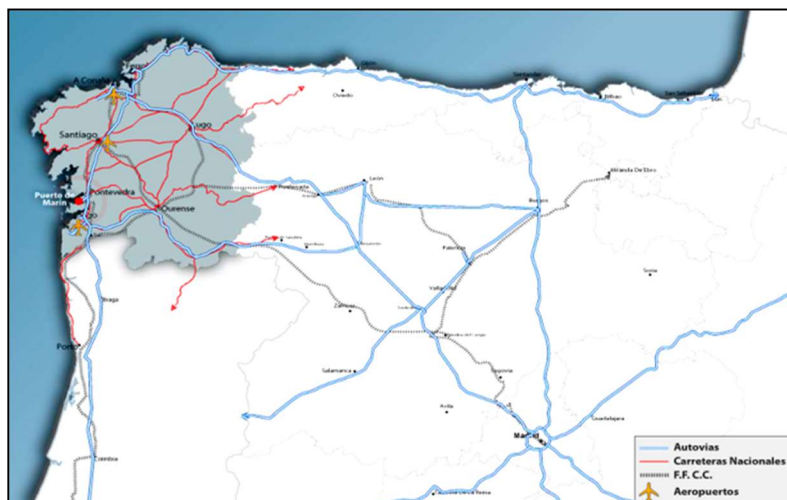
4. INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD (I_07)



El Puerto de Marín cuenta con una superficie de 752.446 m².

Está ubicado en la Ría de Pontevedra y al abrigo de la isla de Ons, lo que le protege de los temporales del oeste y le dota de unas condiciones excepcionales para la navegabilidad y maniobrabilidad de los buques.

Está en funcionamiento las 24 horas los 365 días del año y su operativa se caracteriza por la calidad, la seguridad y la agilidad en la operativa logística de mercancías. Marín cuenta con una longitud de atraque total de 5.610 m lineales y calados máximos de hasta 15 m.



El Puerto de Marín es un importante nodo logístico en el noroeste peninsular y está dotado de una excelente red de comunicaciones que facilitan la intermodalidad. Así, tiene conexión directa con las principales vías de alta capacidad, aeropuertos y ferrocarril y, por vía marítima, con cualquier parte del mundo a través de sus líneas regulares y servicios *feeder*.

Además, el Puerto de Marín cuenta con instalaciones pioneras como la Terminal Cubierta (AWT) y terminales especializadas en los diferentes tráficos (fruta, graneles, contenedores, productos siderúrgicos, pesca congelada), manteniendo una tendencia equilibrada de distribución entre mercancía general y graneles sólidos.

5. PRINCIPALES INVERSIONES (I_08)

Entre las principales inversiones iniciadas o finalizadas en 2023 se encuentran:

OBRAS INICIADAS EN EL AÑO

Automatización y monitorización de la red ferroviaria del puerto (1ª fase)

La red ferroviaria actual del Puerto de Marín está compuesta por un conjunto de vías y aparatos de vía, gobernados en modo local y de forma manual.

Actualmente las operaciones ferroviarias en el Puerto de Marín se realizan con marmita, operando manualmente los cambios de aguja que participan en el itinerario seleccionado. El Responsable de Circulación, los manipula y opera a la posición adecuada, verificando visualmente el correcto acoplamiento de los espadines y encerrojamientos, si el cambio está equipado con cerrojo de uña.

El tener que realizar las operaciones de forma manual supone cierto riesgo para los trabajadores y la operativa. Es por ello por lo que surge la necesidad de automatizar y digitalizar la operativa ferroportuaria, para poder mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores y ahorrar tiempo y costes de maniobras.

El proyecto supone un importante avance en el proceso de la operación ferroviaria en las vías que se automatizan, en esta fase 6 desvíos, mejorando sustancialmente las condiciones de seguridad laboral de los Responsables de Circulación, al sustituir elementos mecánicos que requieren esfuerzo manual por motores para los que, para su uso, sólo requieren formación específica.

Aunque lo que se define es un “gestor de ayuda a la explotación” y no un “sistema de señalización”, también hay una importante evolución y mejora de las condiciones de seguridad de la operativa ferroviaria, al dotar a los cambios motorizados de cerrojo de uña, verificar el estado mecánico de los espadines y verificar la comprobación del cambio, con equipos electrónicos con tolerancias homologadas ADIF (>3mm no comprueba), incluida la monitorización local y central de esta comprobación.

OBRAS INICIADAS Y TERMINADAS EN EL AÑO

Sustitución de bolardos en los muelles de Leirós N.º 1 Y N.º 2

El muelle Manuel Leirós se divide en dos muelles, Leirós 1 de 9 metros de calado y Leirós 2 de 12 metros de calado. Por un lado, la construcción del muelle Leirós 2 data de 1989 y durante la misma, se instalaron 12 bolardos de acero moldeado de 750 kg. de peso y 52 kg/mm² de carga de rotura. Por otro lado, el muelle Leirós 1 se construyó en 1998 y en él, se instalaron 6 bolardos de fundición de 720 kg. de peso.

Debido al tiempo y al uso, los bolardos se encuentran en un estado de desgaste que no garantiza que conserven las especificaciones para las que fueron diseñados.

El objeto de la obra es la sustitución de los bolardos y anclajes en los muelles de Leirós 1 y 2 en el Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, de manera que pueda mantener su operatividad en condiciones de seguridad, instalando bolardos de 100 tons. de tiro, certificados por el fabricante. Además, se deberá demoler y reconstruir, el hormigón de la superestructura de los muelles en la que se anclan los bolardos, dado que ésta se encuentra deteriorada, así como de los testeros que se han desprendido y presentan daños superficiales.



Renovación de defensas en los muelles de la dársena pesquera

Los muelles de la Dársena Pesquera del Puerto de Marín disponían de tres tipos de defensas.

En la zona de atraque la de instalación de Marfrío (Muelle Pesquero Norte), estaban colocadas defensas cilíndricas (8) y de neumáticos (4), en el resto de la longitud de este atraque, así como en los muelles Pesquero Este y Pesquero Sur, las defensas son de tipo “Rosario”.

En total en el Muelle Pesquero Norte, existen 26 defensas de “Rosario”, en el Muelle Pesquero Este otras 15 y en el tramo del Muelle Pesquero Sur que se corresponde con el atraque de la Lonja, 21 defensas de “Rosario”.

El mal estado de las defensas de “Rosario” debido a su antigüedad, así como las importantes labores de mantenimiento que esta tipología requieren, obligan a su sustitución por defensas certificadas, más acordes a los buques pesqueros que atracan en estos muelles y que necesitan muchas menos labores de mantenimiento.

Es por ello por lo que se procedió a la sustitución de las defensas de “Rosario” por defensas trapezoidales de caucho.

Por lo anterior, se contrató la colocación de 138 defensas nuevas trapezoidales de caucho tipo SX-300 o equivalentes de 4.000 mm de longitud mínima (en dos tramos de 2,00 metros), así como la retirada de 62 defensas existentes de “Rosario”.

Suministro e instalación de defensas en muelle Adolfo Reboredo N.º 1 y en el muelle Leirós.

El Muelle Adolfo Reboredo está dedicado principalmente al tráfico de contenedores. Tiene una longitud total de 490 metros, estando dividido en dos atraques en función del calado de cada uno de ellos. Así el Muelle Adolfo Reboredo 1, tiene un calado de 12 metros y 250 metros de longitud y el Muelle Adolfo Reboredo 2, tiene un calado de 14 metros y una longitud de 240 metros. La tipología del muelle es de cajones de hormigón armado con superestructura de hormigón, en la que se encuentran colocadas las defensas de atraque.

El Muelle Adolfo Reboredo 1 fue puesto en servicio en el año 2005, estando dotado desde entonces, de 12 defensas tipo CELL I 150H con pantalla de 1,50x3,00 metros.

El Muelle Adolfo Reboredo 2 fue puesto en servicio en el año 2008, y está equipado con 10 defensas tipo doble SXK 1105H con pantalla de 2,20x4,35 metros.

Las defensas del Muelle Adolfo Reboredo 1 debido a su antigüedad y uso, demandaban su sustitución. Además, en la operativa de buques portacontenedores, es habitual que los barcos atraquen usando parcialmente ambos muelles, apoyándose en dos tipos diferentes de defensa, por lo cual se plantea la sustitución de las defensas del Muelle Adolfo Reboredo 1 por unas similares a las existentes en el Muelle Adolfo Reboredo 2, para adecuar el atraque de los buques que usen ambos muelles a lo largo de su eslora.

Por otra parte, el Muelle Leirós tiene una longitud total de 397 metros, estando dividido en dos atraques en función del calado de cada uno de ellos. Así, el Muelle Leirós 1, tiene un calado de 9 metros y 125 metros de longitud y el Muelle Leirós 2, tiene un calado de 12 metros y una longitud de 272 metros. La tipología del muelle es de cajones de hormigón armado con superestructura de hormigón, en la que se encuentran colocadas las defensas de atraque.

El Muelle Leirós 1 cuenta con 6 defensas cilíndricas de caucho, con un diámetro exterior 1.050 mm, un diámetro interior de 600 mm y una longitud de 2.000 mm.

El Muelle Leirós 2 tiene 12 defensas cilíndricas simples de neumáticos y 2 defensas cilíndricas dobles de neumáticos, ambas de diámetro exterior 1.000 mm y longitud 2.000 mm.

Las defensas de neumáticos están muy deterioradas y necesitan ser sustituidas prácticamente en su totalidad. Este tipo de defensas están colocadas desde la puesta en servicio del muelle, no habiéndose redimensionado desde entonces de acuerdo con los distintos barcos que han atracado en el muelle.

Por ello, se realiza un nuevo dimensionamiento actualizado de las defensas de este muelle, instalándose defensas cilíndricas de 1.600 mm. de diámetro, para lo cual se ha considerado como buque tipo, el tipificado en la ROM 2.0-11 como Bulk Carrier Handymax que se asemeja a los mayores buques que suelen operar en el Muelle Leirós 2.

Nueva acometida de suministro de agua e instalación del sistema de control de la red interior del puerto.

El Puerto de Marín se abastecía de agua potable, al igual que el Ayuntamiento de Marín, a través de la “arteria litoral” (carretera nacional PO-11), tubería en alta proveniente desde la ETAP de Lérez, en Pontevedra.

Como red de suministro alternativa al Ayuntamiento de Marín, existe otra canalización en alta (red ACUAES) que, también proveniente de la ETAP del Lérez (con bombeo y depósito por medio), y abastece a los DAPs de Pedreiras II y Pardavila, pertenecientes a la red de abastecimiento municipal del Ayuntamiento de Marín.

El DAP Pedreiras II, de 3.500 m³ de capacidad está situado a la cota 70 y se puede abastecer indistintamente desde las dos canalizaciones mencionadas anteriormente (red litoral y red ACUAES).

Existe una tubería que partiendo desde el DAP Pedreiras II, discurre por caminos municipales hasta la intersección de la calle Tambo con la Avenida de Ourense (carretera nacional PO-11).

Dada la mencionada particularidad del depósito de Pedreiras, el Puerto de Marín, consciente del riesgo que supone depender de una única tubería de abastecimiento, ya que en caso de avería implicaría una total suspensión del suministro de agua, prolongó la tubería existente en la intersección de la calle Tambo con la Avenida Ourense (PO-11 hasta el cierre del puerto, para que, en caso necesario, poder disponer del suministro alternativo de la “red litoral”.

Así mismo, se incluyeron las instalaciones necesarias para el control de la red interior del puerto, con objeto de detectar posibles pérdidas en diferentes zonas del puerto.

Renovación y refuerzo de pavimentos en varias zonas del puerto

Tras la realización de una inspección de los pavimentos existentes en la zona de servicio del puerto, se redactó el proyecto “*Renovación y refuerzo de pavimentos en varias zonas del puerto*”, que tiene como objeto renovar y reforzar diversos pavimentos dentro de la zona de servicio del puerto, bien por el estado de deterioro que presentan o bien porque los tráficos actuales que soportan recomiendan su mejora.

Las zonas de actuación objeto del presente proyecto son las siguientes:

- Muelle Manuel Leirós.
- Galfrío.
- Pesmar / Rosa de los Vientos.
- Departamentos de exportadores.
- Muelle Reparaciones 2.
- Muelle Reparaciones 1.
- Antiguo Muelle de Ribera.

En estos pavimentos, en función de su composición y estado de conservación se han diseñado nuevos firmes, todos ellos con pavimentos de mezclas bituminosas en caliente con aportación del filler de árido calizo, lo que aporta mayor resistencia y durabilidad, y en aquellos casos de mayores cargas de tráfico, con geomalla.

Reforma de la instalación eléctrica de los departamentos de exportadores de 2ª línea

La Autoridad Portuaria, debido a las crecientes necesidades de potencia eléctrica demandada por las empresas que realizan su actividad en los departamentos de exportadores de pesca fresca de 2ª línea de la Lonja, no podía garantizar dicho suministro con la continuidad y calidad requerida.

Por ello, solicitó un nuevo suministro a Unión Fenosa Distribución (UFD) para garantizar el servicio y la calidad necesaria para estas empresas.

Con el nuevo suministro de UFD, se ejecutaron las obras para poder independizar y posibilitar el suministro eléctrico de los departamentos de la 2ª Línea de exportadores directamente a través de la empresa distribuidora, garantizando así la potencia requerida por los usuarios.

6-MERCADOS SERVIDOS

6.1. Tráficos (I_10)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
GRANELES SÓLIDOS	916	930	889	865	957	1.039	1.029
POR INSTALACIÓN ESPECIAL			0	0	0	0	
SIN INSTALACIÓN ESPECIAL	916	930	889	865	957	1.039	1.029
MERCANCÍA GENERAL	1.584	1.584	1.550	1.231	1.188	1.037	2.091
M. GRAL CONVENCIONAL	686	644	676	649	659	494	563
M. GRAL CONTENEDOR	899	940	874	551	550	542	498
PESCA FRESCA	2	2	2	2	2	3	2
AVITUALLAMIENTO	20	27	31	29	27	37	27
TRÁFICO TOTAL	2.523	2.544	2.472	2.056	2.178	2.077	2.120

(En miles de toneladas)

El Puerto de Marín mantuvo en 2023 su previsión de situar el tráfico de mercancías por encima de los dos millones de toneladas y experimentó subidas en prácticamente todos los capítulos. Además, mantuvo un equilibrio en la distribución de mercancías entre los graneles sólidos que sumaron 1.029.913 tn y representan cerca del 50% del tráfico portuario y la mercancía general, que alcanzó la cifra de 2.091.000 tn, representando un porcentaje similar del total de carga manipulada durante el año. El resultado global se situó al finalizar el ejercicio 2023 en 2.120.417 toneladas, superando la cifra alcanzada en 2022.

Por grupos de mercancías, la mercancía general convencional experimenta una importante subida del 13,70% respecto de los niveles alcanzados en 2022, debido fundamentalmente a la recuperación del movimiento de pasta de papel. Por su parte, los graneles sólidos se reducen ligeramente (-0,93%) por la caída del movimiento de astilla de madera y de los tráfico de piensos y forrajes.

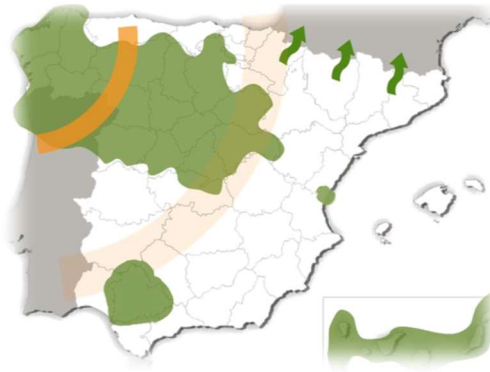
El número total de buques mercantes en el Puerto en 2023 se sitúa en 462, lo que supone un aumento del 6,94% respecto a 2022, incrementándose también la capacidad de los mismos en un 2,82%.

6.2. Hinterland y Foreland (I_11)

El Puerto de Marín es un centro logístico de recepción y distribución de mercancías para un amplio *hinterland* que abarca principalmente Galicia, Portugal y Castilla León pero que a través de las conexiones ferroviarias regulares de las que dispone el Puerto se extiende al Sur de la Península y zona del Mediterráneo.

En cuanto al *foreland*, Marín tiene comercio tanto de importación como de exportación con más de 135 países diferentes. Entre los que registraron un volumen mayor de intercambio de mercancías este año están Brasil, Polonia, Ucrania, Alemania o Holanda.

Hinterland



El Puerto de Marín cuenta con importantes líneas regulares de contenedores que permiten la conexión con todo el mundo, tanto con el continente americano como con el resto de Europa, África o Asia, además de las líneas regulares para tráficos específicos, como las bobinas de chapa de acero. La terminal de contenedores del Puerto permite la extensión del *foreland* de Marín a todo el mundo a través de servicios *feeder*.

6.3. El puerto y sus clientes (I_13)

La Autoridad Portuaria mantiene una fluida comunicación con sus clientes, atendiendo a las necesidades que los mismos manifiestan y procurando adecuar las infraestructuras que sean necesarias para el desarrollo de sus actividades. Además, la Autoridad Portuaria desarrolla diferentes acciones comerciales para dar a conocer las ventajas competitivas del Puerto y cuenta con medios tanto en papel como audiovisuales corporativos para apoyar esta labor promocional.

Los principales sectores de actividad son, entre otros, la pesca tanto fresca como congelada, la construcción naval, el sector agroalimentario, la pasta de papel, la fruta, los materiales de construcción, aerogeneradores, productos siderúrgicos, etc.

7. SERVICIOS (I_14)

TIPO DE SERVICIO	CONCEPTO	SERVICIOS
SERVICIOS GENERALES	Servicios comunes de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias. Corresponde a la A.P. la prestación, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.	Actividades de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario y de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, señalización y balizamiento, policía, alumbrado en zonas comunes, limpieza, de prevención y control de emergencias, etc.
SERVICIOS PORTUARIOS	Las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias. Iniciativa privada. La Autoridad Portuaria no los gestiona pero asegura su adecuada cobertura.	Servicio de practica, remolque, amarre, los servicios al pasaje, los servicios de manipulación de mercancías, el servicio de recepción de desechos generados por buques y el avituallamiento.
SERVICIOS COMERCIALES	Las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria. Iniciativa privada. La Autoridad Portuaria limita su actividad a aquellas actividades directamente relacionadas con la actividad portuaria que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y, además, para atender a las posibles deficiencias de la iniciativa privada.	Por ejemplo, la consignación de buques y mercancías, servicios de apoyo a la inspección en PIF, casas vendedoras en Lonja. etc.
SERVICIOS SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA	Gestionado por los organismos portuarios 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.	

Dentro de la regulación de los servicios debe destacarse que los servicios generales del puerto se confían a la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra como obligación que la ley le impone. Se caracterizan, bien por incorporar ejercicio de autoridad, bien por ser indivisibles, remitiendo ambas notas a un único agente, que no puede ser otro que la autoridad responsable del puerto y son: ordenación, coordinación y control del tráfico portuario; coordinación y control de las operaciones portuarias; señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación; policía, alumbrado y limpieza de las zonas comunes y prevención y control de emergencias.

Los servicios portuarios, por su parte, se definen por su relación directa con las operaciones del tráfico portuario y se clasifican en los siguientes grupos: servicios técnico-náuticos (remolque, amarre, practica); al pasaje (no existentes en el Puerto de Marín); de recepción de desechos generados por buques; de manipulación de mercancías y de avituallamiento. Se realizan por operadores privados amparados por la correspondiente licencia y en régimen de competencia; sólo en caso de insuficiencia de la iniciativa privada la ley permite su prestación directa por las Autoridades Portuarias, en forma excepcional y transitoria, lo que es una obligación para las mismas cuando lo requieren las circunstancias del mercado y en tanto éstas se mantengan. Los servicios portuarios quedan cuidadosamente regulados. Su estatuto jurídico se sostiene sobre las prescripciones particulares que elabora cada Autoridad Portuaria constituyendo el conjunto normativo del que tomará su cuerpo la licencia de cada operador. De otro lado, las obligaciones de servicio público, que la ley establece con carácter inicial y que son ampliables en los supuestos igualmente determinados en la ley, garantizan que los intereses públicos del tráfico portuario y del puerto como unidad no se verán quebrantados por la prestación privada de estos servicios. Entre estas obligaciones figuran las de atender a toda demanda razonable, mantener la continuidad del servicio salvo fuerza mayor, cooperar con las autoridades y otros operadores para preservar la seguridad y funcionamiento del puerto ante circunstancias excepcionales adversas y otras de este

tenor, incluidas determinadas obligaciones relacionadas con la gestión y la economía de los servicios. El estatuto de derechos y obligaciones de los operadores de servicios portuarios se plasma para cada uno de ellos en la correspondiente licencia.

En cuanto a licencias para prestación de servicios portuarios en el Puerto de Marín, en 2023 existen un total de 13 licencias en vigor: practica(1), remolque(1), amarre(1), recepción de desechos sólidos de buques(1), recepción de desechos líquidos de buques(1) ; manipulación de mercancías (5, de las cuales 3 son específicas para la manipulación únicamente de pesca congelada no containerizada)); avituallamiento (3). Se significa que en 2024 el avituallamiento pasará nuevamente a ser servicio comercial.

En lo referente a los servicios comerciales, éstos abarcan las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. En el Puerto de Marín podemos citar, entre otros, la consignación de buques, la consignación de mercancías, las tareas de apoyo a inspección en el PIF, el almacenamiento de mercancías o las casas vendedoras de pesca fresca.

Prestadores de Servicios:

Corporación de Prácticos, Amare Marín, Galigrain, Pérez Torres Marítima, Codisoil, Sociedad de Servicios Cantodarea, Niso Rodríguez Taboada y Estiba y Desestiba del Noroeste, Repsol, Cepsa y Galp. Existen 14 empresas prestadoras para 6 servicios portuarios: remolque (1), amarre (1), practica(1), manipulación de mercancías (2 licencia general y 3 licencia sólo para pesca congelada a granel), recepción líquidos (1), recepción sólidos (1), avituallamiento (3). Disponen de certificación 9000 todos los prestadores.

Empresas prestadoras de servicios portuarios	N.º de licencias
Manipulación de mercancías (general)	2/3 ¹
Recepción de desechos de buques	2
Practica	1
Remolque	1
Amarre	1
Avituallamiento	3

7.1-Autorizaciones y Concesiones (I_15)

En cuanto a la gestión del dominio público portuario, la Autoridad Portuaria asume funciones de provisión, gestión y ordenación de los espacios portuarios.

Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo- terrestre, e integran el dominio público portuario. Los bienes demaniales son los terrenos, obras e instalaciones fijas y espacios de agua incluidos en la zona de

¹ Existen 2 licencias generales para todo tipo de mercancías y 3 licencias específicas únicamente para manipulación de pesca congelada.

servicio de los puertos, sin olvidar que también tendrán la consideración de dominio público portuario los terrenos y obras destinadas a la señalización marítima.

En cuanto a los usos en el dominio público portuario, sólo podrán realizarse actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios, teniendo esta consideración los comerciales, pesqueros, náutico-deportivos y complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los de empresas industriales o comerciales instaladas en el puerto por su relación con el tráfico portuario.

La delimitación de la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal y la ordenación portuaria y no urbanística de la zona de servicio, que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva para el desarrollo de la actividad portuaria y los destinados a otros usos no portuarios se hace a través del instrumento denominado Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, está sujeta a autorización. Las concesiones demaniales son aquellas otorgadas por la Autoridad Portuaria por la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o por plazo superior a tres años.

Tipo de ocupación	N.º de Títulos
Concesiones	83
Autorizaciones	171

En 2023 se ha continuado con la tramitación de dos expedientes de ampliación de plazo concesional en terminales vinculadas con el tráfico de mercancías con compromisos de inversión que superan en un caso el millón y medio de euros, y en el otro caso el medio millón de euros. Las actuaciones previstas contribuyen a mejorar la productividad, y la calidad ambiental de las operaciones que desarrollan los concesionarios e implican mejoras sustanciales en la actividad de los tráficos operados en ambas terminales. Estos expedientes se finalizarán previsiblemente en el año 2024.

También se ha aprobado un expediente de prórroga concesional por inversión relevante de un almacén vinculado al sector del tráfico de mercancías con un compromiso de inversión superior a los 200.000 € y que contribuyen a la mejora de la productividad, eficiencia y seguridad de las operaciones, así como mejora de los procesos e incremento de la competitividad.

Los datos de superficies al cierre de 2023 son los siguientes: **(I_16)**

Superficie terrestre concesionable	363.175
Superficie terrestre en concesión y autorización	315.562
RATIO	0,87

7.2. Calidad de Servicio (I_18)

Las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la calidad y la eficiencia de los servicios fueron:

- En las prescripciones particulares de los servicios portuarios se incluyen condiciones sobre la calidad del servicio. Los prestadores del servicio deberán disponer en el plazo máximo de un año a partir del otorgamiento de la licencia, de una certificación de calidad ISO 9001 que comprenda la operativa del servicio y que deberán mantenerla durante todo el periodo de vigencia de la licencia. Asimismo, el prestador deberá disponer, a requerimiento de la Autoridad Portuaria, de una certificación de servicios (conforme al «Manual del servicio» establecido para el sistema portuario, o conforme a la adaptación que del mismo realice, en su caso, la Autoridad Portuaria de acuerdo con sus circunstancias particulares) emitida por una entidad debidamente acreditada y deberá mantenerla durante todo el periodo de vigencia de la licencia. La certificación de servicios debe estar emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma UNE-EN-45011 o aquella que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión cumpla los requisitos de la misma. El prestador del servicio tendrá la obligación de colaborar con la Autoridad Portuaria en el estudio de mejoras en la prestación del servicio y en la planificación de acciones futuras. Se incluyen además indicadores de calidad, rendimiento y productividad con unos valores mínimos.
- Se dispone de la certificación conforme a la ISO 9001:2015 para los tráficos de graneles, contenedores, madera, pesca congelada, pasta de papel y fruta.
- En el Plan de Empresa existen objetivos vinculados al análisis y obtención de compromisos conjuntos entre Autoridad Portuaria y prestadores de servicios en el marco del Comité de Servicios Portuarios, así como relacionados con las relaciones con clientes finales y operadores de la actividad portuaria, organismos de inspección aduanera, etc.
- La Autoridad Portuaria tiene suscrito un convenio con el foro CYLOG con objeto de establecer alianzas con potenciales usuarios ubicados en el hinterland del puerto de Marín.
- Se fomenta la agilidad en los procesos de inspección en PCF de las mercancías a través de apoyo de las mismas con propio personal de la A.P., así como mediante el establecimiento de servicios comerciales de apoyo a la inspección y el establecimiento de herramientas web para coordinar todos los procesos.
- Ha obtenido la certificación de servicio conforme al referencial de terminales Polivalentes y terminal de contenedores la empresa Pérez Torres Marítima, S.L.



Periódicamente se realizan acciones de presentación y entrevistas ante determinados organismos o empresas (Cámaras de Comercio, navieras, CYLOG, organizaciones empresariales, etc.) para dar a conocer las posibilidades de operación y establecimiento en el Puerto de Marín.

8. INICIATIVAS PARA RECIBIR QUEJAS Y SUGERENCIAS (I-21)

8.1. Servicio de atención al cliente

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra cuenta con un Servicio de Atención al Cliente desde junio de 2002, un mecanismo de comunicación permanente que pretende ser una ventanilla única para la gestión de todas las comunicaciones efectuadas por los clientes con el objetivo de darles respuesta en las mejores condiciones de agilidad y fiabilidad.



La evolución del número de incidencias presentadas en los últimos años ha sido la siguiente:

AÑO	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
N.º Incidencias	46	11	62	21	40	31	23	31	34	35	29	16

Este servicio se encuentra ubicado en la Sede Administrativa de la Autoridad Portuaria en el Puerto de Marín. Todas las comunicaciones recibidas en el SAC tienen un plazo máximo de respuesta de diez días hábiles.

En 2023 se registró un elevado número de incidencias (46) debido a la presentación de un conjunto de firmas de usuarios de los pantalanes deportivos en la dársena de Placeres solicitando la construcción de una rampa de varada y la reubicación del portalón que delimita la zona de embarcaciones profesionales. La media de respuesta es de 27 días, y 41 incidencias fueron destinadas al área de Seguridad y Sostenibilidad, y una al área TIC.

Las peticiones de información recibidas a través del formulario genérico de la página web durante el 2023 han sido 51, la mayoría consultas correspondientes a gestiones, trámites ordinarios y solicitudes de información, que se han redirigido al responsable correspondiente.

Al servicio se le ha dado difusión entre los usuarios a través del sitio Web corporativo: www.apmarin.com y las publicaciones corporativas.

8.2. Encuestas de Satisfacción (I_21)

En el año 2023 se hizo la encuesta de satisfacción a capitanes de buques que usan las infraestructuras y servicios del puerto. Las conclusiones principales del análisis de la información obtenida con la encuesta son las siguientes:

- La media global contando con todos los aspectos de la encuesta es de 4,76 sobre una puntuación máxima de 5.
- Los ítems de mayor puntuación teniendo en cuenta los datos globales de la encuesta son los siguientes:
 - Servicios previos a la llegada del buque: el mejor valorado es el servicio de control de tráfico marítimo (Marin Traffic) con un 4,82.
 - En cuanto a los servicios a la llegada al puerto todos los ítems tienen una buena calificación destacando el servicio de practicaje con un 4,97.
 - En relación con la estancia en puerto el servicio mejor valorado es el relacionado con el MARPOL con un 4,83.
 - La satisfacción general con la estancia en puerto es de un 4,68.

En cuanto a las incidencias y sugerencias recogidas en las encuestas realizadas por parte de los capitanes destacan la solicitud de dotar de servicio 5G en los muelles comerciales para el servicio de los buques que atracan en ellos y una observación sobre la alineación de las defensas del muelle Leirós.

Los informes de las encuestas de satisfacción se trasladan a las áreas responsables, para su análisis y diseño de acciones o proyectos de mejora.

9. INTEGRACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE (I_22)

La Autoridad Portuaria está integrada en las principales redes de transporte terrestre, con conexión directa por ferrocarril a la red ferroviaria nacional y autopista que garantizan un rápido y seguro transporte a cualquier punto de la península y Europa.

La intermodalidad es una de las principales ventajas competitivas del Puerto, que cuenta con una completa red ferroviaria interior utilizada principalmente para el transporte de material siderúrgico y graneles agroalimentarios y, ocasionalmente, para otras mercancías. El Puerto cuenta con una red ferroviaria interior de más de 7.000 metros de vías con apartaderos para las diferentes mercancías y con personal propio formado como responsables de circulación.

Evolución del tráfico ferroviario en toneladas:

	2019	2020	2021	2022	2023
Agroalimentario	227.458	247.240	215.460	257.645	263.386
Siderúrgico	83.168	61.055	78.791	75.504	79.403
Cemento					
Contenedores	10.680		25	3.159	5.173
Reefer			180	8.055	158
Madera			21.386	34.510	52.316
TOTAL	321.306	308.295	315.842	378.873	400.436

10. COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL

10.1. Grupos de interés (I_25)

Los grupos de interés se definen como aquellas entidades o individuos a los que pueden afectar de manera significativa las actividades, productos y/o servicios de la organización; y cuyas acciones pueden afectar a la capacidad de la organización para desarrollar con éxito sus estrategias y alcanzar sus objetivos.

Entre los grupos de interés de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra se encuentran:

- Clientes (importadores, navieras, consignatarios, armadores, transportistas...).
- Personas de la Autoridad Portuaria.
- Entorno/sociedad (Ayuntamientos limítrofes, asociaciones vecinales, culturales y empresariales, cofradías, medios de comunicación, usuarios del Puerto).
- Prestadores de servicios/aliados.
- Centros Directivos del Sistema Portuario de Titularidad Estatal y el Ministerio de Fomento junto con otras Administraciones e Instituciones Públicas.

Además, el régimen de control de las actividades económicas y financieras de la Autoridad Portuaria se establece por la obligación de rendir cuentas ante el Tribunal de Cuentas, por medio de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE).

La Autoridad Portuaria se relaciona con los grupos de interés, entre otros sistemas, a través de encuestas de percepción como las anteriormente citadas (a capitanes de buque, usuarios, concesiones y autorizaciones, etc.)

Además, se puso en marcha una nueva página web de la entidad con la posibilidad de contacto directo con los usuarios, creando así un nuevo medio de acceso e intercambio de información con los grupos de interés a través de un formulario creado al efecto.

Los convenios suscritos y vigentes en la actualidad son:

1.	Convenio entre la Universidad de Santiago de Compostela, la Universidad de Vigo, la Universidad da Coruña y la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, para la realización de prácticas académicas externas curriculares o extracurriculares de alumnos/as del máster universitario en economía.
2.	Convenio entre la Conselleria de educación, Universidad y formación profesional y la Autoridad Portuaria de Marín y ría de Pontevedra para la realización del módulo de formación en centros de trabajo, por parte de los estudiantes de formación profesional, en el puerto de Marín y ría de Pontevedra.
3.	Convenio entre la Autoridad Portuaria de Marín y ría de Pontevedra y Cetmar para desarrollar el proyecto ML STYLE.
4.	Convenio entre la comunidad autónoma de Galicia, a través de la Conselleria de medio ambiente, territorio e vivienda (CMATV), y la Autoridad Portuaria de Marín y ría de Pontevedra, para la protección del medio ambiente información oceanometeorológica en el entorno del puerto de Marín.
5.	Convenio entre el ayuntamiento de Marín y la Autoridad Portuaria de Marín y ría de Pontevedra sobre uso ciudadano de determinados espacios portuarios.
6.	Convenio entre la administración general del estado (secretaría general de administración digital) y la autoridad portuaria de marín y ría de Pontevedra, para la prestación de los servicios asociados a la utilización de la «gestión integrada de servicios de registro» (geiser) como aplicación integral de registro.
7.	Convenio entre el Ministerio de Defensa y la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra sobre contraprestaciones por la instalación de una dársena para embarcaciones menores del puerto de Marín en la zona de seguridad de la Escuela Naval Militar
8.	Convenio entre la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra con la Universidad de Vigo para la realización de prácticas de los alumnos de grado y de posgrado.
9.	Convenio entre la agencia estatal de administración tributaria y la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra para la recaudación en vía ejecutiva de los recursos de naturaleza pública de dicho ente
10.	Convenio de asistencia jurídica entre la administración general del estado (ministerio de justicia, abogacía general del estado-dirección del servicio jurídico del estado) y la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

11. PROMOCIÓN COMERCIAL (I_30)

Gastos e Inversiones en Promoción Comercial del puerto (I-31)

Gastos de promoción comercial	
Montante de gastos	20.831,38
Gastos de Explotación	10.519.432,43
% de Gastos en Seguridad	0,20%

12. COMPROMISO INSTITUCIONAL (I_32)

12.1. Servicio “Port Community System”

-La Autoridad Portuaria dispone a través de su página web de un acceso a su Sede Electrónica donde se pueden realizar la tramitación de procedimientos por medios digitales.

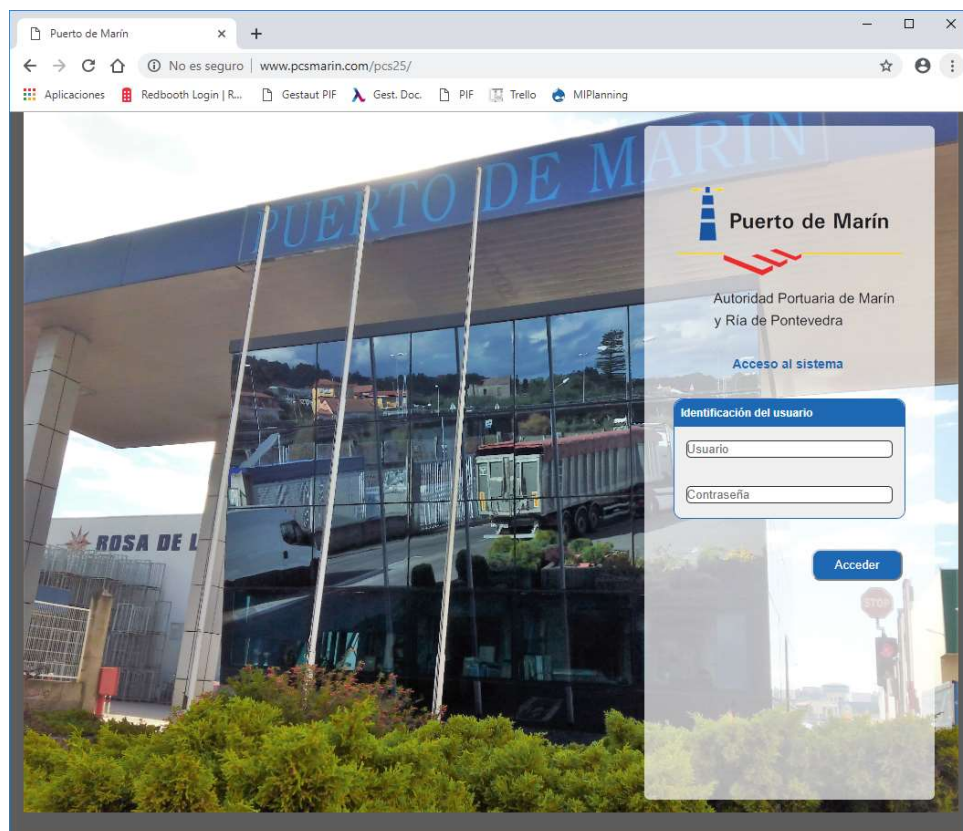
-Además, la Autoridad Portuaria informa a través de www.apmarin.com de las escalas previstas y a través de este mismo medio se puede realizar la solicitud de visitas guiadas al Puerto.

-En la página web se hace referencia al Real Decreto 1495/2011: <https://www.apmarin.com/ficheros/ficheros/8.avisolegalrispes.pdf> y la Autoridad Portuaria está dada de alta en www.datos.gob.es referenciando información sobre previsión de buques, ventas en lonja y datos estadísticos.

-Por otro lado, los servicios prestados a la Comunidad Portuaria están unificados en un único portal de Port Community System, permitiéndose la tramitación de:

- Notificaciones y declaraciones de mercancías peligrosas
- Gestión integrada de declaraciones sumarias
- Notificación de facturas por medios electrónicos: el **90,74%** de las facturas fueron notificadas por esta vía en **2023**, lo cual supuso un **99,14%** del importe facturado en **2023**:
- Gestión de escalas
- Levante sin papeles para la exportación (LSPe)

-El servicio de LSPe fue incorporado en 2018 y ha continuado en años sucesivos, teniendo por objetivo facilitar a los usuarios todo el intercambio de información que se debe realizar para cubrir los flujos implícitos en un flujo de exportación, haciendo de pasarela entre todos los participantes del proceso: consignatarios de la mercancía, consignatarios de buque, terminales de carga, aduana y confrontas.



PCS DEL Puerto de Marín



Puerto de Marín
 Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

LSP EXPO

Ir a LSP Export

LISTAS DE CARGA

ETA desde
 hasta

Estado Provisional
 Definitiva
 Enviada
 Confirmada

Número de escala
Filtrar

Id.	Estado	Escala	ETA	Buque	Tipo de lista	Declarante	Nº de equipamientos	Terminal

1 2 registros por página
1 de 15 registros

Provisional
Definitiva
Enviada a terminal
Carga confirmada
Consultar Empresas

LSPe del Puerto de Marín



ACTURAE
 FACTURA-PROVIDER



FACTURAE PORTUARIA

PORTEL
 SERVICIOS TELEMÁTICOS

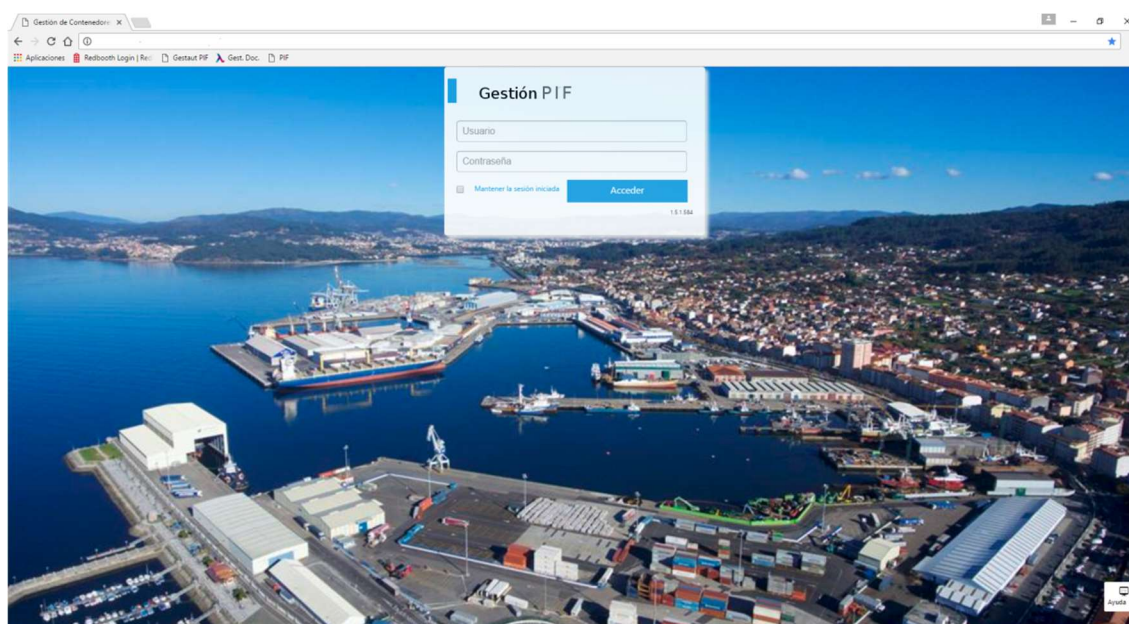
Pantalla de Acceso

Usuario:
 Clave:
Acceder

¿Ha olvidado su contraseña?

Factura Electrónica del Puerto de Marín

- Gestión de inspecciones de contenedores en el PCF



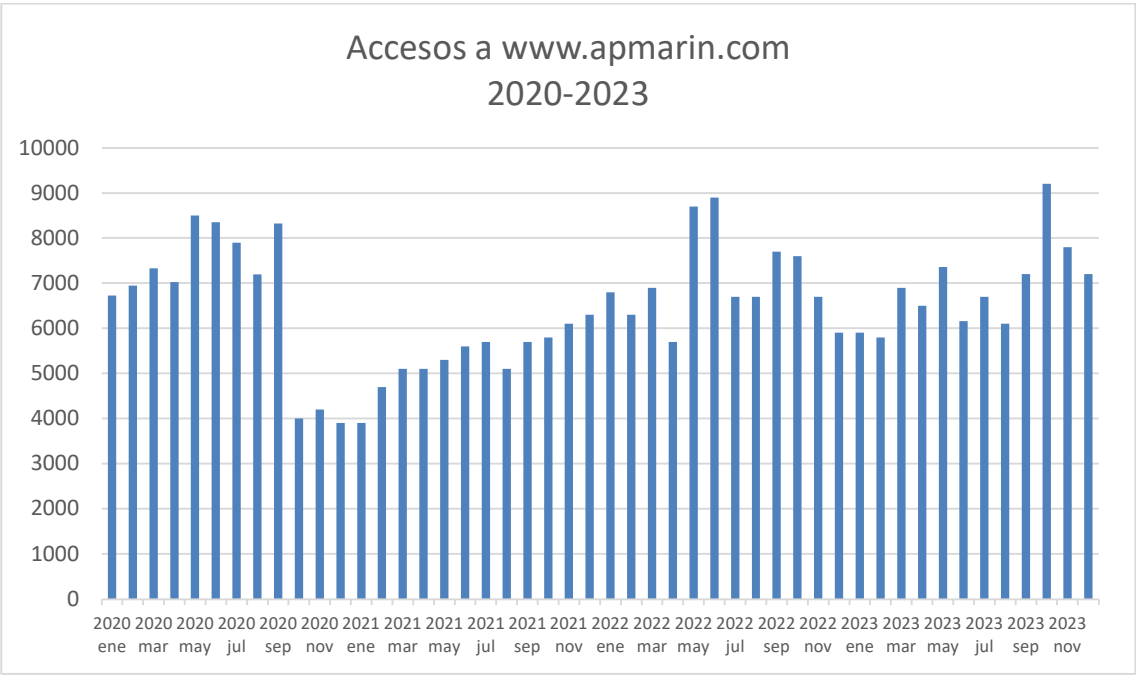
En relación con la tramitación electrónica de este servicio, en 2019 se consolidó una app que permite el intercambio de la información necesaria para la inspección de contenedores con todos los organismos implicados: agentes de aduanas, inspectores, navieras, transportistas, autoridad portuaria, etc.

Entre las funcionalidades más destacadas están:

- Establecimiento de un orden concertado para la Lista de Inspección
- Cruce de datos con declaraciones sumarias
- Workflow para autorizaciones por parte de agentes y navieras
- Selección rápida de contenedores por parte de los inspectores
- Comunicación automática de la Lista de Inspección a todas las partes implicadas

En 2017 se gestionó la inspección de 2.380 contenedores con la ayuda de esta herramienta.
 En 2018 se gestionó la inspección de 2.926 contenedores con la ayuda de esta herramienta.
 En 2019 se gestionó la inspección de 3.223 contenedores con la ayuda de esta herramienta.
 En 2020 se gestionó la inspección de 1.719 contenedores con la ayuda de esta herramienta.
 En 2021 se gestionó la inspección de 1.271 contenedores con la ayuda de esta herramienta.
 En 2022 se gestionó la inspección de 1.263 contenedores con la ayuda de esta herramienta.
 En 2023 se gestionó la inspección de 1.638 contenedores con la ayuda de esta herramienta.

En el gráfico se muestra la evolución 2019 / 2023 de los accesos a la web de la Autoridad Portuaria:



- En materia de ciberseguridad se desarrollaron las siguientes iniciativas:

- Protección de aplicaciones web contra cibertataques.
- Mejora de la ciberseguridad perimetral de la organización
- Aumento de controles de ciberseguridad en los equipos personales
- Acciones de concienciación en materia de ciberseguridad
- Soluciones cloud para incrementar la resiliencia

I2.2. Gastos e Inversiones en I+D+i (I-33)

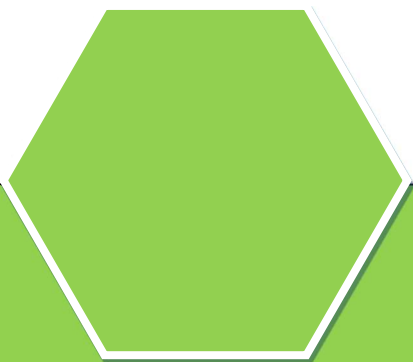
Gastos en I+D+I	
Gastos en Innovación en Miles de €	0
Gastos de Explotación en Miles de €	10.519

I2.3. Gastos e Inversiones en Seguridad y Protección (I-36)

Gastos e Inversiones en Seguridad y Protección	
Gastos en Seguridad en Miles de €	6
Gastos de Explotación en Miles de €	10.519
% de Gastos en Seguridad	0,06%
Inversiones en Seguridad en Miles de €	2
Total de inversiones en Miles de €	3.008
% de Inversiones en Seguridad	0,07%

12.4. Gastos e Inversiones ambientales (I-37)

Gastos e Inversiones ambientales	
<i>Gastos en Medio Ambiente en Miles de €</i>	69
<i>Gastos de Explotación en Miles de €</i>	10.519
<i>% de Gastos en Medio Ambiente</i>	0,66%
<i>Inversiones en Medio Ambiente en Miles de €</i>	0
<i>Total de inversiones en Miles de €</i>	1.118
<i>% de Inversiones en Medio Ambiente</i>	0%



DIMENSIÓN ECONÓMICA

1. POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra ha logrado en el ejercicio 2023 continuar el equilibrio financiero y presupuestario, y mantener su compromiso con la mejora continua de la calidad de los servicios prestados.

Por otro lado se sigue dando respuesta a un rendimiento razonable sobre los activos gestionados, pudiendo de esta forma hacer frente a las necesidades de las nuevas inversiones y a las obligaciones contraídas.

La mejora de la oferta de infraestructuras, la implantación de nuevos proyectos orientados a una mayor eficiencia y calidad de servicio, así como la progresiva adaptación de la estructura organizativa a las necesidades del entorno permitirán encontrarse en disposición de ofertar mejores servicios respetando la sostenibilidad financiera de la entidad.

2. SITUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA

Durante el año 2023 la complicada situación geopolítica provocó grandes caídas del tráfico de mercancías a nivel global, afectando directamente a esta autoridad portuaria, lo que unido a un creciente elevado coste de las mercancías y suministros, dio lugar a que la situación económica haya sido poco expansiva.

En el primer trimestre del año el total de tráfico había caído un 4,16% con respecto al año 2022, donde la mercancía general había sufrido un descenso de un 18,32%. En el cómputo general del año hemos terminado con un crecimiento del 5,06% en cuanto a mercancía general, y a nivel del tráfico total en un 0,15%.

El importe Neto de la Cifra de Negocio a cierre del ejercicio 2023 por importe de 9.654.716,30 euros se mantiene en los niveles alcanzados en el año anterior, destacando la disminución de los ingresos asociados a la tasa del buque por la reducción del tamaño y tiempo de estancia de los buques de astilla y agroalimentarios que hicieron escala en 2023 en el Puerto de Marín. Las tasas portuarias suponen el 85% del INCN y las tarifas el 15% restante no experimentando grandes variaciones respecto al ejercicio precedente.

Respecto a los gastos de explotación (gastos de personal, otros gastos de explotación y amortizaciones) la cifra se mantiene estable con respecto a 2022 produciéndose la compensación, entre las distintas partidas que los conforman, así las fluctuaciones al alza de la partida de gastos de personal, que experimenta un incremento (+9,25%) con respecto a la anualidad anterior como consecuencia de la aplicación de los acuerdo de empresa para el personal sujeto a convenio en el ejercicio 2023 y de las actualizaciones salariales, se ven compensadas con las fluctuaciones a la baja de otras partidas entre las que destaca la partida de suministros que disminuye (-13,7%) consecuencia directa de la reducción de los costes energéticos.

La partida deterioro y resultados por enajenaciones de activos clasificados como inmovilizado material incluye el importe de bajas/retiradas por valor de - 37.543,08 euros.

Los ingresos financieros al cierre del ejercicio 2023 se corresponden fundamentalmente con el importe de los intereses derivados de la remuneración de saldos de cuentas corrientes y depósitos a corto plazo que la entidad mantuvo en el ejercicio y que han supuesto sobre el global de ingreso financieros una cifra de 1.114 miles euros. Por su parte los gastos financieros, se corresponden principalmente con intereses vinculados a los litigios tarifarios que totalizan 7.982,70 €.

Con todo ello, el resultado del ejercicio asciende a 1.621.553,58 € después de impuestos, lo que permite continuar con el equilibrio económico-financiero de la entidad con ausencia de endeudamiento externo y un rendimiento razonable de la actividad compatible con una estabilidad a medio plazo de las cuotas de tasas y tarifas portuarias.

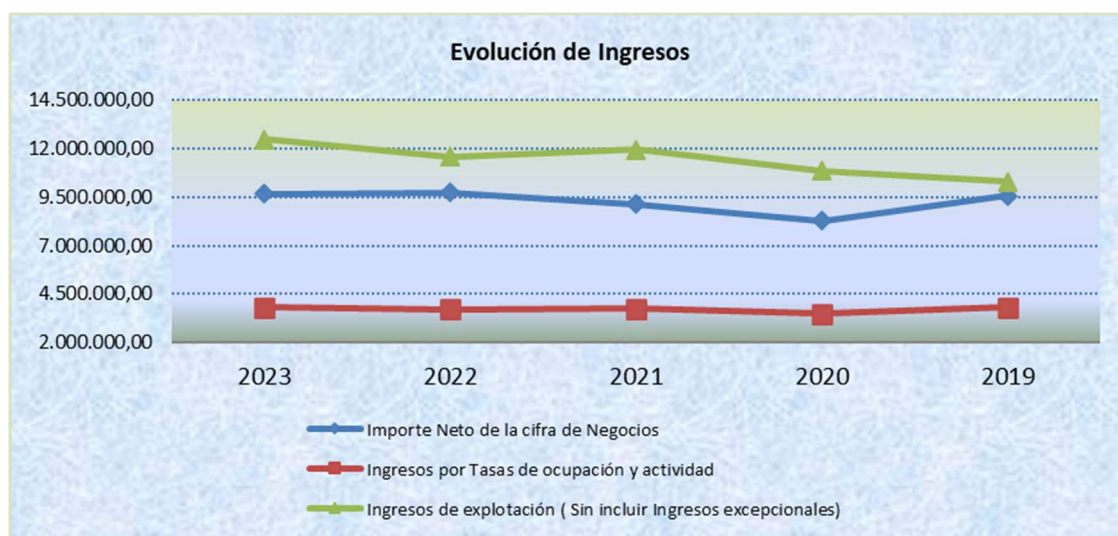
Este resultado sitúa a los recursos generados por las operaciones en los 3.726 miles de euros frente a los 3.053 miles de euros del ejercicio 2022. La variación del circulante se sitúa en 1.078 miles de euros, manteniendo la sostenibilidad financiera de la Entidad.

3. INDICADORES ECONÓMICOS

A continuación se detallan algunos de los indicadores económicos más importantes en los que se puede observar la evolución.

		2023	2022	2021	2020	2019
P_E_01	Rentabilidad Anual	4,09%	1,04%	0,80%	0,45%	1,79%
	Resultado del Ejercicio ajustado (miles)	2.775	732	584	337	1.361
	Activos N/corriente Medio (s/ 1.4 Ley 33/2010)	67.926	70.639	72.930	74.461	75.935
P_E_02	EBITDA €/TONELADA MOVIDA	2,48	2,05	2,08	2,00	2,15
	Evolución del EBITDA	17,34%	-4,28%	7,57%	-26,82%	-11,79%
	EBITDA	5.253.627,03	4.342.482,68	4.528.317,05	4.185.569,18	5.308.006,04
	Toneladas movidas	2.121.011	2.118.102	2.178.261	2.087.839	2.471.707
PE_05	Gastos de explotación respecto ingresos de explotación	108,96%	110,04%	109,33%	114,34%	103,33%
	Gastos de explotación	10.519.432,43	10.694.405,98	10.003.369,28	9.453.259,82	9.897.369,01
	Ingresos de explotación (Cifra Negocio)	9.654.716,30	9.718.821,15	9.149.926,51	8.267.564,61	9.578.528,05
P_E06	Evolución inversión en relación al cash-flow	80,72%	36,61%	52,97%	57,39%	20,10%
	Cash Flow	3.726.236,53	3.052.990,93	2.852.590,59	2.501.982,09	3.964.058,87
	Inversión Pública Total	3.007.785,94	1.117.774,10	1.510.923,88	1.436.011,24	796.745,19
P_E08	Evolución Inversión Pública/Activos Netos Medios	4,43%	1,58%	2,07%	1,93%	1,05%
	Inversión Pública	3.007.785,94	1.117.774,10	1.510.923,88	1.436.011,24	796.745,19
	Activos N/Corriente Medios	67.925.958,27	70.638.929,38	72.929.653,21	74.461.201,50	75.935.089,50
P_E09	T.Actividad/INCN(cifra negocios)	14,07%	13,75%	15,53%	14,79%	14,40%
	T.Ocupación/INCN	25,48%	24,37%	25,37%	27,31%	25,47%
	Importe neto cifra negocios	9.654.716,30	9.718.821,15	9.149.926,51	8.267.564,61	9.578.528,05
	Ingresos ocupación	2.460.340,41	2.368.587,56	2.321.303,43	2.258.049,40	2.439.934,36
	Ingresos actividad	1.358.067,84	1.335.859,51	1.420.599,63	1.222.673,03	1.379.280,45
P_E10	Toneladas por m² superficie concesionable	5,84	5,84	5,49	5,36	7,05
	Tonelada movida	2.121.011	2.118.102	2.178.261	2.087.839	2.471.707
	Superficie Concesionable	363.175	362.610	396.958	389.326	350.738
P_E11	Toneladas por metro lineal de muelle en activo	378,08	377,56	413,41	396,25	469,10

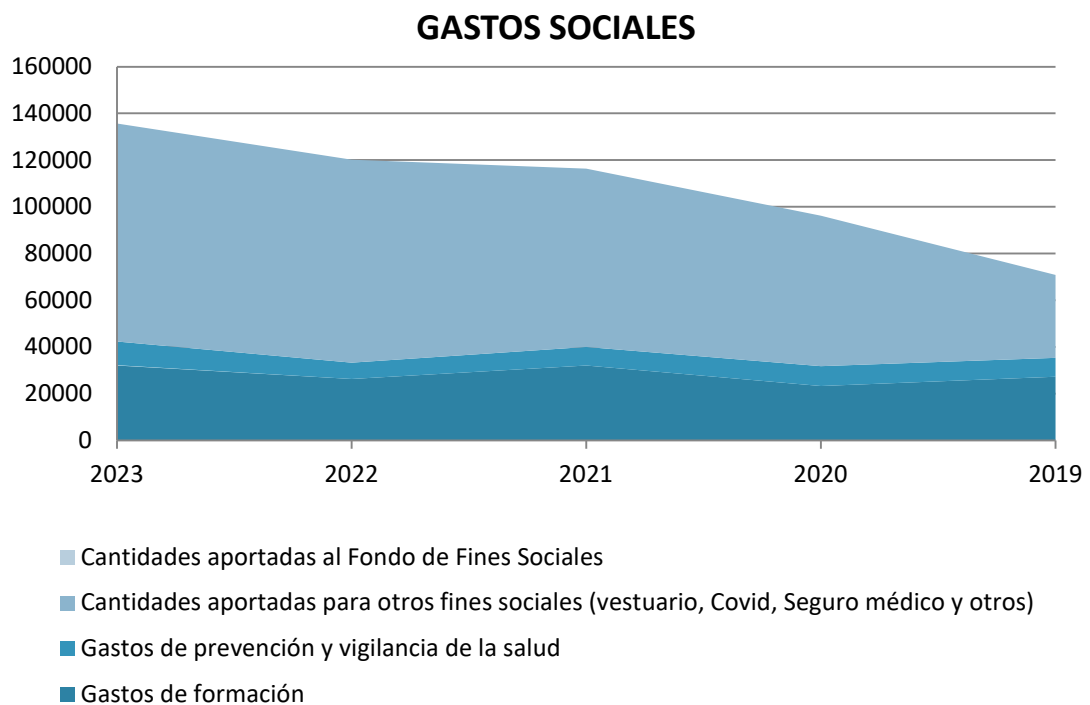
	Metro lineal de Muelle Activo	5.610	5.610	5.269	5.269	5.269
	Tonelada movida	2.121.011	2.118.102	2.178.261	2.087.839	2.471.707
P_E12	Importe Neto de la cifra de Negocios por empleado	116.321,88	115.700,25	106.394,49	93.949,60	108.846,91
	Importe Neto de la cifra de Negocios	9.654.716,30	9.718.821,15	9.149.926,51	8.267.564,61	9.578.528,05
	Nº de Empleados	83	84	86	88	88
P_E13	EBITDA por empleado	63.296,71	51.696,22	52.654,85	47.563,29	60.318,25
	N.º de Empleados	83	84	86	88	88
	EBITDA	5.253.627,03	4.342.482,68	4.528.317,05	4.185.569,18	5.308.006,04
PI_31	Gastos de Publicidad, Propaganda y RR.PP/Gastos de Explotación	0,20%	0,22%	0,16%	0,15%	0,23%
OI_36	Gastos en seguridad y Protección de riesgos/Gastos de Explotación	0,06%	0,05%	0,05%	0,07%	0,05%
OI_37	Gatos Medioambientales/Gastos de Explotación	0,66%	0,71%	0,72%	1,09%	1,68%



4. GASTOS SOCIALES

La Autoridad Portuaria destina anualmente una partida presupuestaria de gastos sociales con el objetivo de mejorar las condiciones de sus empleados:

		2023	2022	2021	2020	2019
E3	Cobertura de las obligaciones de la organización debidas a programas de beneficios sociales.	149.134,02	133.462,73	129.250,61	109.214,86	84.107,28
	Cantidades aportadas al Plan de Pensiones	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Cantidades aportadas al Fondo de Fines Sociales	13.418,00	13.294,38	12.916,62	12.991,81	13.279,11
	Gastos de formación	32.088,87	26.287,00	32.031,44	23.276,65	27.162,30
	Gastos de prevención y vigilancia de la salud	10.252,83	6.942,68	7.929,82	8.499,96	8.149,07
	Cantidades aportadas para otros fines sociales (vestuario, Covid, Seguro médico y otros)	93.374,32	86.938,67	76.372,73	64.446,44	35.516,80



5. AYUDAS FINANCIERAS

El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia forma parte del paquete de medidas creadas a finales de mayo 2020 con objeto de mitigar el impacto económico y social derivado de la crisis sanitaria COVID-19 y dirigir la recuperación para que las economías y sociedades europeas sean más sostenibles y resilientes, y estén mejor preparadas para los retos y las oportunidades de la doble transición ecológica y digitales. El Sistema Portuario en su conjunto recibió apoyo financiero para las inversiones que formaban parte de la línea de “Sostenibilidad” dentro de la cual se han incluido las actuaciones relativas a la “Accesibilidad ferroviaria”.

La cantidad asignada a la APMYRP con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia fue de 1.728.000,00 euros en la línea de “Sostenibilidad”, y las actuaciones propuestas (cuadro adjunto) se engloban en el capítulo “Actuaciones en materia de sostenibilidad y energía”.

Actuación	Importe (miles €)	Anualidad
Telemedida red de distribución de agua y en la red eléctrica del Puerto	265	
Telemedida en la red de distribución de agua del Puerto	165	2024
Telemedida en la red eléctrica del Puerto	100	2024
Alumbrado explanada antiguo Muelle de Ribera	139	
Alumbrado explanada antiguo Muelle de Ribera	139	2021
Eficiencia energética	1.324	
Mejora de la eficiencia energética en la red de alumbrado exterior	963	2024
Mejora de la eficiencia energética en SSMM con luces LED de alta potencia y última generación	117	2022
Mejora de la eficiencia energética en instalaciones Eléctricas y de Climatización del Puerto de Marín	244	2024-2025
Total	1.728	

El criterio de elegibilidad adoptado fue el de incluir líneas de inversión asociadas a estos conceptos que se encontraban recogidas en el plan de inversiones 2020-2024 vigente de la APMYRP en 2021, en las cantidades relativas a los ejercicios a 2021, 2022 y 2023.

En el ejercicio 2023 se ha dado cumplimiento a las exigencias previstas en Orden HFP/I030/2021, de 29 de septiembre, en relación con el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia pero no se han finalizado las actuaciones previstas en el Plan de Inversiones que han sido trasladadas a 2024.

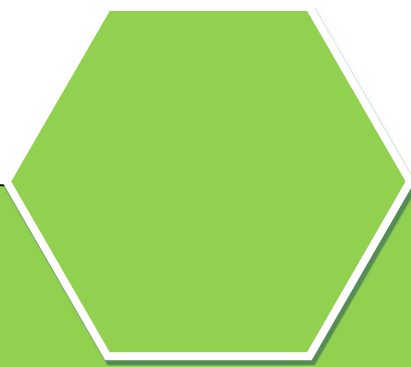
- **FEDER Marco Comunitario 2021 - 2027**

En el ámbito de los acuerdos del Plan de Empresa 2024, Puertos del Estado informó a la APMYRP de la asignación de fondos FEDER correspondientes al marco comunitario 2021-2027 destinados fundamentalmente a financiar inversiones ferroviarias y de carácter medioambiental que constan recogidas en el Plan de Inversiones 2023-2027 con una tasa de cofinanciación fijada en un 60%. El importe total de la ayuda asciende a 7.708 miles de euros.

A cierre de 2023 únicamente constan como iniciadas las actuaciones correspondientes a la actuación “Automatización y monitorización de la red ferroviaria del Puerto de Marín. Fase I” adjudicado por importe de 1.711.458 euros estando pendiente de dar cumplimiento a las obligaciones que resultan exigibles conforme a la normativa europea para proceder a su reconocimiento contable.

- **Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura FEMPA 2021-2027**

En el ámbito de los acuerdos del Plan de Empresa 2024, Puertos del Estado, informó a la APMYRP de la asignación de fondos FEMPA correspondientes al marco comunitario 2021-2027 destinados fundamentalmente al desarrollo de actuaciones en materia de desarrollo sostenible de la pesca y otras actividades relacionadas con la misma recogidas en el Plan de Empresa 2023-2027 con una tasa de cofinanciación fijada en un 70%. El importe total de la ayuda asciende a 2.030 miles de euros.



DIMENSIÓN SOCIAL

1. POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS

La Autoridad Portuaria tiene definida su política de Recursos Humanos con valores como la orientación a la estrategia, la comunicación e información, el respeto a las personas o la coherencia en las actuaciones. Entre los objetivos estratégicos destacan la mejora del desempeño y satisfacción de las personas, el incremento de la productividad, la mejora de la capacidad del equipo directivo para ayudar a implantar la estrategia de RRHH en toda la organización.

2. EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA (§_01-§_13)

El equipo humano de la Autoridad Portuaria estuvo formado en 2023 por 83 personas.

El porcentaje de personas acogidas a Convenio es del 83%.

2.1. Principales indicadores sociales

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
N.º total de trabajadores de la AP	83,06	83,94	85,87	84,32	87,37	84,52	80,35	78,84	78,49	78,27
P.I.B. Corporativo										
% de Trabajadores eventuales s/total plantilla	13,79	18,40	18,98	17,03	16,45	14,69	9,01%	10,6%	8,67%	6,3%
% de Empleados Convenio Colectivo	83,14	83,32	84,89	84,39	81,54	84,39	83,82%	83,5%	83,5%	83,34%
Distribución de plantillas por áreas de actividad	83,06	83,94	85,87	84,32	87,37	84,52	80,35	78,84	78,49	78,27
Explotación y Servicios Portuarios	37,44	39,31	44,25	34,94	35,31	33,28	31,63	30,40	29,20	26,33
Administración y Finanzas	8,43	5,96	8,15	6,55	7,75	8,63	8,81	8	7,08	7,8
Desarrollo Portuario	27,69	29,78	31,44	27,42	27,29	28,38	26,81	27,39	29,21	29,14
Gestión de Personas	10,84	7,15	10,02	9,41	9,01	8,23	7,1	7,05	7	7
Secretaría General	6,02	4,77	4	4	4	4	4	4	4	4
Dirección	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Presidencia	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
% de trabajadores que siguen programas de reciclaje	89,09	60,76	62,89%	74,72%	72,11%	43,78%	60,98%	76,10%	57,78%	56,4%

Evolución del Promedio de horas de formación de reciclaje por trabajador (horas /año trabaj. En plantilla)	37,29	26,07	31,19	28,84	28,28	16,43	4,32	54,56	28,51	16,6
% de mujeres s/ total plantilla	28,12	18,94	24,77	24,89	17,29	22,72%	19,65%	19,4%	18,8	19,03
% de mujeres no adscritas a convenio s/ total plantilla	6,02	5,96	5,82	5,93	5,72	5,92%	6,2%	6,3%	6,3	6,3
% de trabajadores fijos > de 50 años	43,34	58,38	54,73%	52,18%	57,22%	55,61%	46,91	46,93%	47,1	46,1
% de trabajadores fijos < de 30 años	3,61	3,57	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Evolución del Absentismo (media de días de baja por trabajador)	31,69	41,44	37,11	34,35	30,34	30,54	23,85	32,83	20,7	19,9

Otros indicadores sociales

Ratio sobre plantilla media anual de F.C (oficina)	16,86%
Ratio sobre plantilla media anual de Mantenimiento	15,16%
Ratio sobre plantilla media anual de policía portuaria	23,54%
Ratio sobre el total de trabajadores D.C que sigue programas de formación	74,64%
Ratio sobre el total de trabajadores F.C que siguen programas de formación	14,45%

3. DESARROLLO PROFESIONAL Y FORMACIÓN (§_06)

En los últimos tiempos, los cambios en el entorno y en las propias organizaciones han comportado mayores niveles de competencia y exigencias por parte de los ciudadanos y la sociedad a los organismos.

Por ello, se fomenta la implicación y participación del personal mediante grupos de trabajo interdepartamentales y el sistema de gestión de sugerencias que favorecen el aprendizaje y la comunicación interna a todos los niveles. Asimismo, a través del sistema de gestión del desempeño se evalúa y reconoce el esfuerzo individual y se detectan oportunidades de mejora de la organización y de la capacitación de las personas.

Para el desarrollo competencial de las personas se diseñan acciones formativas, tanto externas como internas, con criterios de eficacia y optimizando los recursos para conseguir los mejores resultados de satisfacción de los participantes e impacto en el desempeño de la organización.

Desde el 2016 y con el consenso de la parte social, se dispone de un sistema de gestión del desempeño, que alinea el desempeño con la estrategia de la organización, implicando a las personas en la implantación de objetivos recogidos en

el plan de empresa, a través de formación o de actividades específicas. Se focalizan esfuerzos en la implantación y desarrollo de objetivos estratégicos (objetivos del plan de empresa), indicando cuales son las responsabilidades o tareas a realizar en línea con dichos objetivos, y evaluando posteriormente la contribución individual de cada persona en el desarrollo del proyecto o tareas especificados. Este enfoque facilita la comunicación de los objetivos de empresa y que las personas, en función de su puesto, capacidad y organización del servicio en cada período, puedan entrenar nuevas competencias y habilidades en su puesto de trabajo, favoreciendo, de este modo, su desarrollo personal y profesional. Se ha pactado con la parte social durante el 2023 su actualización, dentro de la negociación del Acuerdo de empresa.

En cuanto a la **formación**, en los últimos años aproximadamente la mitad de plantilla se ha anotado voluntariamente a los cursos de reciclaje organizados para actualizar sus conocimientos.

Además se mantiene la línea de colaboración con instituciones educativas acogiendo a estudiantes en prácticas favoreciendo así el contacto con la realidad diaria de una empresa y su incorporación al mundo laboral, disponiéndose de un convenio con la Xunta para acoger estudiantes de ciclos oficiales de formación profesional.

Asimismo, funciona desde hace varios años un Buzón de Sugerencias, que ha gestionado hasta el momento en torno a 700 sugerencias y que premia cada año a las mejores sugerencias de cada área. En el Buzón 2023 la sugerencia ganadora se encuadra en el ámbito de la mejora de la eficacia de las órdenes de la policía durante la regulación del tráfico.

3.1. No discriminación y beneficios sociales

En 2022 La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra firmó su Plan de Igualdad, fruto del trabajo realizado por la Comisión Negociadora del Plan de Igualdad compuesta por representantes de la empresa y de la representación legal de los trabajadores a partir de un diagnóstico previo de la situación y distribución de la plantilla. Este plan tendrá una vigencia de 4 años e impulsará acciones dirigidas a reforzar el compromiso de la institución con la igualdad de oportunidades y la toma de decisiones según criterios de equidad y no discriminación. El Plan abarca a toda la plantilla de la Autoridad Portuaria, en sus diferentes centros de trabajo. La Comisión de Igualdad del Puerto de Marín realizará el seguimiento del Plan que contempla cinco ejes de actuación: selección y promoción profesional, formación, conciliación, comunicación y prevención del acoso. El Plan se rige por lo indicado en el Real Decreto 6/2019 de 1 de marzo de medidas urgentes para garantizar la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y por el Real Decreto 901/2020 de 13 de octubre por el que se regulan los planes de igualdad y su registro. Además contribuye a los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) de la Agenda 2030, especialmente a los números 5, 8 y 10: Igualdad de género, Trabajo decente y Crecimiento económico y Reducción de desigualdades.

3.2. Relaciones con la Representación de Trabajadores (S_05)

La Autoridad Portuaria de Marín y el Comité de Empresa firmaron en 2023 un nuevo acuerdo local dentro del marco del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado que regula y actualiza las condiciones para la plantilla sujeta a convenio. El documento recoge mejoras en materias como jornada y horario de trabajo, permisos retribuidos, conciliación y diferentes plusos retributivos.

4. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra cuenta con una organización preventiva conforme a la normativa vigente en materia de prevención de riesgos laborales. Existe, por tanto, un contrato con el Servicio de Prevención Ajeno desde el 1 de diciembre de 2023 con la empresa IBERSYS Seguridad y salud laboral, hasta esa fecha era con Asepeyo S.L.

La Autoridad Portuaria, de conformidad con lo establecido en el III Convenio Colectivo de Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, cuenta con un Comité de Seguridad y Salud Laboral constituido por tres Delegados de Prevención designados por la representación de los trabajadores y tres designados por la Empresa, por lo que el Comité cuenta con más miembros de los que fija la Ley de prevención de Riesgos laborales. A lo largo del año 2023 este Comité se ha reunido en cinco ocasiones de las cuales dos fueron extraordinarias.

Las principales actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales a lo largo del año 2023 fueron las siguientes:

Internamente:

- Evaluación de riesgos psicosociales y puesta en marcha el plan de acción.
- Puesta en marcha de la evaluación de riesgos de teletrabajo.
- Actualización del protocolo de acoso.
- Obras de mejora civil en la caseta de control de accesos, habilitando un baño para mujeres.
- Instalación de un cargador para vehículos eléctricos en la sede administrativa.
- Campaña de sensibilización para la protección solar al personal de mantenimiento y policía portuaria

Para la comunidad portuaria:

- Mejoras en las defensas del muelle pesquero y de Adolfo Reboledo.
- Renovación de norays de 100 tn en el muelle Manuel Leirós.
- Pruebas en entorno web de plazas de aparcamiento disponible.
- Compra de pantallas led informativas para los accesos al puerto.
- Mejoras de la señalización indicativa en el recinto portuario.

4.1. Vigilancia de la salud

A lo largo del año 2023 realizaron el reconocimiento médico 69 trabajadores. Como mejoras, los reconocimientos médicos incluyen revisión ginecológica, con mamografía o ecografía de mama, a criterio del facultativo, para las mujeres mayores de 40 años e índices PSA para los hombres mayores de 40 años. Desde 2022 se ha sustituido el índice PSA por un indicador prostático más completo que es el índice de salud prostática (PHI).

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Reconocimientos realizados	69	75	62	65	63	61	68	64	63
Renuncias	24	16	17	17	21	27	19	13	12

4.2. Formación en prevención de riesgos laborales (S_17)

En lo que respecta a formación en prevención de riesgos se invirtieron 1290,5 horas de formación de personal en 2023. Las principales actividades formativas relacionados con la prevención de riesgos, el medio ambiente y seguridad han sido las siguientes:

Acción formativa	Horas	N.º de personas	Total horas
Curso de riesgos y medidas preventivas de oficinas	1,5	27	40,5
Curso de riesgos y medidas preventivas para el personal de la policía Portuaria	1	10	10
Curso de riesgos y medidas preventivas para personal de talleres	2	5	10
curso de prevención de riesgos de oficinas en formato on line	4,5	12	54
Jornada sobre enfermedades cardiovasculares y factores de riesgo cardiovascular en el lugar de trabajo	4	14	56
Curso de igualdad de oportunidades y la prevención de todo tipo de violencia como principio transversal a la gestión empresarial	13	5	65
Curso de manejo de situaciones de riesgo en la atención directa a la ciudadanía	15	26	390
curso de oficial de protección de instalaciones portuarias (OPIP)	30	1	30
Sistema de autocontrol: higiene y seguridad alimentaria	50	1	50
Curso de Prevención de riesgos de PdE nivel 2	25	1	25
Curso de seguridad Industrial de PdE Nivel 2	25	7	175
Curso de medio ambiente de PdE Nivel 1	15	3	45
Curso de medio ambiente de PdE Nivel 2	15	2	30
Curso de delegación eficaz de tareas	15	3	45
Curso de gestión eficaz del tiempo	25	3	75
Curso de toma de decisiones	30	6	180
Riesgos y medidas preventivas en el puesto de trabajo. Nuevas incorporaciones policía portuaria.	2	2	4
Riesgos y medidas preventivas en el puesto de trabajo. Nuevas incorporaciones en oficinas y becarios.	2	3	6
Horas totales			1290,5

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales durante 2023		
N.º total de horas de formación	N.º total de trabajadores (plantilla media anual)	N.º medio de horas por trabajador
1.290,5	83	15,5

4.3. Seguridad y salud en el trabajo (S_14, S_15, S_16)

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Accidente Laboral con Baja	0	1	1	1	0	1
Accidente Laboral sin Baja	3	3	0	2	3	5
Evolución del Índice Incidencia	0,00	1,22	1,18	1,20	0,00	1,20
Evolución del Índice de Absentismo Absoluto Total	8,69%	9,15%	10,16%	9,39%	8,30%	8,37%

5. SEGURIDAD EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

5.1. Gestión de las emergencias (S_18)

Para la gestión de las situaciones de emergencias en el interior del recinto portuario la Autoridad Portuaria dispone de un Plan de Emergencia Interior y Autoprotección así como de un Plan Interior Marítimo que sustituye al Plan de Contingencias por Contaminación Marítima cuya revisión se produce de forma sistemática y reglada.

La principal actuación en esta materia en el año 2023, fue la adecuación del Plan de Emergencia Interior y Autoprotección a la Resolución de 6 de mayo de 2020, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica el Convenio con Puertos del Estado para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del sistema portuario de titularidad estatal, que tras el informe de Protección Civil, se aprobó de forma definitiva por el Consejo de Administración en noviembre de 2023. Durante este año también se puso en marcha la revisión del Plan Interior marítimo.

A lo largo del año 2023, se registraron las siguientes emergencias:

- Relacionadas con la seguridad:
 - Incidente con un contenedor de harina de pescado que entró en combustión espontánea y se aisló en una zona del puerto. Fue sofocado por bomberos de Pontevedra.
 - Activación de aviso a los navegantes desde Marín Trafico por presencia de troncos en la ría que bajaban por el río Lérez tras un temporal y lluvias de días anteriores. Entre el 6 y el 11 de noviembre se retiraron más de 15 m3 de troncos de las aguas del puerto.
- Relacionadas con contingencias por contaminación en la mar:
 - Vertido desde buque pesquero con activación del plan del buque, de escasa consideración.
 - Vertido de hidrocarburos en tierra con afección a lámina de agua y activación del nivel del PIM en nivel I.
 - Seis vertidos de hidrocarburos de origen desconocido y escasa consideración con activación de PIM en nivel I.

- Relacionados con contingencias por contaminación en tierra:
- Se contabilizaron 15 vertidos de aceite hidráulico de escasa consideración por roturas de manguitos en maquinaria de trabajo y vehículos.
- Dos vertidos a red de pluviales de agua de proceso de una planta frigorífica.

La tabla resumen de los accidentes relevantes quedaría como sigue:

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
N.º de accidentes Medioambientales	10	11	19	9	10	12	12	9
N.º de accidentes de Seguridad y Protección	2	3	2	3	2	5	3	2
N.º de ejercicios y simulacros	15	18	19	14	11	11	12	17

Para garantizar una adecuada formación del personal en materia de seguridad y prevención, todos los años se planifican y realizan ejercicios y simulacros de seguridad y protección, así como de lucha contra la contaminación marina con el objetivo de garantizar la adecuada formación del personal, y consiguiendo de este modo, unos mayores niveles de seguridad tanto para el personal como para el área portuaria en general.

A lo largo del año 2023 se realizaron los ejercicios y simulacros que se citan a continuación relacionados con la activación de los planes de seguridad, protección y contaminación marina (PIM).

Tabla resumen de los ejercicios y simulacros de 2023:

PLAN	TIPO	FECHA	RESUMEN
Seguridad	Práctico	03/02/2023	Ejercicio para conocer el funcionamiento de la red contra incendios de talleres y montaje de manguera y manejo de extintores
PIM	Práctico	06/02/2023	Pruebas de montaje y puesta en funcionamiento del equipo de succión de hidrocarburos KOMAR 20
Protección	Práctico	10/02/2023	Ejercicio práctico de fijar medidas de protección extraordinarias por ataque de un buque de la armada.
Seguridad	Teórico practico	01/03/2023	Ejercicio de cómo actuar si evacuación de la Sede Administrativa y evacuación de la sede administrativa.
Protección	Teórico	16/05/2023	Ejercicio teórico de actualización de datos de contacto de protección
PIM	Práctico	13/09/2023	Lanzado de barrera RO BOOM dese escalera de reparaciones
Seguridad y PIM	Práctico	14/09/2023	Simulacro de activación del PEIAU por incendio en una embarcación de recreo con activación del PIM por contaminación marina
PIM	Práctico	19/09/2023	Pruebas de montaje del carretel de la barrera ro boom en remolcador JOSITA C

Protección	Teórico práctico	30/06/2023	Revisión de elementos de vallado de instalaciones y croquis de actualización del material y vallado concentración motos en Marín.
Seguridad	Práctico	06/10/2023	Ejercicio para conocer el funcionamiento de la red contra incendios de talleres y montaje de manguera.
PIM	Teórico	17/10/2023	Actualización de datos de contacto, pruebas de simulaciones y nuevo alcance Zona I y II.
Protección	Práctico	23/11/2022	Ejercicio práctico de cierre de accesos a Muelles comerciales de expansión por evento de jura de bandera.
PIM	Práctico	20/12/2023	Pruebas de montaje y puesta en funcionamiento del equipo de succión de hidrocarburos KOMAR 20
Seguridad	Práctico	26/12/2023	Ejercicio de manejo de extintores y cómo actuar ante un conato de incendio
Seguridad	Práctico	29/12/2023	Ejercicio para conocer el funcionamiento de la red contra incendios de talleres y montaje de manguera y manejo de extintores

Otros indicadores medioambientales	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Quejas recibidas en el Servicio de Atención al Cliente	2	2	5	1	3	4	2
Consultas medioambientales solicitadas	43	26	30	15	15	5	14

En lo referente a quejas recibidas en el SAC a lo largo del 2023, han sido dos: una sobre asignación de una plaza en los pantalanes de Marín, con solicitud de mejora de atraque y la otra de usuarios de la dársena de placeres que vuelven a solicitar una zona de carenado de embarcaciones de la séptima lista que por temas ambientales no se permite realizar trabajos de mantenimiento y traslado de un portal.

Durante el año 2023 se registraron las siguientes peticiones de información de carácter ambiental, de seguridad y prevención de riesgos:

- Desde Puertos del Estado solicitud de datos de identificación del productor de residuos MARPOL.
- Solicitud de información sobre certificados de calidad y medio ambiente desde una empresa portuaria.
- Ecologistas en Acción solicita información sobre las mediciones de calidad del aire en el Puerto de Marín del año 2022.
- Información sobre suministro de combustible a buques para elaboración de memoria de métodos por una empresa del sector.
- Un particular solicita información sobre el Plan de recepción y manipulación de residuos generados por buques del Puerto de Marín.
- Un particular solicita información sobre vertidos de aguas fecales de embarcaciones de recreo fondeadas en playas de Hío y Aldán.
- Desde la Subdirección general de aeropuertos y navegación aérea solicitan divulgación del concepto u-space y solicitud de participación en la primera encuesta general.

- Empresa de servicios portuarios solicita información sobre ejercicios y simulacros realizados en el periodo 2022-2023.
- La Subdirección General para la Protección del Mar solicita datos sobre pesca de basura marina del año 2022 para el informe OSPAR 2022, y cumplimentar los datos en herramienta informática.
- 34 solicitudes de informes de analíticas de agua dulce y salada, así como los tratamientos realizados a las mismas, certificados de DDD y limpieza del puerto.

5.2. Protección del Puerto

La Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de octubre de 2005 sobre mejora de la protección portuaria, transpuesto al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, establece para cada puerto en el que exista una o varias instalaciones portuarias afectadas por el Reglamento (CE) nº 725/2004, la obligación de desarrollar y aplicar un plan de protección portuaria, fundamentado en el resultado de una evaluación de riesgos de amenazas de sucesos contra la protección marítima, incluyendo el análisis de riesgos de las instalaciones portuarias requerido por el citado reglamento.

A lo largo del año 2022 se ha actualizado y tramitado con Puertos del Estado el Plan de Protección a Puertos del Estado para su traslado al Ministerio del Interior y se recibió la visita del personal técnico de Servicio de Costas y Fronteras del Área Seguridad Portuaria, para la revisión de las medidas de las instalaciones, analizar el grado de cumplimiento de la normativa y elaborar el informe del Plan de Protección y en febrero de 2023 se recibe el informe al Plan de Protección el Puerto, quedando aprobado.

Como mejoras en Protección a lo largo del año, además de la comentada tramitación de la aprobación del nuevo Plan de Protección del Puerto por el Ministerio del Interior, se han actualizado los procedimientos del Sistema de Gestión de la Protección, un trabajador ha realizado un Curso de oficiales de protección de Instalaciones portuarias, se ha continuado con la actualización los carnets personalizados PBIP y durante este año se han actualizado evaluaciones y planes de tres instalaciones sujetas al Código PBIP y se ha dado de baja una instalación en el sector pesquero ya que no atracan buques mercantes en ese atraque. También se ha realizado una Inspecciones a Instalaciones portuarias sujetas al Código 725/2004, gestionadas por terceros y dos auditorías internas.

En lo referente a ejercicios y simulacros se han realizado cuatro ejercicios de protección.

5.3. Coordinación de actividades (S_21)

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra cuenta con una norma interna, aprobada por su Consejo de Administración, que regula la Coordinación de las actividades empresariales, sin perjuicio de las competencias de las distintas Administraciones Públicas. La norma tiene por objeto definir y establecer el plan de actuación a seguir por la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra a fin de dar cumplimiento, en el ámbito de las concesiones y autorizaciones administrativas, a lo dispuesto en el artículo 132 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en lo relativo al control del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

Las principales actuaciones en materia de coordinación de actividades empresariales han sido la mejora en el procedimiento de coordinación de actividades empresariales para las contrataciones de trabajos menores También se ha actualizado el censo de empresas del puerto en las que nos informan de su gestión de la prevención y los datos de contacto 24 horas.

Se han formalizado 16 actas de coordinación de actividades empresariales con empresas estibadoras y de transporte por las actividades de almacenamiento, descargas/cargas y transporte horizontal y obras de construcción.

Durante el año 2023 dentro de los objetivos de seguridad y sostenibilidad se visitaron las 14 principales concesiones del puerto por riesgo de actividad – frigoríficos, astilleros y terminales de carga/descarga - y se analizaron aspectos de prevención de riesgos, seguridad y medio ambiente, la previsión es cerrar las actas de las visitas en el primer trimestre del 2024 y continuar con ese mismo enfoque para los talleres de reparación.

6. RELACIONES CON EL ENTORNO (§_24)

En lo que se refiere a las relaciones Puerto-Ciudad, la Autoridad Portuaria ha planificado el desarrollo de diversas iniciativas que permitan contribuir a una mejora de la imagen percibida por la sociedad del entorno, así como a una óptima implicación Puerto-Ciudad en aquellas zonas exentas de explotación portuaria. Ente ellas destaca el desarrollo de Planes de Comunicación que acerquen el conocimiento y realidad del Puerto a su entorno.

La Autoridad Portuaria también colabora activamente con el desarrollo educativo y profesional de los jóvenes del entorno facilitando desde hace varios años la realización de prácticas en sus instalaciones a estudiantes de ciclos de formación profesional, integrándolos en las áreas funcionales que se corresponden con sus estudios, a fin de que puedan adquirir una visión práctica y experiencia en un entorno de trabajo real.

6.1. Visitas guiadas

Durante 2023 se incrementó nuevamente el ritmo de visitas y un total de 350 personas pertenecientes a diversos ámbitos visitaron el puerto, entre ellos destacan este año las visitas de adultos y de alumnos de diferentes certificados de profesionalidad.



Durante los últimos años, la evolución de las visitas guiadas en número de visitantes fue:

2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
370	281	25	366	180	323	295	298	330	555

6.2. Principales hitos 2023

Asistencia del presidente de la Autoridad Portuaria a Conxemar



Celebración de la jornada Digimar sobre digitalización de buques pesqueros



Entrevista al presidente de la Autoridad Portuaria con motivo de la celebración de las fiestas del Carmen de Marín



Formación sobre el plan antifraude al Consejo de Administración



Grabación del programa Así somos de la TVG



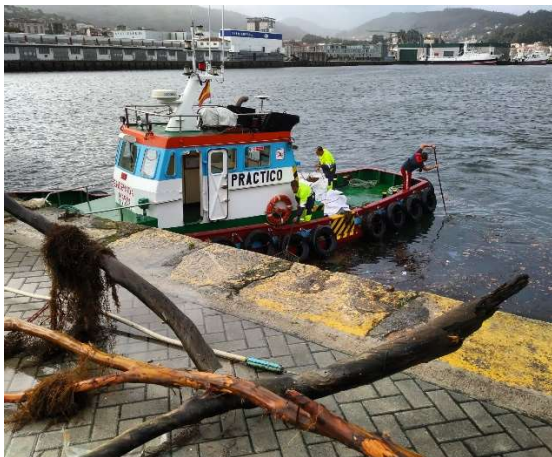
Homenaje a los marineros del buque Playa de Menduiña



Jornada sobre ventanilla única DuePort para la comunidad portuaria



Limpieza de troncos a la deriva en las dársenas pesqueras



Participación de la Autoridad Portuaria en la mesa redonda sobre el futuro de Ence.



Participación de la Autoridad Portuaria en el taller de Puertos y Logística organizado por el Clúster da Loxística



Participación de la Autoridad Portuaria en una mesa redonda por el Corredor Atlántico organizada por el Eixo Atlántico



Presentación de los premios Joven Empresario



Simulacro de activación del Plan Cangal por contaminación marina

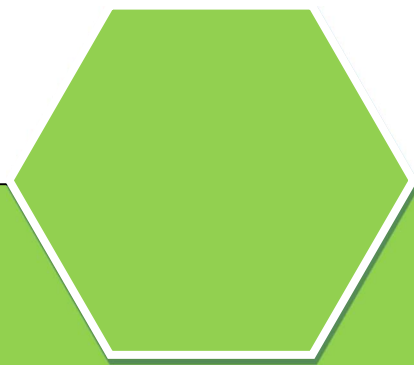


Sustitución boya Cabezo de Morrazán



Visita del Presidente de la Autoridad Portuaria al Centro Juan María de Nigrán





DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL

1. DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL

La situación geográfica del Puerto de Marín, protegido por la Isla de Ons (integrada en el Parque Natural Illas Atlánticas), junto con la importante actividad pesquera y marisquera en toda la Ría, hacen del Puerto un lugar especialmente sensible desde el punto de vista medioambiental, hecho al que no es ajena la Autoridad Portuaria.



El Puerto de Marín está apostando por un crecimiento razonable y sostenible, perfectamente compatible con los demás sectores productivos de la Ría de Pontevedra. El cuidado y prevención medioambientales constituyen un compromiso permanente y una preocupación constante en todas las actuaciones que lleva a cabo la Autoridad Portuaria. El medio ambiente y el respeto por el entorno están claramente reflejados en la misión y objetivos del Puerto. Así, desde abril de 2013, la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra cuenta con un sistema de gestión medioambiental certificado por la **norma UNE EN ISO 14001:2015** con el siguiente alcance: “Gestión de la utilización de instalaciones portuarias, gestión de servicios generales y servicios portuarios. Gestión de dominio público portuario. Ejecución y mantenimiento de infraestructuras”.

La publicación de la Memoria de Sostenibilidad supone para la Autoridad Portuaria un paso más en la política informativa sobre sus actuaciones, respeto y cuidado al entorno en el que desarrolla sus actividades y presta sus servicios. Tras la participación como socio en el proyecto medioambiental Life 3R Fish para el trienio 2009-2011, la Autoridad Portuaria participa e impulsa buenas prácticas ambientales como la publicación de una norma de obligado cumplimiento o la participación activa en proyectos ambientales sobre residuos de la actividad pesquera y de pesca de basura marina de la mano con la flota pesquera de fresco con base en Marín desde el 2009 hasta la actualidad, participó como socio de proyecto en PESCAL, Repescapas 2 y 3, ML-STILE.

Para el periodo 2022 -2023 la Autoridad Portuaria de Marín y ría de Pontevedra participa como socio en un proyecto de economía circular – CIRCAZUL Hacia una Circularidad de los Residuos Inorgánicos del sector pesquero en el contexto del Crecimiento Azul, que tiene como objetivos Prevenir y combatir la contaminación marina mediante:

- La capitalización de la información y del conocimiento existente
- El desarrollo y la demostración de sistemas de recogida y valorización de los residuos
- La promoción de alianzas entre los distintos sectores y agentes

Además, la Autoridad Portuaria ha suscrito la Alianza Galega polo Clima.

2. GESTIÓN AMBIENTAL (A_01)

Sistema certificado: La Autoridad Portuaria ha recibido el certificado **UNE EN ISO 14001:2004** para su Sistema de Gestión Medioambiental (SGA).

Alcance: Este sistema es aplicable a la gestión de la utilización de instalaciones portuarias, la gestión de servicios generales y servicios portuarios, la gestión de dominio público portuario y la ejecución y mantenimiento de infraestructuras.

Dentro de la política medioambiental de la Autoridad Portuaria se encuentran los compromisos de cumplimiento de los requisitos legales y otros requisitos suscritos en materia ambiental, los compromisos de mejora continua de la actuación ambiental o los compromisos de prevención de contaminación ambiental. Así, entre otros aspectos, la Autoridad Portuaria además de promover el ahorro de consumo en sus instalaciones, el seguimiento ambiental de las obras o la operativa diaria ambientalmente sostenible, participa en varios proyectos de recogida selectiva y reutilización de residuos.

2.1. Limpieza en el Puerto (A_03)

En la tabla siguiente reflejamos los gastos de limpieza de zonas comunes durante el ejercicio 2019:

Gastos en limpieza terrestre	229.786,50
Recogida de residuos	26.961,96
Área superficie terrestre de servicio	752.446 m ²
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	34,12%
Gastos en limpieza de lámina de agua	24.878,04
Área superficie zona I	3.000.000 m ²
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,83%

2.2. Formación medioambiental (A_04)

La Autoridad Portuaria cuenta con una División especializada en la gestión y supervisión medioambiental. A las nuevas incorporaciones, dentro del manual de acogida, se les da formación ambiental junto con la política de calidad, medio ambiente y seguridad. Al personal de la policía portuaria y mantenimiento se le proporciona formación en los distintos planes de emergencia, protección y contingencias del puerto.

En lo referente a formación en el año 2023

Acción formativa	Horas	N.º de personas	Total horas
Curso de medio ambiente de PdE Nivel I	15	3	45
Curso de medio ambiente de PdE Nivel 2	15	2	30
Horas totales			75

Además, en las charlas de formación e información a nuevas incorporaciones se da formación en la política de medio ambiente, calidad y seguridad, los aspectos ambientales de la organización, entre otros temas.

3. CALIDAD DEL AIRE (A_05)

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra apenas genera emisiones directas a la atmósfera salvo el consumo de gasoil de la caldera de calefacción del edificio de servicios de Operaciones Portuarias, el consumo eléctrico y el generado por su flota de vehículos. En lo referente a las emisiones indirectas, de terceros, provenientes de las actividades que realizan las empresas instaladas en el recinto portuario podemos citar: las instalaciones frigoríficas que realizan elaborados, las actividades de carga y descarga de graneles sólidos, el transporte de maquinaria y equipos de combustión, los buques atracados en puerto y la planta de separación de hidrocarburos de uno de los prestadores del servicio de recepción de residuos.

Los focos de emisiones que están presentes en el Puerto son:

Tipo de actividad	Orden de relevancia	Nº de focos
▪ Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional).	1	1
▪ Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos (Calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos).	7	1
▪ Actividades industriales en concesiones (Calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmósfera).	3	4
▪ Limpieza y pintura de cascos de barcos (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie)	2	2
▪ Obras	5	-
▪ Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar	4	-
▪ Emisiones procedentes de motores de vehículos	6	-
▪ Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados	7	-

En un puerto como el nuestro en el que sobre el 50% de sus mercancías son graneles sólidos, el principal parámetro a medir es el de partículas en suspensión. Durante el año 2022 la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia realizó una medición con el equipo portátil en continuo de la calidad del aire y partículas en suspensión en zona comercial de Marín a lo largo de los meses de junio, julio y agosto y se han solicitado mediciones para el año 2023, pero no ha sido posible la cesión del equipo por lo que se vuelve a pedir para el año 2024. También se harán mediciones puntuales con un equipo portátil durante al año 2024 y una vez realizadas esas mediciones y con la información obtenida se valorará la compra de un equipo de medición en continuo de parámetro de calidad del aire por la Autoridad Portuaria.

En lo referente al ruido el puerto ha adquirido a finales del año 2018 un sonómetro para poder hacer mediciones en continuo de ruido, el equipo se ha montado en la zona de astilleros, en el cierre perimetral del puerto ya que es la zona del puerto más expuesta a quejas por ruido de la actividad Portuaria.

3.1. Quejas (A_06)

La Autoridad Portuaria dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales. Se tramitan a través del Servicio de Atención al Cliente, un mecanismo de comunicación permanente con los usuarios que funciona como una ventanilla única para la gestión de todas las comunicaciones, sugerencias y quejas de clientes con el objetivo de darles respuesta en las máximas condiciones de agilidad y fiabilidad.

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Calidad del aire	0	0	3	0	1	1	1	4	0

A lo largo del año 2023 no se han recibido formalmente quejas en el Servicio de Atención al Cliente relacionadas con la calidad del aire y ruido.

3.2. Medidas implantadas (A_07) (A_08)

En cuanto a las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones al aire ligadas a la actividad del conjunto del Puerto, se cuentan con las siguientes:

- Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmósfera.
- Instrucciones de dirección específicas para operaciones o actividades que puedan generar emisiones.
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- Sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
- Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
- Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques.
- Zonas restringidas al estacionamiento de camiones con thermoking funcionando.
- Control medioambiental de la empresa gestora de residuos Marpol, realizando auditorías anuales.
- Parada operativa por velocidad de viento adversa.
- Disposición de un anemómetro para uso de la Policía Portuaria en el control de la operativa del puerto.

3.3. Cálculo de la Huella de Carbono

La Huella de carbono es una herramienta que sirve para contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que es un indicador ambiental cada vez más usado y reconocido ya que además puede aplicarse a diferentes ámbitos y permitir comparativas entre estos.

El cálculo de la Huella de Carbono de las emisiones realizadas para las actividades dependientes de la Autoridad Portuaria, y se ha realizado usando las recomendaciones de dos guías: el Carbon Footprinting for Ports Guidance Document (WPCI) y el GHG Protocol.

Para su cálculo, se han tenido en cuenta aquellos aspectos que se podían considerar dentro del ámbito de control y gestión de la Autoridad Portuaria. Como límites operacionales se han establecido los ámbitos de Alcance 1 y Alcance 2 considerados como los de obligada contabilización, es decir, las emisiones directas procedentes del consumo de combustibles y las emisiones indirectas procedentes de la electricidad:

- Alcance 1: se incluyen las emisiones directas de gases de efecto invernadero, emisiones procedentes de las fuentes que son propiedad de o están controladas por la empresa. Para ello se tiene en cuenta el consumo de combustible procedente de los vehículos, calderas, generadores, maquinaria diversa, etc.
- Alcance 2: se incluirían las emisiones indirectas de gases de efecto invernadero asociadas a la electricidad adquirida y consumida por la organización. Se incluyen aquí las emisiones procedentes de la utilización de electricidad tales como las del alumbrado y equipos electrónicos.

- Existe un Alcance 3 en el que se incluirían otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, que aún siendo emisiones consecuencia de las actividades de la empresa, proceden de fuentes que no son propiedad ni están controladas por la empresa, como las procedentes de los viajes de negocios, producción de materiales adquiridos, etc. Las emisiones procedentes de los desplazamientos de los trabajadores hasta el lugar de trabajo estarían dentro del Alcance 3, sin embargo, tanto la guía como la aplicación de cálculo ofrecen la posibilidad de incluirlas dentro del Alcance 1 considerando que los resultados obtenidos de las emisiones serán más completos y así las incluimos nosotros, al igual que se hizo en el cálculo del año pasado.

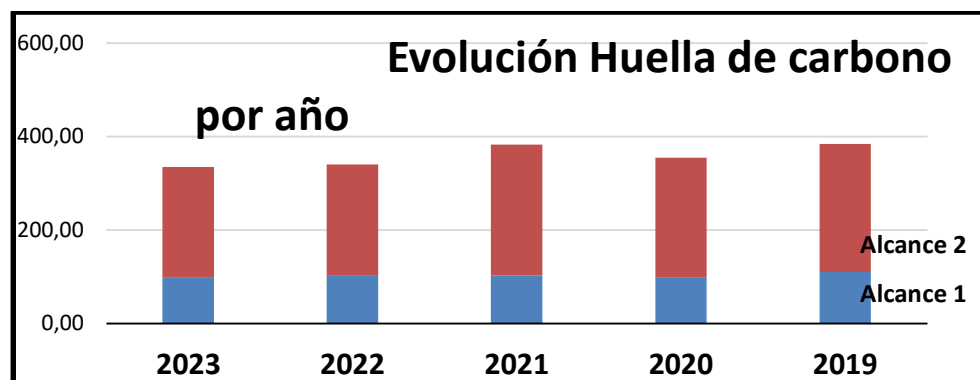
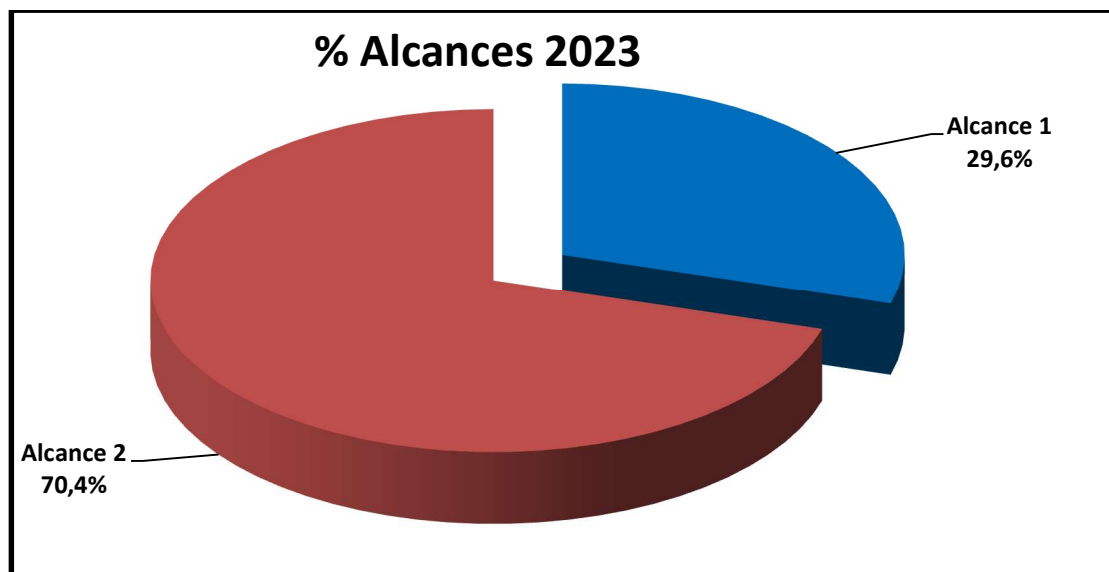
Cálculo del año 2023

	Evolución por año				
	2023	2022	2021	2020	2019
Alcance 1	99,17	102,29	102,57	97,68	110,45
Alcance 2	235,76	237,94968	279,75	256,81	273,52
Totales	334,92	340,24	382,34	354,5	384,0

Una vez recogidos los datos de las diferentes actividades se ha calculado siguiendo el mismo método que la calculadora que proporciona la WPCI, obteniendo como resultado total 334,92 tn de CO₂ eq., de los cuales 99,17 tn de CO₂ eq. (30%) pertenecen al Alcance 1 y 235,76 tn de CO₂ eq. (70%) al Alcance 2. Como se aprecia en la tabla y gráficos es muy semejante a la del año 2022 con un descenso de 5,32 tn de CO₂.

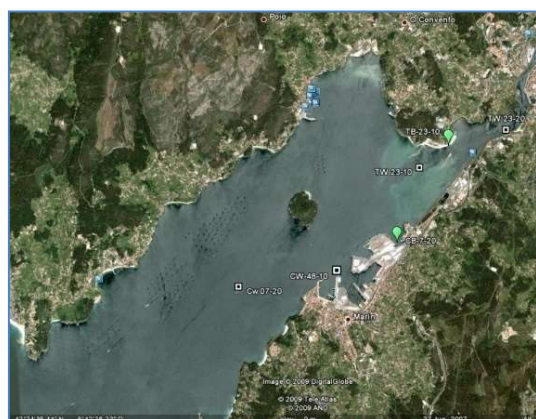
Este resultado del año 2023 de 334,92 CO₂ eq., registra un descenso de aproximadamente un 2 % con respecto al 2022, debido al menor consumo eléctrico principalmente.

- 1) El consumo de combustibles fósiles es ligeramente inferior al del año 2022: Se produjo una disminución de significativa en el consumo de combustibles de unos 2.300 litros. Que se espera se estabilice en el año 2024.
- 2) En este año 2023 se ha producido un descenso en el consumo de energía eléctrica en casi 9.125 kw/h: El descenso en las emisiones de CO₂ se debe a la reducción en el consumo eléctrico. El descenso en la demanda de energía eléctrica se observa en los consumos de las oficinas de la sede, operaciones portuarias, talleres, bombas de saneamiento y alumbrado público y subió en la lonja por el sistema de refrigeración de la misma debió a que fue un verano con temperaturas más altas de lo normal y en la caseta de control de accesos.



4. CALIDAD DEL AGUA (A_10) (A_17)

Augas de Galicia, organismo dependiente de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, de acuerdo con los requerimientos fijados por la Directiva marco del Agua estableció una Red de seguimiento y consensuó con la Autoridad Portuaria la ubicación de un punto de medición dentro de las aguas del Puerto incluida dentro de su Masa de Agua Muy Modificada.



El objeto principal de esta red de vigilancia es proporcionar datos de la calidad de las aguas que permitan contrastar los datos existentes sobre el estado de las masas de agua. Las primeras mediciones se realizaron en el año 2008 y se realizan muestreos trimestrales por lo que a largo plazo, serán de gran utilidad para evaluar posibles cambios de las condiciones naturales como resultado de la actividad.

La imagen aérea de la Ría de Pontevedra muestra los puntos de muestreo fijados por Augas de Galicia. El cuadrado negro resaltado por la viñeta en amarillo fija el punto de muestreo existente en el Puerto de Marín y consensuado con Augas de Galicia. El cuadro siguiente muestra las coordenadas del punto de muestreo existente en el Puerto de Marín y relación de los parámetros que analiza Augas de Galicia trimestralmente.

Coordenadas		ED 50		Analíticas				
		X	Y	nutrientes	sólidos	clorofila	microbiología	HC Totales
42º 24,028	8º 42,076	524695	4694500	si	si	si	si	si

En lo referente a la relevancia de los 10 principales focos de contaminación del agua de las dársenas presentes en el puerto son:

Procedencia del vertido	Relevancia
• Aguas residuales urbanas no depuradas	1
• Vertidos no reglamentarios procedentes de buques (sentinas, etc.)	2
• Ríos, arroyos, ramblas o acequias	3
• Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR's)	4
• Derrames en carga/descarga de gráneles sólidos	5
• Repostado y avituallamiento de buque en muelle	6
• Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos	7
• Limpieza y chorreo de cascos de barcos	8
• Vertidos industriales de concesiones portuarias	9
• Obras	10
• Dragados	11
• Vertidos accidentales en carga/descarga de gráneles líquidos	12

Los principales focos de vertido que puedan tener incidencia en la calidad de las aguas son los ríos que desembocan en el recinto portuario (ríos Lérez, Mouta y Lameiriña), el colector general que desemboca en las proximidades de la isla de Tambo, y tres puntos de vertido que proceden del exterior y no se encuentran canalizados al colector general. Otros focos de vertido pero de menor entidad y de carácter ocasional están relacionados con la propia actividad del puerto que son los generados por las operaciones de descarga de gráneles sólidos.

Respecto a las aguas residuales por el Puerto pasa el colector general con destino a la depuradora de Placeres al que se conectan los edificios de la Autoridad Portuaria.

En lo referente a pluviales todas las zonas comunes cuentan con una red separada para esta agua. Anualmente desde la División de Seguridad y Sostenibilidad en las mareas bajas equinocciales de primavera se revisan y documentan todos los puntos de vertido. En total hay controlados 33 puntos/zonas de vertido, entre riachuelos, aliviaderos y salidas de pluviales. Tras las mejoras realizadas en la red de saneamiento del Concello de Marín y la finalización en el 2022 del nuevo colector del Concello de Marín, en las revisiones de los últimos años solamente se observan salidas de aguas en los riachuelos y en tres puntos que provienen del exterior del recinto y las principales incidencias se da en el punto de alivio del colector general del Concello de Marín.

Desde 2017 se han sentado las bases para implantar la ROM 5.1 en las aguas del puerto. Así se han delimitado y tipificado las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (UGAP), teniendo en cuenta los usos y actividades portuarias, las características físicas e hidromorfológicas y las condiciones hidrodinámicas quedando éstas delimitadas como se ve en las imágenes.

En el año 2023, se ha elaborado un proyecto de mejora de la red de saneamiento en el sector pesquero por filtraciones de agua de mar a la red, esta mejora se ejecutará en el año 2024



Punto toma de muestra	UTM-X (ETRS89 H29)	UTM-Y (ETRS89 H29)	Denominación	UGAP's
1A	524.786	4.693.886	Dársena comercial	UGAP-1 (integrada de 1A y 1B)
1B	524.139	4.694.126	Dársena Pesquera	
2A	525.049	4.694.571	Dársena de Leirós	UGAP-2 (integrada de 2A, 2B 2C)
2B	525.748	4.694.909	Dársena de embarcaciones menores	
2C	524.472	4.694.673	Zona exterior	

Una vez delimitadas, para tipificarlas se realizó una valoración de calidad de estas Unidades de Gestión Acuática Portuarias Muy Modificadas, en diciembre de 2017, que incluyeron la realización de un conjunto de mediciones y análisis estandarizados de la calidad de la columna de agua (medio pelágico) y de los fondos (medio bentónico), como son:

- Calidad físico-química del sedimento
- Calidad biológica del agua y del bentos
- Calidad físico-química del agua
- Calidad química del agua y del sedimento

En el año 2023 se ha vuelto a realizar las analíticas físicas-químicas y biológicas del medio pelágico y bentónico en zonas I (aguas interiores) y zona II (aguas exteriores) según el Real Decreto 817/2015 y la ROM 5.I. dando como resultado calidad del agua buena o superior y la del sedimento deficiente.

4.1. Medidas implantadas (A_II)

Entre las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del Puerto se encuentran:

- Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas.
- Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- Mejoras en red de saneamiento.
- Desarrollo y aprobación de planes interiores marítimos (PIMs).
- Control y seguimiento de la red de saneamiento.

- Contratación de una empresa para la limpieza de la lámina de agua y lucha contra la contaminación.

La Autoridad Portuaria mantiene un contacto fluido con los órganos encargados de la Planificación Hidrológica de la cuenca en la que este enclavado el puerto, con el fin de garantizar que las actuaciones previstas quedan correctamente reflejadas en los Planes, y que los objetivos de calidad establecidos para la masa de agua portuaria son compatibles, tanto con las infraestructuras como con las actividades desarrolladas en el puerto.

Así en el año 2015 desde la Autoridad Portuaria se trasladó a Augas de Galicia el inventario de presiones antropogénicas existentes que refleja las tareas de dragado previstas, así como el desarrollo de proyectos de obra que afecten o puedan afectar a la masa de agua, para la elaboración de la planificación hidrológica 2015-2021 de Galicia Costa y en el 2021 se ha trasladado, al Servicio de Planificación y Programación Hidrológica de Augas de Galicia, las medidas que en el ámbito de nuestras competencias y que contribuyan en el mantenimiento y/o mejora de los objetivos medioambientales de las masas de agua costeras y de transición de la Demarcación y que están programadas a desarrollar en tercer ciclo de planificación hidrológica 2021-2027.

A continuación, se destacan los porcentajes de superficie que cuenta con tratamiento de recogida de aguas residuales:
(A-13)

Tipo de tratamiento	% de superficie
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido)	100%
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR	92,35%
Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas	7,65%
Tipo de red	% de superficie
Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales independientemente de que el agua sea tratada o no)	86,26%
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta).	0,49%

(A_15) La limpieza de la lámina de agua se realiza por contrato con una empresa desde enero de 2017 y renovado el servicio en diciembre de 2022 por cinco años. Ante contingencias se actúa también con los medios propios de la Autoridad Portuaria que cuenta con equipos de succión de hidrocarburos (skimmer), barreras inflables sobre carretel y en jaulas, material absorbente, recipientes, compensadores de marea y otros medios.

En la tabla siguiente se detallan los datos de los residuos retirados de la lámina de agua en los últimos seis años:

RESIDUOS RETIRADOS EN LA LÁMINA DE AGUA	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Aguas hidrocarburadas	0	0	0,8 m³	0	7,2 m³	0	0
Sólidos contaminados de hidrocarburos	0	0	0	0	0	0	0
Material absorbente contaminado de hidrocarburos	0	84 kgs	68 kg	36 kg	180 kg	83 kg	239 kg
Otros residuos con tratamiento especial (animales muertos, envases contaminados...)	1	0	0	0	0	0	0
Sólidos flotantes mezclados con algas	8,1 m³	1,7 m³	1,9 m³	0,3 m³	2	0,5 m³	7,3 m³
Sólidos flotantes: plásticos y envases ligeros	0,35 m³	0,1 m³	0	3 m³	4 m³	0	4,3 m³
Madera (troncos, ramas y otras)	23,8 m³	11,4 m³	5,6 m³	12,8 m³	15,7 m³	5 m³	45,1 m³

Destacar en este año 2023 que debido a los temporales y riadas se retiraron gran cantidad de ramas y troncos del agua provenientes principalmente del río Lérez tras las fuertes lluvias con mareas vivas en el último trimestre del año.

4.2. Plan Interior Marítimo (PIM) (A_16)

El Puerto de Marín cuenta con un Plan Interior Marítimo para la gestión de sus emergencias por contaminación marina, de acuerdo con lo regulado por el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina. El citado plan fue aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante en febrero de 2017, revisado en el 2020 y se puso en marcha la revisión en el año 2023, a final de año estaba pendiente el informe de la Capitanía marítima y está previsto llevar a Consejo de Administración la nueva revisión del PIM en el primer trimestre de 2024.

A modo de resumen en el año 2023 se registraron las siguientes contingencias desglosadas por contaminación en tierra o en el mar:

- Relacionados con contingencias por contaminación en la mar:
 - Un vertido desde buque pesquero con activación del plan del buque y de escasa consideración.
 - Un vertido de hidrocarburos en tierra con afección a lámina de agua y activación del nivel del PIM en nivel I.
 - Seis vertidos de hidrocarburos de origen desconocido de escasa consideración con activación de PIM en nivel I.
- Relacionados con contingencias por contaminación en tierra:
 - Se contabilizaron 15 vertidos de aceite hidráulico de escasa consideración por roturas de manguitos en maquinaria de trabajo y vehículos.
 - Dos vertidos a red de pluviales de agua de proceso de una planta frigorífica

4.3. Medios propios

Los medios de los que dispone la Autoridad Portuaria para atender las contingencias por vertidos son:

- Barrera de aguas interiores de 350 metros.
- Barrera de aguas exteriores de 350 metros en carretel.

- Dos equipos de succión (skimmer) con capacidad de 10 t/h y 20 t/h para hidrocarburos, con una unidad de potencia.
- 1 contenedor de hierro cerrado para líquidos de 7.000 litros.
- 8 depósitos paletizables para líquidos de entre 600 y 1.000 litros.
- 4 contenedores para residuos sólidos de entre 700 y 1.000 litros.
- 10 equipos compuestos de: traje de limpieza, botas, guantes, gafas de protección y mascarilla.
- Kit con capacidad de absorción de 900 litros y un peso total de 100 kg.
- 100 metros de barreras absorbentes.
- 200 paños absorbentes.
- 30 litros de limpiador biológico de hidrocarburos.

4.4. Volumen de vertidos de aguas residuales generados por la Autoridad Portuaria (A_17)

Las aguas que generan las actividades de la Autoridad Portuaria son de carácter urbano, fundamentalmente generadas en oficinas y limpieza de la nave de ventas.

Volúmenes generados en 2023:

Volumen total	2.908 metros cúbicos
Volumen ARU	2.908 metros cúbicos
Volumen ARI	
Volumen mixtas	

Destino de aguas residuales: colector municipal 100%

6. CALIDAD ACÚSTICA (A_18)

La Autoridad Portuaria realizó, dentro de un diagnóstico medioambiental del puerto, un mapa de ruidos. Para ello se seleccionaron 13 puntos de muestreo y se realizaron 20 horas de mediciones de ruidos generados por el Puerto de Marín y su incidencia en la población próxima a sus instalaciones, abarcando tanto horarios nocturnos como diurnos y tanto en jornadas laborales como no laborales. Las mediciones se realizaron con un Sonómetro Integrador de Precisión Tipo I BRÜEL & KJÆR 2236 que cumple con IEC 651 y IEC 804 y un micrófono condensador tipo 4188 prepolarizado campo libre 1/2".

En octubre del 2018 se adquirió un sonómetro móvil con medición en continuo que aporta datos las 24 horas del día. Se instaló en las inmediaciones del astillero Nodosa para control de las actividades del mismo y registrar datos procedentes del tráfico rodado de la Avd. de Orense. Se trata de un sonómetro de la marca 01dB modelo DUO tipo I que cumple con la Orden ITC/2845/2007, de 25 de septiembre, por la que se regula el control metrológico del Estado.

Según los resultados reflejados en las mediciones acústicas se llegó a la conclusión de que la mayor parte del ruido recogido en el sonómetro es debido al ruido generado por el tráfico rodado. Esto se aprecia en los elevados valores que se dan en el horario nocturno en el cual la actividad del puerto es casi nula, comprobándose que los niveles alcanzados son debidos al paso de vehículos por la Avenida de Orense.

En lo referente a la relevancia de los principales focos de ruido que están presentes en el puerto por orden de relevancia son:

Tipo de actividad	Relevancia
• Tráfico de camiones	1
• Actividad industrial en concesiones	2
• Maquinaria portuaria	3
• Buques atracados	4
• Tráfico ferroviario	5
• Obras	6
• Manipulación de chatarra	7
• Manipulación de contenedores	8

5.1. Quejas (A_19)

En el año 2023 no se han recibido formalmente quejas en el SAC. Solamente se puede mencionar llamadas a la policía portuaria de algún vecino de la Avd. de Ourense por ruidos puntuales de maquinaria procedentes de un astillero, que se solventa tras la llamada, ya que generalmente suele ser algún equipo de ventilación o generador.

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Evolución del número de quejas	0	0	2	0	0	0	2

5.2. Medidas implantadas (A_21)

Para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del Puerto, la Autoridad Portuaria ha implantado las siguientes medidas:

- Adquisición de un sonómetro con medición en continuo.
- Control por parte de la Policía Portuaria de las actividades del astillero en horario nocturno y prohibición de actividades ruidosas en horario nocturno.
- Limitaciones de velocidad en el interior del recinto.
- Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
- Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
- Señalización disuasoria de prohibición de encender *thermoking* en horario nocturno a los camiones frigoríficos que estacionan en plazas de aparcamiento próximas a la zona de viviendas.

6. GESTIÓN DE RESIDUOS (A_22)

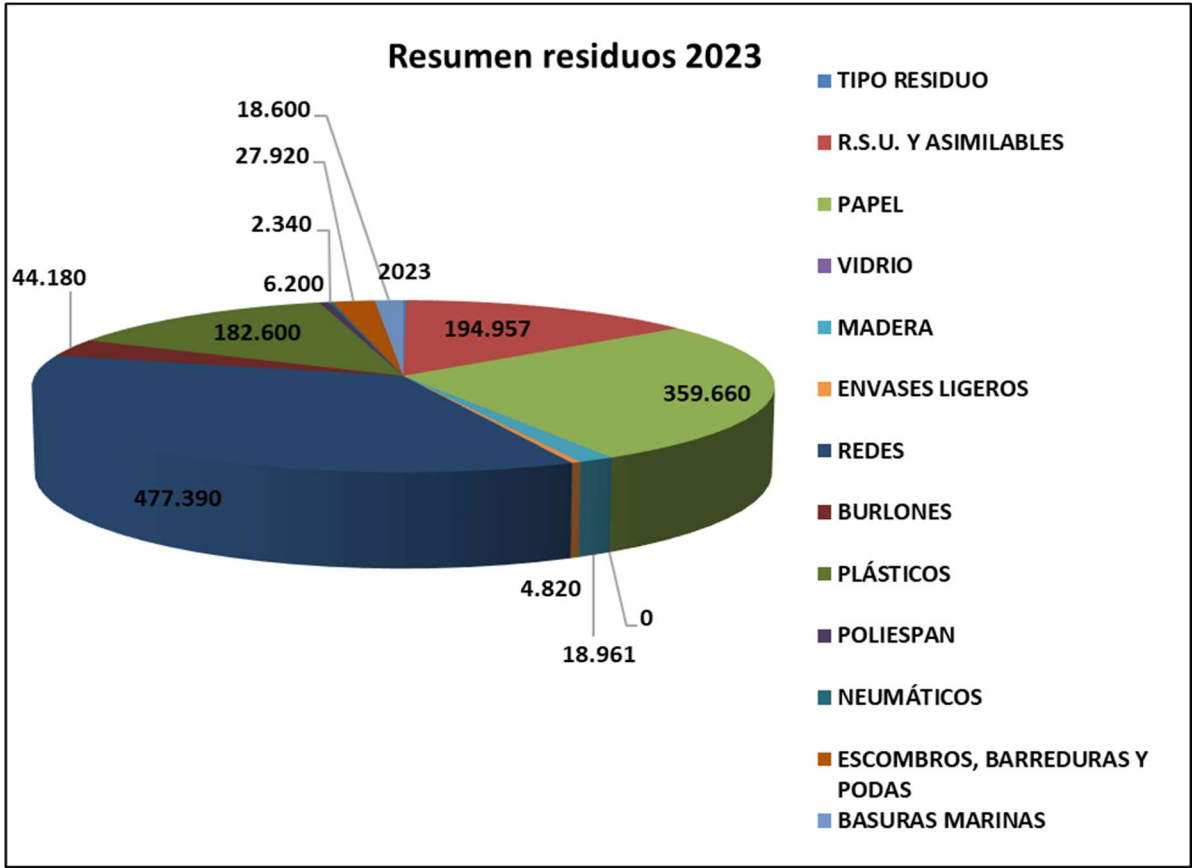
Los diferentes sistemas implantados por la Autoridad Portuaria para la recogida selectiva y reutilización de residuos, dio un resultado en el balance global en 2023 de 1.335.398Tm de residuos gestionados. De esta cantidad, un 82,1% de los materiales de desecho generados por las actividades portuarias se separaron en origen, lo que permitió su puesta en valor. El porcentaje es un 2,8% inferior al del año anterior debido, sobre todo, a la gran cantidad de redes y burlones que se destinaron a reciclaje que se encontraban almacenados en espera de cliente en el año 2022.

La Autoridad Portuaria lleva años implantado diversos programas de gestión medioambiental sostenible, como el de la recogida selectiva y puesta en valor para su reutilización de diversos residuos. Además, los barcos pesqueros que comenzaron a finales del 2011 con el proyecto PESCAL (Pesca Sostenible en Caladeros Limpios) siguen con la retirada del mar y depósito en los puntos autorizados de basura como plásticos, latas, restos de redes, neumáticos, restos de ropa, madera, etc. Durante el 2023 se contabilizó la retirada del fondo del mar de más de 18,6 toneladas de residuos.

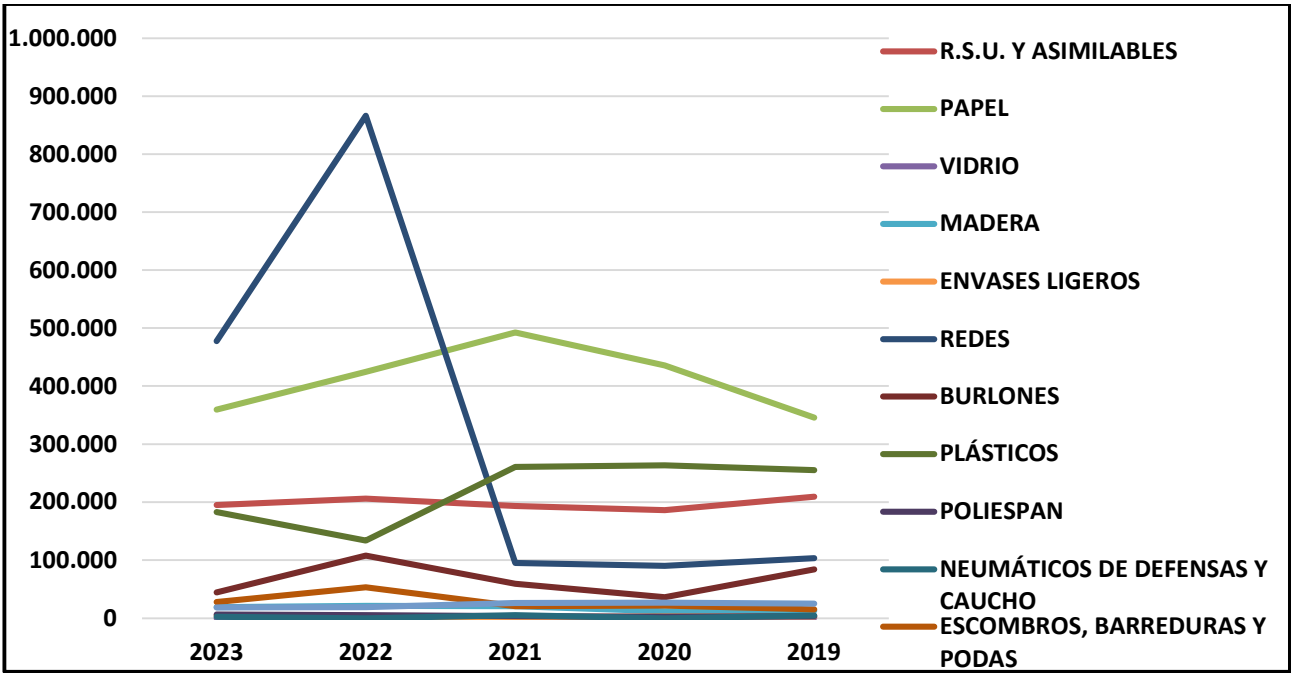
En la tabla siguiente se muestran las cantidades de residuos retiradas en kilogramos en los últimos cinco años:

TIPO RESIDUO	2023	2022	2021	2020	2019
R.S.U. Y ASIMILABLES	194.957	206.080	193.400	186.520	209.500
PAPEL	359.660	424.302	492.573	435.530	345.740
VIDRIO	0	1.740	0	500	540
MADERA	18.961	21.121	20.200	12.000	13.000
ENVASES LIGEROS	4.820	1.820	1.820	2.860	3.080
REDES	477.390	866.540	95.000	90.480	103.255
BURLONES	44.180	108.160	59.000	36.020	83.900
PLÁSTICOS	182.600	133.640	260.860	263.400	254.900
POLIESPAN	6.200	4.860	3.340	2.680	3.560
NEUMÁTICOS DE DEFENSAS Y CAUCHO	2.340	0	4.780	0	4.960
ESCOMBROS, BARREDURAS Y PODAS	27.920	53.176	20.640	21.820	15.140
BASURAS MARINAS	18.600	19.020	25.920	26.948	24.680
TOTAL	1.335.398	1.840.459	1.177.533	1.084.490	1.062.255

Las siguientes gráficas muestran la distribución de los residuos por tipos durante 2023 y la evolución entre los años 2019 y 2023:



Evolución 2019-2023



Las fuentes de residuos que están presentes en el puerto y son relevantes, por el orden de importancia de cada fuente de residuos es como sigue (**A_23**):

Tipo de fuente o actividad	Orden de importancia
Pesca (embalajes, redes, restos de pescado, etc.)	1
Restos de barreduras de movimiento de gráneles sólidos	2
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	3
Entrega de desechos MARPOL	4
Limpieza de vertidos accidentales	5
Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio	6
Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc.)	7
Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)	8
Actividades de concesiones generados por concesiones	9
Mantenimientos de maquinaria	10
Obras	11
Limpieza de fosas sépticas	12

6.1. Medidas implantadas (**A_24**)

Entre las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el Puerto se encuentran:

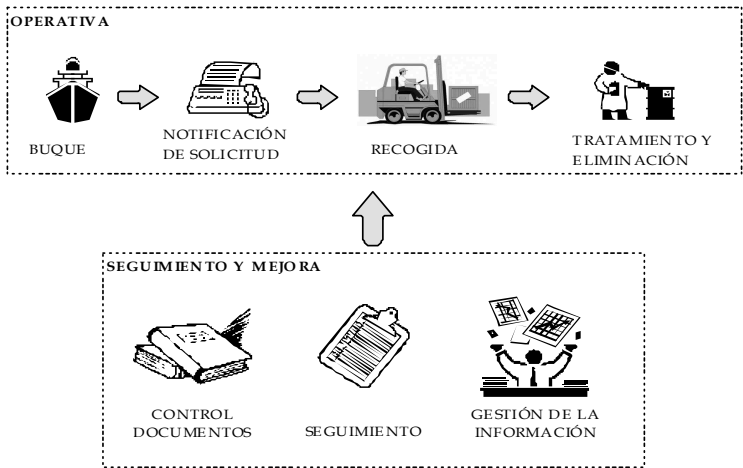
- Normas de obligado cumplimiento.
- Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados.
- Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria.
- Campañas de sensibilización para fomentar el reciclaje.
- Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria.
- Otras medidas o iniciativas como son la participación en proyectos a nivel nacional sobre gestión de residuos de la actividad pesquera y de limpieza de fondos marinos. Desde el año 2009 se han participado entre otros proyectos en los siguientes:
 - Proyecto 3R FISH sobre tres residuos de la actividad pesquera: redes, poliespán y pilas
 - Proyecto Nada por la Borda: facilitar la entrega de residuos que cogen los buques pesqueros en el fondo del mar sin coste para ellos
 - Proyecto PESCAL: facilitar la entrega de residuos que cogen los buques pesqueros en el fondo del mar sin coste para ellos

6.2. Residuos Marpol

El Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los buques – Convenio MARPOL 73/78-, regula la gestión de los residuos que generan los barcos. El Puerto de Marín para la gestión de estos residuos cuenta con un prestador del servicio y con un Plan de Recepción y Manipulación de residuos generados por los buques y residuos de la carga, tal como regula el Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. A lo largo del año 2023 se revisará y se aprobará este plan para adaptarse a este nuevo Real Decreto. Los residuos que son de aplicación a la Autoridad Portuaria y que el prestador debe gestionar y que se encuentran regulados en los distintos anexos del convenio son:

- ANEXO I: Hidrocarburos y aguas oleosas.
- ANEXO IV: Aguas sucias
- ANEXO V: Desechos y basuras sólidas

El siguiente esquema describe la estructura del sistema de recepción de residuos en el Puerto de Marín.



Las cantidades recogidas del anexo I y del V en los últimos 11 años fue la siguiente (m³):

AÑO	ANEXO I	ANEXO V
2013	2.260,76	794,01
2014	2.484,51	1.324
2015	2.535,31	1.174
2016	2.701,49	1.057
2017	3.267,27	1.552
2018	3.457,6	1.886
2019	3.432,8	2.399
2020	1.878,9	1.619
2021	1.715,51	1.877
2022	2.199,25	2.645
2023	1.539,26	2.168

La empresa que presta el servicio MARPOL en el Puerto de Marín – CODISOIL, cuenta con un convenio de colaboración con la empresa de servicios del puerto -Amare Marín, S.L. para la retirada de residuos de buques para las situaciones excepcionales de retirada de desechos Marpol desde buques en fondeo.

En 2023 se puso en marcha la revisión del Plan de recepción y manipulación de desechos de buques para adaptarlo al Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques. A final de año 2023 se elevó a consulta a partes interesadas la revisión del documento tal como, establece en su artículo 11 apartado 3 del citado Real decreto y la previsión es llevarlo a Consejo de Administración en el primer semestre de 2024

6.3. Residuos peligrosos de la Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria de Marín figura inscrita en el registro General de Productores y Gestores de Residuos de Galicia como pequeño productor de residuos peligrosos con el número de registro PO-RP-P-PP-01267. Estos residuos se generan en los talleres de obras y mantenimiento y en señales marítimas.

En la tabla siguiente se especifican los residuos peligrosos retirados los últimos 6 años (kg):

Tipo de residuo	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Aceites usados y aguas sucias	0	0	800	0	0	0
Baterías de Plomo	68	162	0	0	0	0
Disolvente contaminado	100	80	60	80	120	85
Envases vacíos contaminados	90	55	35	30	245	53
Absorbentes usados	0	84	68	36	180	83
Lámparas y tubos fluorescentes	0	0	0	200	0	200
Eléctricos y electrónicos	330	330	160	370	180	400
Pilas	0	90	0	30	0	35
Filtros aceite	0	10	0	3	0	0
TOTAL	588	721	323	749	745	856

6.4. Material de dragado (A_25)

En lo referente a las actividades de dragado en los últimos 6 años se retiraron las siguientes cantidades, en m³, de residuos de dragado, por categorías de material de dragado (dragados de primer establecimiento):

AÑO	2023	2022	2021	2020	2019	2018	% sobre el total
Volumen total de dragado	0	0	0	0	0	0	0
Volumen total de categoría A	0	0	0	0	0	0	0
Volumen total de categoría B	0	0	0	0	0	0	0
Volumen total de categoría C	0	0	0	0	0	0	0
Volumen de material clasificado como residuo	0	0	0	0	0	0	0

En la actualidad se está analizando la viabilidad de un nuevo punto de vertido de material de dragado

Espacios protegidos (A_26)

- Ons/Onza (ZEPA)
- Cabo Udra (LIC)
- Complejo Ons-Grove (LIC)
- Río Lérez (LIC)

7. CONSUMOS (A_30) (A_33)

Energía eléctrica

Las principales actuaciones en la gestión y control de la energía eléctrica durante este año 2023 consistieron en continuar con las actuaciones ya iniciadas anteriormente, consistentes en continuar con la medida de disminuir los consumos de alumbrado con mejoras en la gestión de encendido y apagado de luminarias en muelles y explanadas, así como en puntos sin actividad. A través de fondos europeos MRR se financian proyectos de telemedida y eficiencia energética.

Se ha fomentado la instalación de iluminación led en distintas zonas comunes del puerto y sustitución de las luminarias de demás edificaciones dependientes de la Autoridad Portuaria.

Agua dulce

Durante el año se revisan y analizan los consumos de los contadores para el control y seguimiento de fugas en la red o contadores defectuosos. Se ha estabilizado el consumo interno de agua dulce y se establece sistema de telemedida para grandes consumidores.

Agua salada.

El Puerto de Marín cuenta con una red de suministro de agua salada por gravedad a la nave de ventas y exportadores y viveros de mariscos y para ello cuenta con un depósito de agua salada, con un novedoso sistema de depuración mediante rayos de luz ultravioleta junto con un filtrado por arena. Este tratamiento se suma al tradicional sistema de cloración en el tramo de bombas al depósito de almacenamiento y garantiza la esterilización del agua que utilizan los usuarios de la lonja para el pescado y los viveros de marisco. Para reforzar el control sanitario del agua salada y garantizar sus condiciones de esterilización, se cuenta con un «Programa de Autocontrol de la Red de Agua Salada para Uso Alimentario de la Lonja del Puerto de Marín».

		2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
	Alumbrado (kw)	508.813	527.459	617.772	624.379	658.890	556.147	536.967
A_32	Suministro de la APMYRP a empresas (kw)	1.166.211	1.370.790	1.391.666	1.416.494	1.554.465	1.395.850	1.431.884
A_32	Suministro a buques (kw)	281.980	379.333	226.121	497.360	373.125	205.221	198.986
A_30	Suministro de agua dulce a empresas (m³)	515.384	507.772	611.527	406.142	378.210	406.011	403.588
A_30	Suministro de agua dulce a buques (m³)	8.477	11.132	11.448	9.534	11.647	12.481	10.028
	Suministro de agua salada (m³)	64.793	72.346	71.279	67.905	87.196	74.975	47.237

(A_33)

Consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos 5 años (en m³):

2018	2019	2020	2021	2022	2023
17,8955	19,667	14,687	17,895	17,964	15,654

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Consumo total de combustibles en Kwh	164.332,545	180.600,048	132.996	184.903,63	185.616,586	161.748,054
Superficie zona de servicio en m²	752.446	752.446	752.446	752.446	752.446	752.446
Ratio m³/m²	0,000023	0,000025	0,000018	0,000024	0,000024	0,000024

-Tipo de combustible durante 2023

Tipo de combustible	% 2018	% 2019	% 2020	% 2021	% 2022	% 2023
Gas natural	0	0	0	0	0	0
Gas propano	0,2	0,4	0	0	0	0
Gasolina	2,5	3,3	3,52	3,9	6,25	4,32
Gas-oil	95	92	95,20	90,9	87,11	92,3
Otros: butano	2,3	4,3	1,28	5,2	6,64	3,38

-Usos de combustibles durante 2023

Fuentes de consumo	% 2018	% 2019	% 2020	% 2021	% 2022	% 2023
Calefacción/agua caliente sanitaria	11,5	15,2	20,72	23,5	16,7	12,78
Vehículos	75,1	67,5	66,25	65,6	71,1	71,1
Embarcaciones	2,3	2,3	0	2,65	0	3,23
Generadores	8,6	10,3	10,35	3,07	5,57	9,6
Otros usos; cocinas y neveras, faro Ons (butano)	2,5	4,7	2,68	5,18	6,63	3,38

-Medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria.

- Sustitución de luminarias convencionales por iluminación LED tanto en zonas comunes como en el interior de edificios.
- Procedimiento de control de consumos en muelles y explanadas que implica adaptar diariamente el servicio eléctrico la iluminación en muelles y explanadas según la actividad
- Control del consumo de la caldera de la oficina de Operaciones Portuarias con regulación más eficiente de la temperatura interior.
- Renovando flota de vehículos con movilidad eléctrica.

-Factores de conversión a kWh

FACTORES DE CONVERSIÓN A kWh			
COMBUSTIBLE	KWh/litro	KWh/Kg	
Gas Natural	0,0117	15,75	Gasnam
Gas Natural Licuado (GNL)	6,79	15,75	Gasnam
Gas licuado de petróleo (GPL)		12,75	IDAE
Butano		12,44	IDAE
Propano		12,83	IDAE
Gasolina	9,23	12,39	Gasnam
Gasóleo	10,26	12,14	Gasnam
Biodiesel	8,80	10,25	IDAE

8. COMUNIDAD PORTUARIA (A_34)

Las condiciones exigidas con carácter general en prescripciones de servicios y títulos concesionales son:

- Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad
- Condiciones específicas sobre niveles de calidad del aire o vertidos
- Exigencia de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames
- Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de las instalaciones de trabajo
- Exigencia sobre gestión de residuos
- Referencia a planes de contingencias y a medios necesarios
- En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa
- Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones
- Control de la contaminación de suelos y descontaminación en concesiones

Respecto a las bonificaciones para incentivar mejores prácticas medioambientales y mejorar la calidad del servicio durante el año 2013 y 2014 se realizó el borrador de convenio que servirá de base a la firma de convenios para las bonificaciones establecidas en el artículo 245 del nuevo texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En las prescripciones particulares de los servicios portuarios en tramitación se incluye lo siguiente:

«Las empresas prestadoras deberán cumplir la normativa aplicable en materia medioambiental así como las normas medioambientales específicas que, en su caso, se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía, en las Ordenanzas Portuarias y en las instrucciones que pueda dictar la Autoridad Portuaria, así como en los sistemas de gestión ambiental que pudiera aprobar la Autoridad Portuaria, con arreglo a los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental, y serán las responsables de adoptar las medidas necesarias para prevenir y para paliar los efectos medioambientales resultantes de la prestación de los servicios. Las Ordenanzas Portuarias podrán establecer las medidas operativas mínimas que dichas empresas deben adoptar con este fin.

En el plazo de un año a partir de la fecha de otorgamiento de la licencia, los prestadores deberán estar inscritos en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental EMAS o tener implantado y certificado un sistema de gestión medioambiental ISO-14001:2004 cuyo alcance comprenda todas las actividades relacionadas con la prestación de servicio regulada por esta licencia.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Orden FOM 1392/2004, las embarcaciones deberán disponer de un plan de entrega de desechos a las instalaciones portuarias receptoras autorizadas por la Autoridad Portuaria, debiendo estar dicho plan aceptado por las instalaciones afectadas. Además, presentarán trimestralmente ante la capitanía marítima una relación de las entregas de desechos efectuadas durante dicho periodo, con el refrendo de la citada instalación.

Así mismo, los prestadores deberán disponer de un protocolo o, en su caso, un Plan de Contingencia para posibles vertidos, tanto propios como para intervención a solicitud de la administración competente, que será incluido o integrado dentro del Plan de

contingencias de la Autoridad Portuaria. En dicho protocolo figurará la disponibilidad de medios materiales y humanos de actuación, el procedimiento de activación y respuesta.»

En este momento, los prestadores de servicios de remolque, amarre, recepción de desechos sólidos y recepción de desechos líquidos están certificados conforme a la ISO 14.001. En cuanto a los prestadores del servicio de manipulación de mercancías, Galigrain, Pérez Torres Marítima y Niso Rodríguez Taboada están certificados conforme a dicho referencial.

En cuanto a los títulos concesionales, éstos fijan las condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras y, en caso de que fuera preceptiva, las condiciones o prescripciones establecidas en la correspondiente resolución del Ministerio de Medio Ambiente. En las concesiones para la construcción de instalaciones propias (esto es, diferentes a las que corresponden a ocupación de departamentos de la Autoridad Portuaria) se exige la certificación, en concreto:

«El titular de la concesión deberá disponer, en el plazo de tres años a partir de realización del acta de reconocimiento final de la concesión, de un Sistema Integrado de Gestión de la Calidad y del Medio Ambiente, desarrollado y certificado según las Normas ISO 9001 e ISO 14.001, con un alcance que debe ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que debe incluir todos los procesos que desarrolle la empresa en la Zona de Servicio del Puerto de Marín.»

Así, esta exigencia se encuentra en las prescripciones de las concesiones otorgadas o modificadas desde el ejercicio 2003, estando en los pliegos de las principales terminales, frigoríficos y astilleros.

Se exige que los vertidos de las aguas residuales y de las procedentes de lavado de depósitos o de escorrentía superficial deberán cumplir con las normas vigentes en materia de vertidos. Cuando las instalaciones no satisfagan las normas aplicables, el concesionario está obligado a adoptar, en los plazos que se le señalen por la autoridad competente, las medidas correctoras necesarias para que se cumplan dichas normas.

De conformidad con el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, el titular de la concesión, -si la actividad que se realiza en la misma es potencialmente contaminante-, deberá cumplir con las obligaciones que le imponga dicho real decreto y demás normas aplicables. A estos efectos, el titular de la concesión elaborará, con carácter previo a la extinción de la misma, un informe de situación del suelo que permita evaluar el grado de contaminación del mismo y lo pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria.

8.1. Nivel de implantación de Sistemas de Gestión Ambiental (A_35)

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA cuyo alcance cubre toda su actividad:		
Tipo de terminal/ servicio	Nº Total con SGA	% con SGA
Terminal de mercancías	4 de 4	100%
Terminal de pasajeros	0 de 0	-----
Servicio estiba	3 de 5	60%
Servicio MARPOL	1 de 1	100%
Servicio técnico náutico	3 de 3	100%



Puerto de Marín



Autoridad Portuaria de Marín
y Ría de Pontevedra



Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

www.apmarin.com
Parque de Cantodarea s/n
Apt. 136. 36900 Marín. Pontevedra