



Puerto de la  
Bahía de Cádiz

Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

# Memoria de **SOSTENIBILIDAD** **2024**



# ÍNDICE

---

<b>1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL</b>	1
Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria	1
Misión, visión y valores del puerto	2
Funciones y forma jurídica	3
Gobierno y calidad de gestión	5
Infraestructuras y capacidad	10
Mercados servidos	18
Servicios	21
Calidad de servicio	24
Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible	27
Comunicación Institucional	29
Promoción comercial	34
Compromiso institucional	37
<b>2. DIMENSIÓN ECONÓMICA</b>	44
Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria	44
Situación económica financiera	45
Nivel y estructura de las inversiones	46
Negocio y servicios	47
Valor generado y productividad	48
Impacto económico-social	48
<b>3. DIMENSIÓN SOCIAL</b>	50
Capital humano de la autoridad portuaria	50
Descripción de la política de recursos humanos de la autoridad portuaria	50
Empleo en la Autoridad Portuaria	51
Comunicación interna y participación	52
Formación	53
Estructura de la plantilla y equidad	54
Seguridad y salud en el trabajo	54
Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria	56
Descripción de la política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social	59
<b>4. DIMENSIÓN AMBIENTAL</b>	60
Descripción de la estrategia ambiental	60
Gestión ambiental	65
Calidad del Aire	68
Ruidos	83
Gestión de residuos	86
Comunidad portuaria	101



# 1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

## Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

La sostenibilidad se ha convertido en un eje esencial para el presente y futuro del Puerto de la Bahía de Cádiz. Desde la Autoridad Portuaria, asumimos con convicción el compromiso de avanzar hacia un modelo de gestión responsable, donde el desarrollo económico vaya de la mano con la protección ambiental y el bienestar social. Porque hoy, ser sostenibles no es una elección: es una obligación ética, estratégica y operativa.

En 2024 hemos dado pasos firmes hacia esa transformación, integrando la sostenibilidad de forma transversal en nuestras decisiones, inversiones y proyectos. En un contexto global marcado por crecientes desafíos ambientales y sociales, el Puerto de la Bahía de Cádiz quiere estar a la altura del momento. No se trata solo de cumplir con normativas, sino de anticiparnos, liderar y servir de ejemplo en la construcción de un sistema portuario más consciente, eficiente y resiliente.

Vivimos una nueva etapa en la evolución del papel de los puertos. De ser simples nodos logísticos, hemos pasado a convertirnos en plataformas multifuncionales que deben incorporar la tecnología, la innovación y la sostenibilidad como pilares de su funcionamiento. Esta cuarta generación portuaria nos obliga a pensar a largo plazo, a innovar en nuestros procesos y a invertir en soluciones que reduzcan nuestro impacto ambiental.

En ese marco, el Puerto de la Bahía de Cádiz ha seguido trabajando en 2024 para ser el primero en España en ofrecer suministro eléctrico a buques de crucero en atraque, un hito que nos posiciona como referencia a nivel nacional. Pero no se trata solo de liderar tecnológicamente, sino de hacerlo con responsabilidad y con el compromiso de otras administraciones para cumplir los objetivos del Marco Estratégico. Por eso, seguimos

promoviendo iniciativas que nos permitan reducir emisiones, mejorar la eficiencia energética y reforzar nuestra relación con el entorno.

Hemos invertido en soluciones que van desde sistemas de control ambiental y barreras antipolución hasta proyectos de generación de energía renovable, como las plantas fotovoltaicas instaladas en varios edificios portuarios. La mejora de la calidad del aire, la eficiencia del consumo energético, la gestión responsable del agua y la integración paisajística de nuestras instalaciones son parte del camino hacia una actividad portuaria más respetuosa.

Además, hemos logrado ampliar el alcance de nuestra certificación de gestión ambiental bajo la norma UNE-EN ISO 14001:2015, un reconocimiento que avala el esfuerzo y la seriedad con la que abordamos nuestra responsabilidad medioambiental.

Somos conscientes de que este camino no puede recorrerse en solitario. Necesitamos el compromiso del conjunto de la comunidad portuaria, de las instituciones, empresas y ciudadanía. La sostenibilidad, para que sea efectiva, debe ser compartida.

En definitiva, la sostenibilidad no es solo un objetivo: es el marco en el que construimos nuestro presente y proyectamos nuestro futuro. Queremos que el Puerto de la Bahía de Cádiz siga siendo un motor de desarrollo económico y social, pero también un referente en responsabilidad ambiental y compromiso con el territorio.

**Teófila Martínez**

**Presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz**

## Misión, visión y valores del puerto

### **Nuestra Misión:**

La misión de la APBC es contribuir al desarrollo económico y social de su área de influencia, mediante la gestión eficiente y sostenible de las infraestructuras portuarias y del dominio público y la prestación de servicios de calidad con el fin de ofertar el más competitivo transporte de personas y mercancías.

### **Nuestra Visión:**

La APBC apuesta por la calidad, la eficiencia, la especialización, la investigación, el desarrollo y la innovación para conseguir que el Puerto de la Bahía de Cádiz sea reconocido como un puerto excelente en la prestación de servicios y en el trato con el cliente. Su objetivo es ser generador de riqueza y empleo e impulsor del desarrollo económico y social de su entorno, fomentando la prosperidad, competitividad y productividad de las empresas que utilizan sus servicios.

### **Nuestros Valores:**

La política estratégica de la APBC se fundamenta en los siguientes valores:

- Las personas son el activo más preciado de la organización. Se fomenta el trabajo en equipo, la formación, la iniciativa y la responsabilidad.
- La eficiencia y calidad de los servicios, como modelo de negocio.
- La sostenibilidad económica, como modelo de desarrollo.

- La seguridad, la protección de las personas y de los bienes y el respeto y cuidado del medio ambiente.
- La innovación continua en todos los ámbitos de actuación.
- La comunicación, así como la difusión y el conocimiento de la misión de la APBC.
- La participación de la comunidad portuaria y de la sociedad, como una herramienta de progreso.

La APBC, como órgano de gestión de interés general, manifiesta su compromiso de contribuir al desarrollo económico de su área de influencia, mediante la gestión eficiente y sostenible de sus infraestructuras portuarias y la prestación de servicios de calidad. Con este fin, promueve un continuo crecimiento portuario desde el respeto por el medio ambiente y el bienestar de todas sus partes interesadas.

## Funciones y forma jurídica

**I\_01** Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos).

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (en adelante "APBC"), es un puerto de interés general, y titularidad estatal conforme al artículo 149.1. 20ª de la Constitución Española. Es el organismo público responsable de la administración, gestión y explotación del Puerto de la Bahía de Cádiz, conforme al art. 24.1 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 (en adelante TRLPEMM).

La APBC desarrolla las funciones que se le asignan en la TRLPEMM, bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.

Las competencias de las Autoridades Portuarias están recogidas en el artículo 25 y las funciones en el artículo 26 del TRLPEMM, como sigue a continuación:

- a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta Ley.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.

- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- b) Usos pesqueros.
- c) Usos náutico-deportivos.
- d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

Respecto a los mecanismos de financiación, se regulan en el artículo 27 de las TRLPMM, de acuerdo con dicho artículo, los recursos económicos de las Autoridades portuarias están integrados por:

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b) Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 19.1.b) y 241 bis de esta ley.
- c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.

- e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- h) El producto de la aplicación del régimen sancionador.
- i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- j) Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

Por último, la APBC, para el adecuado desarrollo de su actividad gestora del dominio público portuario, dispone de los siguientes instrumentos de planificación regulados en los artículos 52 a 55 del TRLPLEMM:

- Plan estratégico
- Plan Director de Infraestructuras
- Plan de Empresa

## Gobierno y calidad de gestión

### **I\_02** Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración.

Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

- a) De gobierno: Consejo de Administración y Presidencia
- b) De gestión: El Director
- c) De asistencia: El Consejo de Navegación y Puerto.

#### **Presidencia**

La Presidencia de la Autoridad Portuaria es designada y separada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma conforme establece el artículo 31.1 de la TRLPEMM. El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, procedió al nombramiento de doña Teófila Martínez Saiz como Presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, mediante Decreto 383/2019, de 19 de febrero.

Corresponden a Presidencia las siguientes funciones:

- a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.
- b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones. La convocatoria podrá tener lugar

de oficio o a propuesta de la quinta parte de los miembros del Consejo de Administración.

- c) Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.
- d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- e) Presentar al Consejo de Administración el Plan de Empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.
- f) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director los pagos o movimientos de fondos.
- g) Ejercer las facultades especiales que el Consejo de Administración le delegue.
- h) Las demás facultades que le atribuye la presente ley.

### **Consejo de Administración**

El modo de elección de los miembros viene regulado en el artículo 30.1 de la TRLPEMM y así mismo en el Decreto 2/2011 de la Junta de Andalucía, correspondiéndole las siguientes funciones:

- a) Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al Presidente.
- b) Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.
- c) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.
- d) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico y funciones del Secretario.
- e) Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.
- f) Aprobar las cuentas anuales, que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de resultados, acordando el porcentaje de estos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.
- g) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.
- h) Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 61 de la presente ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.

- i) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.
  - j) Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.
  - k) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este Organismo Público.
  - l) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.
  - m) Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.
  - n) Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y Pliegos de Condiciones Generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.
  - s) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, debido a su importancia o materia.
  - o) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.
- En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo de Administración en su primera reunión.
- p) Favorecer la libre competencia y velar por que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.
  - q) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.
  - r) Aprobar las Ordenanzas del Puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 295 de esta ley.
  - s) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el 26 de esta ley no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

### **El Director**

Es nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente conforme establece el artículo 32. de la TRLPEMM.

Corresponden al Director las siguientes funciones:

- a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

- b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.
- c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.

### **I\_03 Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.**

La composición del Consejo de Administración de la APBC a 31/12/2024 fue la siguiente:

#### **Presidenta del Consejo**

1. Teófila Martínez Saiz  
*Presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz*
2. Vicepresidente  
Ángel Juan Pascual  
*Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz*

#### **Representantes de la Administración del Estado**

3. Israel Emilio Rodríguez Fuster  
*Capitán Marítimo*
4. María de los Dolores Soto Pérez  
*Abogada del Estado*
5. Rubén Rodríguez Peña  
*Almirante jefe Arsenal Cádiz*
6. Jaime Odena Martínez  
*Jefe del Área de Dominio Público Portuario de Puertos del Estado*

#### **Representantes de la Administración Autonómica**

7. Ignacio Álvarez Ossorio  
*Director Gerente de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía*
8. Mercedes Colombo Roquette  
*Delegada de Gobierno de la Junta de Andalucía en Cádiz*
9. Carmen Sánchez Barrera  
*Delegada territorial de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda*

### **Representante del Ayuntamiento de Cádiz**

10. Bruno García de León  
*Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Cádiz*

### **Representante del Ayuntamiento de Puerto Real**

11. Aurora Salvador Colorado  
*Alcaldesa-Presidenta del Ayuntamiento de Puerto Real*

### **Representantes de los sectores económicos relevantes en el ámbito portuario**

12. Bernardino Copano Gil  
*Presidente de Apemar*

### **Representante de organizaciones empresariales**

13. Carmen Romero Matutes  
*Confederación de Empresarios de la provincia de Cádiz (CEC)*

### **Representante de organizaciones sindicales**

14. Miguel Rosso Navarrete  
*Confederación Sindical de UGT*
15. Inmaculada Ortega Gil  
*Secretaría General CCOO de Cádiz*

### **Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz**

16. Juan Agustín Romero Gago  
*Director de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz*

### **Secretaria del Consejo**

17. Raquel Gutiérrez Sánchez de Cos  
*Secretaria General de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz*

**I\_04** Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.

La APBC, como sistema de apoyo a la gestión, tiene implantado y certificado acorde la ISO 14.001:2015 un Sistema de Gestión Ambiental.

**I\_05** Existencia de comité de dirección y su estructura.

El Comité de Dirección de la APBC está compuesto el Director y los responsables de los Departamentos de Infraestructuras, Recursos Humanos, Secretaría y Asuntos Jurídicos, Comercial, Económico Financiero y Tecnologías, y Comunicación Protocolo y Relaciones Institucionales.

El Comité de Dirección realiza anualmente la revisión de la estrategia y actualización del mapa estratégico, en función de la evolución de las hipótesis y escenarios futuros de tráfico, ingresos, inversiones, gastos y otros indicadores que fundamentan la toma de decisiones.

Los instrumentos de planificación previstos en la TRLPEMM, Plan Estratégico, Plan Director de Infraestructuras y Plan de Empresas, son objetos de trabajo y reunión de los distintos miembros del órgano de dirección.

#### **I\_06 Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.**

##### **Comité de Servicios Portuarios**

La APBC cuenta con un Comité de Servicios Portuarios, encuadrado dentro del Consejo de Navegación y Puerto. Este es un órgano consultivo con funciones de consulta en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, y, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios, así como, en su caso, sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio.

Forman parte de este Comité los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas.

##### **Comité consultivo de protección del puerto.**

La APBC cuenta con un Comité consultivo de protección del puerto, cuyo objeto es el de prestar asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos o directrices tendentes a la mejora de la implantación de las medidas de protección del puerto. Los miembros del Comité consultivo son nombrados por el Presidente de la Autoridad Portuaria, a propuesta de la autoridad responsable del órgano o institución a la que representan.

## **Infraestructuras y capacidad**

#### **I\_07 Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.**

La Autoridad Portuaria provee de infraestructuras a la zona de servicio del puerto, desarrollando la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras e instalaciones necesarias para el desarrollo de sus fines.

La gestión del dominio público portuario estatal está orientada a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las infraestructuras portuarias y en la prestación de servicios.

El Puerto de la Bahía de Cádiz adapta el modelo de gestión "LandLord Avanzado", en el que empresas privadas participan en la prestación de servicios y la Autoridad Portuaria es propietaria del puerto en su conjunto.

**Infraestructuras.**

El Puerto de la Bahía de Cádiz tiene distribuidas sus instalaciones en cuatro instalaciones:

- Cádiz
- Zona Franca
- Cabezuela – Puerto Real
- El Puerto de Santa María.



<div>INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ</div> 	Situación	Longitud: 6° 17' Oeste Latitud: 36° 32' Norte
	Canal de Entrada	Anchura: 250 m. Longitud: 3.600 m. Calado en B.M.V.E.: 13 m.
	Superficie de Agua Abrigada	155,75 hectáreas
	Superficie Terrestre	109,81 hectáreas
	Utilización	Comercial, Pesquera, Pasajeros y Náutico-Deportiva.
	Instalaciones Especiales	Centro de Reparación y Transformación de Buques de Navantia, S.L.
	Muelles	<a href="#">Reina Victoria</a> - <a href="#">Marqués de Comillas</a> - <a href="#">Ciudad</a> - <a href="#">Alfonso XIII</a> - <a href="#">Reina Sofía</a> - <a href="#">De la Libertad</a> - <a href="#">De las Américas</a> - <a href="#">Pesquero</a> - <a href="#">Deportivos (Puerto América y Real Club Náutico)</a> - <a href="#">La Galeona (NTC)</a>

<div>INSTALACIONES PORTUARIAS DE ZONA FRANCA</div> 	Situación	Longitud: 6° 15' Oeste Latitud: 36° 30' Norte
	Canal de Entrada	Anchura: 150 m. Longitud: 1.200 m. Calado en B.M.V.E.: 9 m.
	Superficie de Agua Abrigada	49,84 hectáreas
	Superficie Terrestre	17,72 hectáreas
	Utilización	Comercial y Náutico-Deportiva.
	Instalaciones Especiales	Esta Dársena dispone de un amplio recinto donde las mercancías pueden acogerse al régimen de Franquicia Arancelaria, regentado por el Consorcio Zona Franca de Cádiz. En régimen de concesión el Ayuntamiento de Cádiz administra el centro náutico-deportivo ELCANO. Dispone de una instalación especial para el almacenamiento, fabricación y distribución de harinas y cereales.
	Muelles	<a href="#">Poniente</a> - <a href="#">Ribera</a> - <a href="#">Deportivo (Juan Sebastián de Elcano)</a>

<div>INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA CABEZUELA – PTO. REAL</div> <div></div>	Situación:	Longitud: 6° 15' Oeste Latitud: 36° 31' Norte
	Canal de Entrada:	Anchura: 250 m Longitud: 2.000 m Calado en B.M.V.E.: 13 m
	Superficie terrestre:	166,52 hectáreas
	Utilización:	Comercial - Graneles sólidos y líquidos
	Instalaciones especiales:	Planta Off-Shore de Dragados Off-Shore, S.A. - de Centro de Construcción de Buques de Navantia, S.L. y Planta de Almacenamiento y Distribución de Productos Asfálticos
	Muelles:	<a href="#">Muelle Oeste</a> y <a href="#">Muelle Sur</a>

<div>INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA</div> <div></div>	Situación:	Longitud: 6° 14' Oeste Latitud: 36° 35' Norte
	Canal de Entrada:	Anchura: 80 m Longitud: 1.250 m Calado en B.M.V.E.: 3 m
	Superficie de Agua Abrigada:	92,2 hectáreas
	Superficie terrestre:	113,78 hectáreas
	Utilización:	Comercial, Pesquera y Náutico-Deportiva
	Muelles:	<a href="#">Exterior</a> - <a href="#">Pesquero</a> - <a href="#">Deportivos</a> <a href="#">(Puerto Sherry y Real Club Náutico)</a>

Los muelles tienen una longitud total superior a 8.000 metros. Las lonjas de Cádiz y de El Puerto de Santa María son un referente en el sector pesquero andaluz por sus modernas instalaciones y sus constantes avances en la prestación de servicios informatizados.



Las instalaciones actuales cubren las necesidades presentes y futuras de los tráficos de contenedores, ro-ro, graneles sólidos, graneles líquidos, cruceros y pesca.

El desarrollo portuario sostenible de El Puerto de la Bahía de Cádiz tiene presente en sus objetivos las dimensiones institucional, social, económica y ambiental.

En este aspecto merece destacarse la Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz. En su tramitación ambiental se han analizado múltiples facetas de su posible afección a nuestro entorno, como son estudios de clima marítimo, corrientes, propagación de oleaje, estudios de agitación para analizar su influencia sobre la Playa de Valdelagrana, circulación y transporte de sedimentos en la Bahía, campañas de campo, investigación arqueológica, etc. Así mismo, se ha estudiado su posible afección a los espacios de la Red Natura 2000: LIC "Fondos marinos de la Bahía de Cádiz" y LIC/ZEPA "Bahía de Cádiz", e incluso el potencial efecto de las obras sobre las especies amenazadas del Entorno Natural (Herramienta SILVIA), habiendo declarado la Autoridad ambiental competente que dicho proyecto no tendrá efectos negativos apreciables en lugares incluidos en la Red Natura 2000.



Se licitó (mediante anuncio en el Diario Oficial de la Unión Europea de 09/012/2014, en el BOE de 10/12/2014 y en el Perfil Contratante de la APBC) y contratado con fecha 31 de marzo de 2015 la asistencia para la Evaluación del Impacto Ambiental del dragado del Puerto a la cota - 16 m.

## **I\_08** Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.

### **NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CÁDIZ. FASE II. REF. CA-020-23**

Las obras consisten en la ampliación del muelle del NTC ejecutado en la primera fase. La línea de atraque se incrementa en una longitud de 510,5 m, obteniéndose un total de 1.100 m con un calado de 16 m respecto a la B.M.E. Con la actuación se genera una

superficie adicional de 9,5 ha, que junto con las obtenidas en la primera fase y el terreno existente previo a las obras conforma una terminal con una superficie total de 38.

La tipología constructiva del muelle es de cajones de hormigón armado, que necesita para su ejecución del dragado de la alineación hasta llegar a terreno competente y de una banquetta de escollera enrasada para el asiento de los cajones. La ampliación cierra por su extremo sur con el Muelle nº 5, que durante la construcción se ve afectado, debiéndose reflotar tres cajones de su extremo para poder continuar la alineación del nuevo muelle. El relleno del recinto se realiza con el material procedente del dragado general necesario frente al muelle y de una zona de la canal de navegación. En la explanada resultante se realiza un tratamiento de consolidación del terreno mediante mechas drenantes y precargas. La línea de atraque se complementa con la ejecución de la superestructura que cuenta con los medios de atraque (defensas), amarre (bolardos) e instalaciones básicas necesarias.

Las obras se iniciaron en febrero de 2024 y tienen prevista su finalización en junio de 2026, ascendiendo la inversión a un total de 54.686 miles de € (IVA excluido), de los que se han certificado 35.000 miles de € en 2024.

#### **URBANIZACIÓN DE LA ZONA ASOCIADA AL EDIFICIO DEL PUESTO DE CONTROL FRONTERIZO DE LA N.T.C. DE CÁDIZ. FASE 2. Ref. CA-016-23**

Estas obras forman parte de las actuaciones complementarias necesarias para el funcionamiento de la nueva terminal de contenedores de Cádiz.

Las obras consisten en la pavimentación de las zonas aledañas al nuevo edificio para el Puesto de Control Fronterizo situado en la Nueva Terminal de Contenedores. En una primera fase se ejecutaron los rellenos de tierras y las canalizaciones de los servicios necesarios (alumbrado, saneamientos, red eléctrica, etc.). En esta segunda fase se incluye, además de la pavimentación, la ejecución de puntos de recarga de vehículos eléctricos, elementos de balizamiento, parte del cerramiento perimetral, señalización horizontal y vertical.

La inversión asciende a un total de 1.387 miles de € (IVA excluido), de los que se han certificado 884 miles de € durante 2024. Las obras se iniciaron en agosto de 2024 y tienen provista su finalización en febrero de 2025.

#### **ACCESO A LA NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CÁDIZ – FASE 2. CA-068-22.**

El Acceso a la Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz (NTC) se resuelve mediante un vial de 1.308 metros de longitud, que conecta la Avenida de los Astilleros con la NTC. Dicho vial atraviesa los terrenos correspondientes a la concesión de NAVANTIA mediante un falso túnel, a base de pantallas y losas de hormigón armado in situ.

Las obras fueron adjudicadas a finales de 2014 y modificadas a finales de 2016, con un presupuesto de 21,7 millones de euros. En julio de 2017 se resolvió el contrato, quedando el túnel parcialmente ejecutado e inundado, y sometido a un largo proceso judicial, que aún no ha finalizado.

Desde mayo de 2019 se han venido sucediendo distintas actuaciones destinadas a recuperar el túnel de acceso a la NTC, reparando la principal vía de agua que lo mantenía

inundado, vaciándolo, inyectando otras vías secundarias y estabilizando aquellas partes estructurales que presentaban riesgo de deterioro.

Se han realizado múltiples inspecciones y ensayos, que han necesitado de la ejecución de obras auxiliares. Con los resultados obtenidos se analizaron distintas alternativas de reparación de las patologías existentes y se reevaluó el funcionamiento estructural del túnel. Finalmente se redactaron y licitaron las obras de finalización.

Este proyecto (fase 2) culmina todas las actuaciones realizadas hasta ahora y puede subdividirse en las siguientes actuaciones:

- Finalización de las estructuras que componen el túnel y que quedaron sin ejecutar en las obras iniciales.
- Actuaciones de reparación de defectos estructurales de las obras iniciales y tratamiento de las patologías desarrolladas por los defectos y el estado de inundación.
- Instalaciones del túnel: iluminación, ventilación, drenaje, servicios contra incendio, redes eléctricas, sistemas de control, etc.
- Obras de pavimento viario tanto en el interior del túnel como en superficie y reposición de los servicios afectados.

La inversión asciende a un total de 20.417 miles de € (IVA excluido), de los que se ha certificado 1.082 miles de € en 2024. Las obras se iniciaron en julio de 2024 y tienen prevista su finalización en mayo de 2026.

### **PROYECTO DEL RAMAL DE ACCESO FERROVIARIO A LA NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES DE CÁDIZ. REF. CA-042-23**

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz contempla en su Plan Estratégico la puesta en funcionamiento de una terminal ferroviaria en la nueva terminal de contenedores de Cádiz, conectada a la Red Ferroviaria de Interés General.

Las obras necesarias se subdividen en dos proyectos, uno que enlaza la RFIG con el recinto portuario cruzando para ello la avenida de los Astilleros (111 m de recorrido) a ejecutar por ADIF, y el del ramal interior en el recinto portuario hasta a nueva terminal, donde se despliega la playa de vías para la operativa portuaria, a ejecutar por la APBC.

Este proyecto, financiado por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia perteneciente a los fondos NextGeneraciónEU por un importe de 6.730 miles de €, permitirá operar convoyes de hasta 450 m de longitud en una primera fase.

Las obras se iniciaron en enero de 2024 y trascurridos varios meses, en julio de 2024, se incoó expediente de resolución por incumplimiento de la obligación principal del contrato por causas imputables al contratista, de conformidad con la LCSP 9/2017, quedando finalmente resuelto en octubre, con incautación de la garantía. La inversión contratada ascendía a un total de 7.078 miles de € (IVA excluido), no habiéndose certificado cantidad alguna. En octubre de 2024 se procedió a licitar de nuevo las obras.

## I\_09 Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.

Tras la segunda sentencia de lo Contencioso Administrativo del TS del 31 de marzo de 2017, que anulaba la reserva demanial incluida en el Proyecto Aletas, el Gobierno de España y la Junta de Andalucía acordaron a través de un protocolo firmado el 22 de febrero de 2018 la puesta en marcha de un grupo de trabajo que definiera un nuevo proyecto que:

- No insistiera en los errores cometidos en el pasado que aún no han permitido desarrollar este proyecto.
- Mantuviera la inversión para la generación de actividad económica en la Bahía de Cádiz.
- Desarrollara la idea de fomentar la capacidad de la logística como motor económico de la Bahía de Cádiz.

El nuevo proyecto, al que llaman LÓGICA, Plataforma Logística y Tecnología de la Bahía de Cádiz, incorpora a todos los interlocutores institucionales en materia logística de la Bahía de Cádiz, entre los que se encuentran la APBC, en concreto:

- La intermodalidad del Puerto de Cádiz
- Los atractivos de la Zona Franca
- El potencial del Parque Tecnológico TecnoBahía
- La experiencia de la Red Logística de Andalucía
- Los incentivos de la Agencia IDEA

Así, LOGICA propone una acción conjunta por el desarrollo de la logística y la captación de inversores, reduciendo el espacio inicial a 120 hectáreas, coincidente con los suelos patrimoniales que no reúnen las características de dominio público marítimo terrestre, eliminando así los problemas que suscitaron el fracaso del Proyecto Aletas. Dada esta reducción se plantea ampliar la superficie objeto de LOGICA con los suelos de la antigua planta de Delphi, en el polígono industrial de El Trocadero, por la que se realiza una oferta de 4,3 millones de euros (42 hectáreas).

## Mercados servidos

**I\_10** Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total. <sup>1</sup>

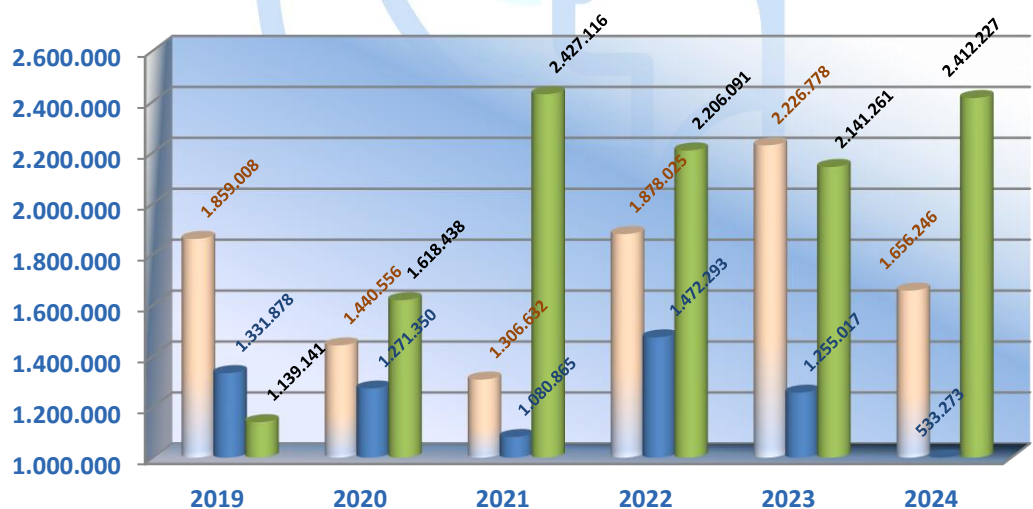
El tráfico total ha experimentado una disminución de un 18,16% respecto al año anterior, con un total de 4.601.746 toneladas.

A continuación, se referencia la evolución del tráfico de los diferentes grupos:

**Graneles sólidos:** Disminución del 25,62 % con un total de 1.656.246 toneladas, debido principalmente a las operaciones de cereales y sus harinas con 811.957 toneladas respecto a las 1.170.695 toneladas del año anterior.

**Graneles líquidos:** Disminución del 57,50 % con un total de 533.273 toneladas debido, principalmente a las operaciones con productos Bituminosos con 454.627 toneladas respecto a las 928.223 toneladas del año anterior.

**Mercancía General:** Con un aumento del 12,65 % debido principalmente a las mercancías en contenedor Lo-Lo. Este tipo de mercancías ha movido durante el año 1.410.531 toneladas un 8,84 % superior al año anterior.



**Buques:** Disminución del 3,37% respecto al año anterior, hasta alcanzar los 1.522 en el número de buques. Las toneladas de registro bruto han bajado un 1,20%.

**Tráfico RO-RO:** Aumento del 12,68% respecto al año anterior, habiendo movido 925.166 toneladas respecto a las 821.045 toneladas del año anterior.

<sup>1</sup> Utilizar como grupos: graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general convencional, mercancía general en contenedores en régimen impor-export, mercancía general en contenedores en régimen de tránsito y pesca.

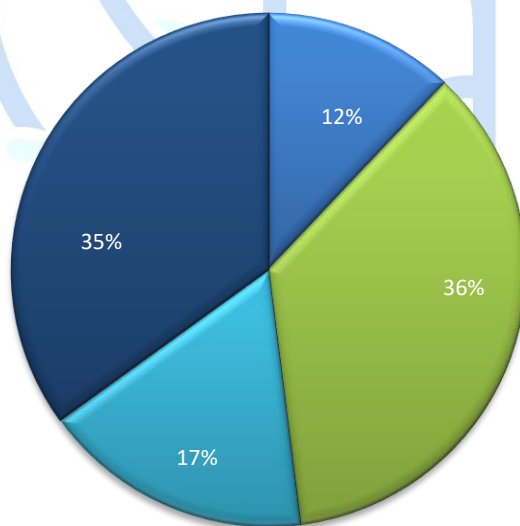
## Tráfico Ro-Ro



**Tráfico de contenedores:** El total de TEU's en contenedores Lo-Lo ha aumentado respecto al año anterior un 10,76 % y en contenedores Ro-Ro (Canarias) un aumento 8,95 %. En las toneladas movidas en contenedor se ha producido un aumento de 8,27 %.

**Pesca:** Este tráfico ha disminuido un 9,30% en las toneladas respecto al año anterior, y su valor en lonja se ha disminuido un 1,15 %.

**Pasajeros:** Aumento respecto al año anterior del 7,94%. Con un total de 333 escalas de cruceros respecto a las 347 del año anterior.



■ GRANEL LÍQUIDO

■ GRANEL SÓLIDO

■ MERCANCÍA GENERAL CONVENCIONAL

■ MERCANCÍA GENERAL CONTENERIZADA

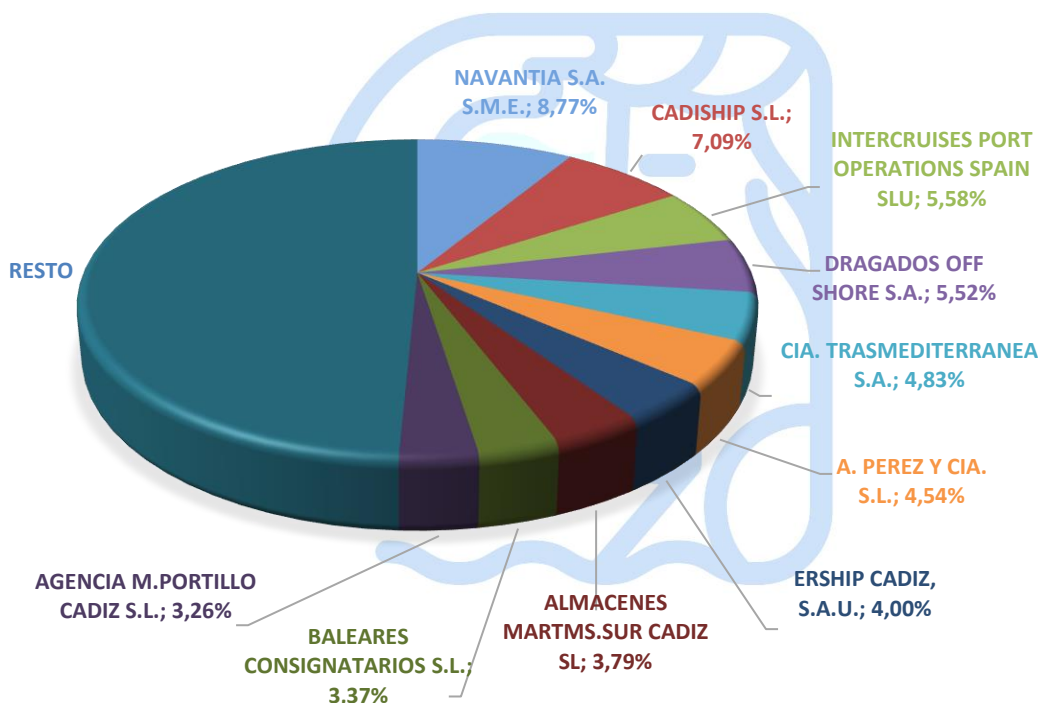
**I\_11** Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.

El origen y el destino de las mercancías que arriban al Puerto de la Bahía de Cádiz comprende la salida natural de los productos de la provincia de Cádiz y de las de Sevilla, Córdoba, así como las regiones de Extremadura y Castilla La Mancha.

El Puerto es también puente permanente de abastecimiento a las Islas Canarias y la salida natural de sus productos, principalmente hortofrutícolas.

**I\_12** Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.

En cuanto a la facturación por los servicios prestados por la Autoridad Portuaria cabe señalar que el 50% de la facturación total se realiza a diez empresas.



**I\_13** Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo<sup>2</sup>.

Los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo son aquellos integrados por el conjunto de empresas que utilizan el puerto para dar entrada o salida a su mercancía y pasajeros.

Son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

<sup>2</sup> Como, por ejemplo, puedan ser: automoción, pesquera, astilleros, sector energético, cerámico, cementero, agroalimentario, piedra tallada, siderúrgico, etc.

El servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene por 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.

Así pues, los servicios que se prestan en los Puertos de Interés General se organizan para maximizar el intercambio de valor proveniente del tráfico de mercancías, siendo integrada en dicha función las dimensiones que definen la sostenibilidad del negocio.

Los principales sectores de actividad en los que las empresas de la Comunidad Portuaria desarrollan su actividad son: tráfico de cruceros, terminal de contenedores, estiba y desestiba, agencias de aduanas, consignatarios, transitarios, suministro de combustible, avituallamiento, aprovisionamiento, reparaciones navales, almacenamiento, graneles sólidos y líquidos, transporte terrestre, etc.

## Servicios

**I\_14** Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.

El artículo 52 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL. 2/2011), establece que la actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general.

Los servicios se clasifican en:

- Servicios generales.
- Servicios portuarios.
- Servicios comerciales.
- Servicio de señalización marítima.

Los servicios generales del puerto son aquellos comunes de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud:

- El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades.
- Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior.

- El servicio de policía en zonas comunes, ambos sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones.
- El servicio de alumbrado de zonas comunes.
- El servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías.
- Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa de protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

Corresponde a la Autoridad Portuaria la prestación de los servicios generales, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad. Un ejemplo de ello es el convenio suscrito entre SASEMAR y la APBC de fecha 1 de julio de 2020 (adenda del 25 de marzo de 2021) que sustituye al de firmado en 24 de junio de 2014, y cuyo alcance es la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y control de tráfico marítimo y la realización de labores de coordinación y actuación en emergencia por contaminación marina accidental.

Los servicios portuarios son las actividades de prestación necesarias para la explotación de los puertos dirigida a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo. Tienen esta consideración los siguientes:

- Servicios Técnicos-náuticos: Practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre
- Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.
- Servicios de recepción de desechos generados por buques, en los términos previstos en el art. 132 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011).
- Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.

La prestación de los servicios portuarios se lleva a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia.

Son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

El servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene por 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.

Así pues, los servicios que se prestan en los Puertos de Interés General, se organizan para maximizar el intercambio de valor proveniente del tráfico de mercancías, siendo integrada en dicha función las dimensiones que definen la sostenibilidad del negocio.

**I\_15** Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

***Empresas prestadoras de servicios portuarios que operan en el puerto durante 2024***

<b><i>Tipo de servicios</i></b>	<b><i>Número de empresas</i></b>
<b>Estiba</b>	5
<b>MARPOL</b>	5
<b>Practicaje</b>	1
<b>Remoque</b>	1
<b>Amarre</b>	1

***Empresas concesionarias o con autorización de ocupación privativa del dominio público ligadas al movimiento de mercancías, pasaje, pesca, náutico deportivo o construcción y reparación naval.***

<b><i>Tipo de ocupación</i></b>	<b><i>Número de Empresas</i></b>
<b>Concesiones</b>	157
<b>Autorizaciones</b>	86

**I\_16** Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado

<b>Superficie terrestre concesionable (m<sup>2</sup>)</b>	<b>3.153.221,81 m<sup>2</sup></b>
<b>Superficie terrestre en concesión (m<sup>2</sup>)</b>	2.452.752,87 m <sup>2</sup>
<b>RATIO (%)</b>	77,79 %

**I\_17** Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas<sup>3</sup>, sobre total de tráfico de mercancías.

<b>Año</b>	<b>Toneladas Movidas en el Puerto (t)</b>	<b>Toneladas Movidas por terminales marítimas de mercancías (t)</b>	<b>RATIO (%)</b>
<b>2020</b>	4.330.323	1.522.416	35,15
<b>2021</b>	4.814.612	2.292.653	47,62
<b>2022</b>	5.556.409	2.157.202	38,82
<b>2023</b>	5.623.056	2.117.410	38,00
<b>2024</b>	<b>4.601.746</b>	<b>2.338.257</b>	<b>50,81</b>

<sup>3</sup> Terminal marítima de mercancías: Instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y trasbordos marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control

## Calidad de servicio

**I\_18** Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.

La APBC dispone de mecanismos suficientes para permitir, a todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión, conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, entre ellos:

Disponibilidad a través de Internet de pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios y comerciales.

En la página web de la APBC hay una información detallada de los servicios y sus pliegos de condiciones, operadores del puerto, noticias, movimientos de buques y cuanta otra información necesita cualquier ciudadano u operador para estar informado sobre la actividad portuaria y sus posibilidades de inversión en suelo portuario.

Se realizan jornadas informativas sectoriales.

La APBC ha implementado el PCS (Port Community System), donde el cliente puede:

- Realizar la Solicitud del Servicio desde su lugar de trabajo sin tener que personarse en la APBC y con total disponibilidad horaria.
- Realizar un seguimiento de su solicitud en todo momento en tiempo real a través del Portal Web de la APBC (con algunos avisos por correo electrónico) comprobando su aceptación/denegación y el estado de esta.
- Comprobar los requerimientos de Seguridad del servicio y las condiciones que debe cumplir.
- Comprobar los datos de la prestación del servicio que están siendo cumplimentados por el Policía Portuario.
- Enviar un correo electrónico para notificar alguna incidencia en la prestación del servicio que han solicitado.
- Visualizar la valoración del servicio, incluso la factura que genera el servicio solicitado.

Asimismo, la APBC tiene implantadas las siguientes medidas para garantizar el libre acceso y libre concurrencia de la iniciativa privada en el puerto.

- Disponibles en internet los pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios.

- Disponibles en internet las condiciones generales de otorgamiento de concesiones.
- Existe en internet información sobre los procesos de tramitación, que es necesario realizar para solicitar una licencia o concesión.
- Se realizan periódicamente jornadas informativas dirigidas a posibles sectores objetivo informando de las condiciones de acceso para operar en el puerto.
- Existe en internet información disponible sobre las superficies disponibles y los usos a los que se dedican.
- La Autoridad Portuaria pone a disposición de posibles operadores documentación en la que se detallen claramente los tramites y pasos a seguir para operar en el Puerto, bien como prestadores de servicio, o bien como titulares de una concesión.
- Se han regulado las condiciones de prestación de servicios generales como Puntos de Inspección Fronterizo, aguada, etc.

#### **I\_19** Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

La Autoridad Portuaria tiene publicada en su página web las tasas y tarifas vigentes, así como los coeficientes reductores que se aplican a cada tipo de tráfico.

- Tipos de condiciones sobre calidad de prestación de servicios y rendimiento introducidas en prescripciones de servicio y en condiciones de otorgamiento. En particular indicar:
- Si en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen rendimientos mínimos en las operaciones de carga/descarga y entrega/recepción de mercancías.
- Si en las prescripciones de servicio y condiciones de otorgamiento se introducen la exigencia de disponer de certificación ISO 9001.
- Si se introducen condiciones dirigidas a la conseguir la especialización de terminales.

#### **I\_20** Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.

En el ejercicio 2024 ninguna concesión ni empresa prestadora de servicio se ha acogido a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio.

**I\_21** Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.

Desde el año 2003 la APBC tiene operativo, a disposición de cualquier persona que lo requiera, el Servicio de Atención al Cliente (SAC) a través del cual se pueden realizar las sugerencias, peticiones, dudas, opiniones, quejas, reclamaciones que se estimen oportunas. La Autoridad Portuaria pone a disposición del público general un teléfono gratuito, dirección postal y electrónica a través de los cuales, cualquier persona interesada podrá ponerse en contacto con nosotros. El responsable designado pertenece al Departamento Comercial de la Autoridad Portuaria.

Se registran quejas, consultas y sugerencias, además de un gran número de llamadas solicitando, principalmente, los datos de contacto de los distintos operadores del puerto.

El registro de las solicitudes atendidas durante el 2024 es el siguiente:



**RESUMEN DE ESTADÍSTICAS**

POR EL ESTADO DEL INFORME			
	Abiertos	Cerrados	Totales
Número de informes	30	30	30

POR EL TIPO DE INFORME			
	Abiertos	Cerrados	Totales
Consultas	25	25	25
Sugerencias	0	0	0
Llamadas	0	1	1
Quejas	0	0	0
Reclamaciones	0	1	1
Otros	0	3	3

POR EL TRATAMIENTO DEL INFORME (SOLO LOS ABIERTOS)			
	Pendientes	Tramitados	Totales
Número de informes	0	0	0

POR EL SEGUIMIENTO DEL INFORME (SOLO LOS CERRADOS)			
	Sin seguimiento	Acción Correctora	Acción Preventiva
Número de informes	30	0	0

La responsable del Departamento Comercial mantiene contacto de forma periódica con los operadores de líneas regulares, transitarios, consignatarios, transportistas, terminalistas y agentes de aduana además de con los distintos organismos públicos que trabajan en el puerto.

Con periodicidad bienal la Autoridad Portuaria realiza una encuesta de satisfacción a los distintos usuarios y operadores del puerto, la misma pretende recabar su opinión respecto los servicios ofrecidos directamente por la Autoridad Portuaria además de los servicios aduaneros y para aduaneros, servicios básicos portuarios e instalaciones y conocer el nivel de satisfacción de los usuarios con los mismos. La encuesta de satisfacción comprende el 90-95 % de la facturación y alrededor del 40% son contestadas.

Se analizan las cuestiones, se comparan los resultados con los periodos anteriores, el cumplimiento de los objetivos establecidos y se establecen las posibles acciones de mejora derivadas de las conclusiones.

## **Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible**

**I\_22** Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial.

Actualmente, las distintas zonas portuarias gestionadas por la APBC carecen de conexión ferroviaria directa con la red de interés general del Estado que gestiona ADIF. No obstante, la Autoridad Portuaria ha seguido realizando las actuaciones necesarias para solucionar este problema en el plazo más corto posible. Así, durante el ejercicio 2018, la Autoridad Portuaria obtuvo Autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la explotación de la terminal ferroviaria de la Ciudad del Transporte de Jerez de la Frontera, situada a 40 Km de las instalaciones portuarias, manteniéndose a pesar de la pandemia provocada por la COVID-19.

Dicha actuación, con una inversión de 336.960 euros (IVA no incluido), permite la puesta a disposición de una superficie de playa de vías para uso logístico de 12.500 metros cuadrados, así como de dos vías sin electrificar (vía 8 de 595 metros y vía 10 de 555 metros), con una duración de 4 años, con la posibilidad de prorrogarse, como máximo, dos años más.

En el año 2024, la APBC ha sido adjudicataria del concurso promocionado por ADIF para continuar con la explotación de la terminal ferroviaria de la Ciudad del Transporte de Jerez de la Frontera durante dos años, con la posibilidad de prórroga por un año adicional. A su vez, la APBC ha licitado y adjudicado el concurso a un terminalista ferroviario, para que continúe la explotación de dicha terminal ferroviaria.

La futura adecuación de los tráficos portuarios en la dársena de Cádiz hace que la conexión ferroviaria se desplace hacia la Nueva Terminal de Contenedores del dique de

Levante, que se encuentra en fase de construcción en el extremo NW de las instalaciones de reparación de buques de Navantia. Para lograrlo se ha llegado a un acuerdo con la Dirección de Patrimonio y Urbanismo de ADIF para trasladar el cruce a nivel de la Plaza de Sevilla a un nuevo emplazamiento que cruce la Avenida de Astilleros y se dirija hacia la futura Terminal de Contenedores. Posteriormente la Autoridad Portuaria construirá la continuación de este ramal hasta la Terminal. Actualmente la APBC cuenta con la colaboración de la empresa pública INECO para coordinar las tres administraciones implicadas (APBC, ADIF, Ayuntamiento de Cádiz) en el Proyecto de las instalaciones de seguridad ferroviaria necesarias, así como los documentos adicionales necesarios (Consignas, convenio, SGS, NoVo, AsVo, etc.).

En cuanto a la conexión ferroviaria con los muelles de La Cabezuela – Puerto Real, este ramal tiene una longitud aproximada de unos 4 Km y unirá la estación de Aletas con la zona portuaria de La Cabezuela-Puerto Real. Puertos de Estado ha asumido el compromiso de financiación de dicha conexión ferroviaria, mediante la ratificación de un convenio entre ADIF, EXCMO. AYUNTAMIENTO DE PUERTO REAL Y PUERTOS DEL ESTADO. Actualmente este tramo está en fase de ejecución, mediante obra promovida por ADIF a partir del convenio anteriormente citado, a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

Durante el año 2024, la APBC ha ejecutado la obra civil necesaria para dotar a dichas instalaciones ferroviarias de las instalaciones de seguridad necesarias y se han adjudicado una empresa especializada las obras del Proyecto para la ejecución de dichas instalaciones de seguridad (CMS).

### **I\_23 Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).**

Actualmente el tráfico Península-Canarias de semirremolques se puede realizar desde distintos puertos peninsulares (Barcelona, Alicante, Cádiz, Sevilla y Huelva).

La estrategia adoptada por la Autoridad Portuaria para apoyar el tráfico ro-ro ha sido la construcción de una nueva terminal especializada en este tráfico concreto para que puedan realizarse allí las operaciones de forma eficiente y competitiva, la puesta en marcha del servicio ferroviario en la terminal de ADIF de Jerez de la Frontera, facilitando la multimodalidad de la cadena logística, mientras se finaliza la construcción de la conexión ferroviaria de Cabezuela – Puerto Real y del muelle de La Galeona, eliminando el arrimo de mercancía hasta la terminal ferroviaria de Jerez de la Frontera. Así mismo, en el año 2024 se ha iniciado el proceso de extinción de naves de almacenamiento situadas en el muelle Fernández Ladreda, junto a la explanada del muelle Marqués de Comillas, lo que permitirá disponer de mayor espacio para el acopio de remolques y carga rodada.

**I\_24** Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.

**Mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril**

Año	Toneladas movidas por carretera y ferrocarril (t)	Toneladas movidas por ferrocarril (t)	Ratio (%)
2022	3.669.195	182.851	4,98%
2023	4.143.400	173.237	4,18%
2024	<b>4.601.746</b>	<b>148.276</b>	<b>3,22%</b>

Año	Toneladas de mercancía movidas (t)	Toneladas de mercancías movidas por rodadura (t)	Ratio (%)
2022	5.556.409	775.133	13,95%
2023	5.623.056	821.046	14,60%
2024	<b>4.601.746</b>	<b>925.166</b>	<b>20,10%</b>

## Comunicación Institucional

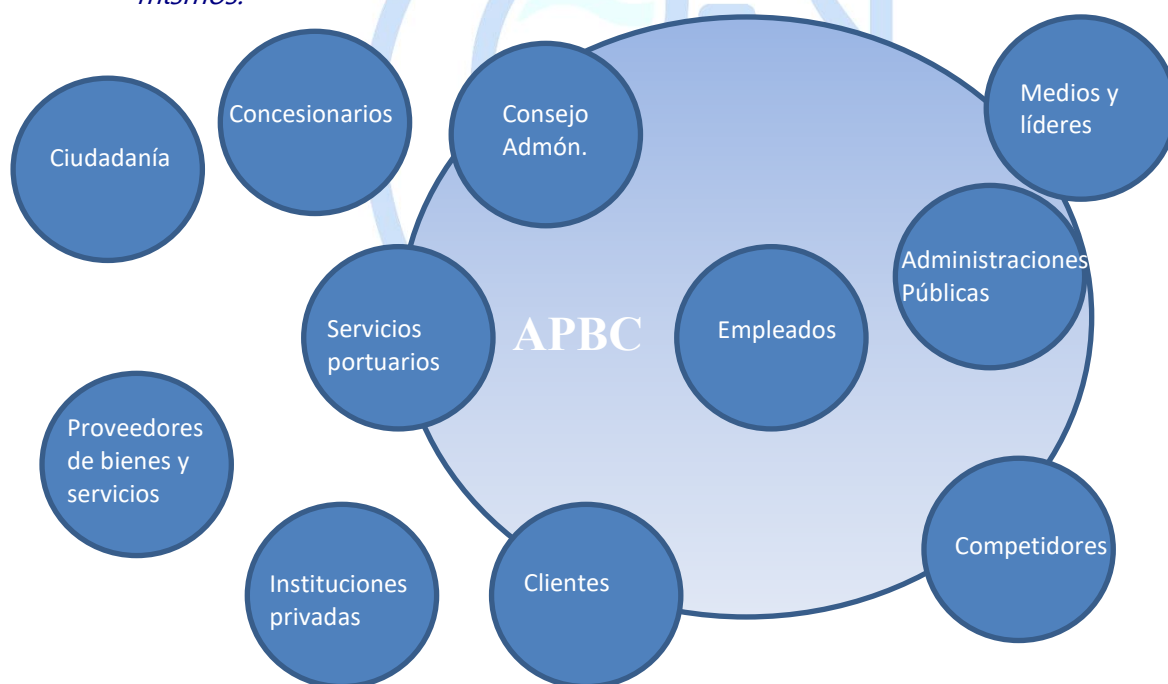
**I\_25** Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.

La APBC ha identificado los siguientes grupos de interés que marcan su política y estrategia comunicativa:

1. **Consejo de Administración.** Órgano de gobierno integrado por cuatro representantes de la Administración General del Estado, cuatro representantes de la Comunidad Autónoma, dos representantes de los ayuntamientos, tres representantes de las organizaciones empresariales y dos representantes sindicales.
2. **Empleados de la APBC.** Personal integrante de la plantilla de la APBC.
3. **Empresas prestadoras de los servicios portuarios.** Amarradores, estibadores, prácticos, remolcadores, servicios de limpieza, etc.
4. **Proveedores de bienes y servicios.** Consignatarios, transitarios, agentes de aduanas, PIF, etc.
5. **Empresas que disfrutan de una concesión administrativa o autorización para el uso del Dominio Público Portuario.** Tejido empresarial que desarrolla su actividad en la zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz.
6. **Clientes.** Navieras, operadores de carga, terminalistas, pasajeros.

7. **Ciudadanía.** Población de los tres términos municipales en los que se encuentra el Puerto de la Bahía de Cádiz: Cádiz, Puerto Real y El Puerto de Santa María, así como sus áreas de influencia.
8. **Administraciones públicas.** Ayuntamientos de los tres municipios en los que se encuentra el Puerto de la Bahía de Cádiz, Comunidad Autónoma, Gobierno Central.
9. **Instituciones, organizaciones y entidades privadas relacionadas con el sector marítimo portuario.** Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz, Confederación de Empresarios de Cádiz, asociaciones empresariales (APEMAR, ATEIA, Colegio de Aduanas y Cádiz-Port).
10. **Competidores.** Otros puertos. Otras formas de transporte.
11. **Medios de Comunicación y líderes de opinión.** Prensa, radio, televisiones, agencias de noticias, publicaciones electrónicas, medios especializados, bloggers y otros líderes de opinión.

**I\_26** *Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.*

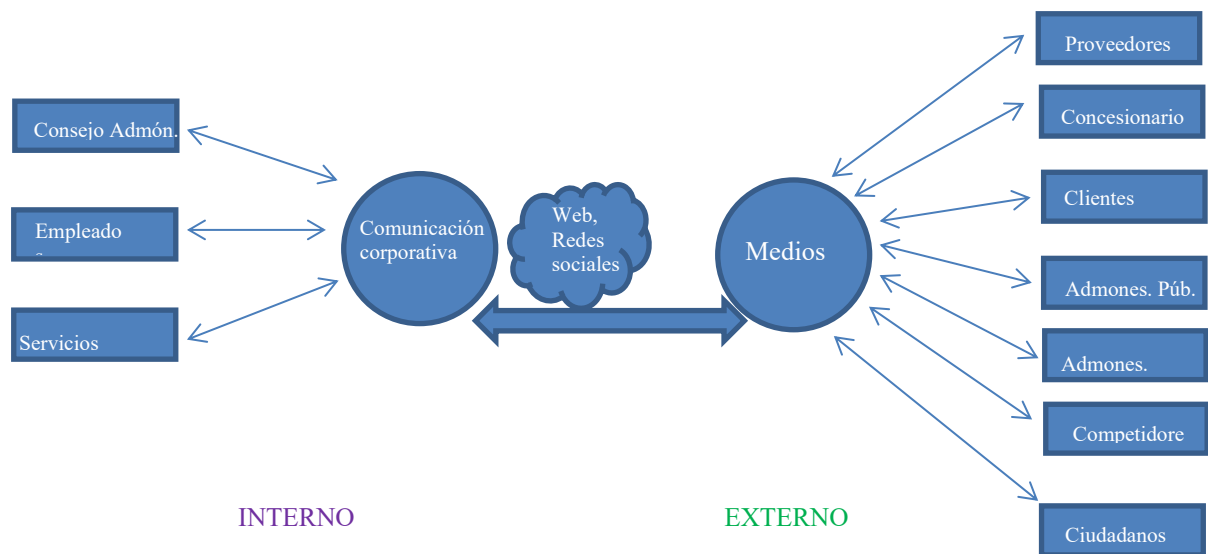


El conocimiento de la realidad que le rodea es un objetivo fundamental para la APBC, para lo que mantiene un diálogo constante con sus grupos de interés. En esta relación, el organismo se esfuerza por generar confianza y conocer las demandas y necesidades sociales, de modo que pueda anticiparse a los riesgos y oportunidades que surgen en el entorno de estos grupos.

La APBC mantiene activos, de esta forma, diferentes canales directos de comunicación, entre los que se encuentran:

- **Web corporativa.** A través de este canal la APBC facilita, en abierto y sin restricciones, toda la información de interés que genera el organismo. Gracias a la incorporación a las **redes sociales (Facebook, Twitter, YouTube, Flickr, Instagram, LinkedIn)**, se facilita, además, que la comunicación sea bidireccional y fluya en ambos sentidos.
- **Comunicación institucional o corporativa.** Desde el Departamento de Comunicación, Protocolo y Relaciones Institucionales se canaliza toda la información que genera el organismo y que se difunde a través de los medios de comunicación especializados y generalistas para llegar a los diferentes grupos de interés. Tanto la web corporativa, como la comunicación institucional, se diferencian del resto porque no discriminan entre los diferentes grupos de interés. De una forma más focalizada por público objetivo, tenemos:
- **Servicio de Atención al Cliente.** El Departamento Comercial cuenta con un Servicio de Atención al Cliente a través del cual se recogen todas las sugerencias, opiniones, iniciativas, quejas o peticiones de los grupos de interés ajenos a la propia Autoridad Portuaria.
- **Encuestas de satisfacción.** Con periodicidad bienal la Autoridad Portuaria realiza una consulta a diferentes grupos de interés en el ámbito de la calidad para evaluar la satisfacción con la prestación de los diferentes servicios.
- **Promoción externa.** La APBC participa en foros y ferias relevantes, como complemento de las actividades anteriores y donde mantiene contacto y comunicación con grupos de interés.
- **Memoria anual.** La Autoridad Portuaria edita anualmente una memoria en la que presenta el balance anual del organismo a los distintos grupos de interés sobre las actividades realizadas, los resultados, los hitos y los objetivos.
- **Reuniones del Consejo de Administración.** Varias veces al año, los miembros del Consejo de Administración de la APBC se reúnen en sesión ordinaria para tratar y resolver asuntos relevantes del organismo.
- **Boletines informativos internos.** Desde el Departamento de Recursos Humanos se emiten boletines, sin una periodicidad determinada, con información de interés para los empleados.
- **Presencia física.** Al margen de todo lo anterior, la APBC celebra reuniones, jornadas, mesas redondas, seminarios, asambleas en las que se abre la participación al personal de la APBC propiciando un encuentro con los mandos y la interacción entre los distintos niveles de la organización.
- **Visitas.** La APBC recibe visitas organizadas de colectivos en las que se muestran las instalaciones portuarias y se les acerca al funcionamiento cotidiano del organismo. Desde el año 2015 se edita un catálogo de visitas donde se concretan las múltiples opciones con las que cuenta el visitante, con el deseo de compartir con la ciudadanía el día a día de las distintas dársenas, cada una especializada en un segmento de negocio portuario distinto, y enseñar las tareas de las múltiples empresas que dan sus servicios a los buques y mercancías.

- **Jornada de Puertas Abiertas.** En 2024 se ha recuperado la Jornada de Puertas Abiertas, consistente en salidas en barco guiadas para dar a conocer el puerto.



I\_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.

Inquietudes de los grupos de interés	
Consejo de Administración	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cumplir con su cometido legal de regir y administrar el puerto y velar por el buen funcionamiento del mismo</li></ul>
Empleados	<ul style="list-style-type: none"><li>- Retribución justa</li><li>- Seguridad y salud</li><li>- Desarrollo profesional</li><li>- Igualdad de oportunidades</li><li>- Conciliación de la vida laboral y personal</li><li>- Mejoras laborales</li></ul>
Servicios Portuarios	<ul style="list-style-type: none"><li>- Estos cinco grupos comparten un interés común: Competitividad</li></ul>
Proveedores de bienes y servicios	
Concesionarios	
Clientes	
Administraciones privadas	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cumplimiento de la legislación vigente</li><li>- Cooperación para el cumplimiento de objetivos</li></ul>
Administraciones públicas	
Ciudadanía	<ul style="list-style-type: none"><li>- Impacto socioeconómico de la actividad portuaria en el desarrollo del entorno. Generación de empleo y riqueza</li><li>- Impacto medioambiental de la actividad portuaria en el entorno</li><li>- Impacto del espacio portuario en el espacio ciudadano. El puerto como zona de esparcimiento</li></ul>
Competidores	<ul style="list-style-type: none"><li>- Respeto a la libre competencia</li><li>- Colaboración/cooperación en asuntos de interés común</li></ul>
Medios de Comunicación	<ul style="list-style-type: none"><li>- Comunicar</li><li>- Controlar</li></ul>

I\_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.

Durante 2024 la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz mantuvo las relaciones de colaboración y coordinación con diversas instituciones y organizaciones públicas como la Universidad de Cádiz y los Ayuntamientos de Cádiz, El Puerto de Santa María y Puerto Real, la administración autonómica y Puertos del Estado.

## **I\_29 Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.**

La APBC forma parte de la Asociación para la Promoción del Puerto de la Bahía de Cádiz, Cádiz-Port y también es socio fundador y miembro de la Asociación para la Promoción de Andalucía como destino de Cruceros, SunCruise Andalucía.

En el ámbito de cruceros es también socio de MedCruise y CLIA.

Es socio, asimismo, de la Confederación de Empresarios de Cádiz y de Shortsea Promotion Centre Spain, así como de RETE, la Asociación para la colaboración entre Puertos y Ciudades, de la que la presidenta de la APBC ostenta la presidencia desde octubre de 2020 y de AZFA, la Asociación de Zona Francas de América.

## **Promoción comercial**

### **I\_30 Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.**

#### **ASISTENCIA A FERIAS**

##### **SECTOR TRANSPORTE Y LOGÍSTICA**

- Fruit Logística, 7-9 febrero Berlín
- Logismed Casablanca, 7-9 mayo Casablanca
- Break Bulk Cargo, 21-23 mayo Rotterdam
- X Encuentro Hispano Marroquí, Marítimo, transporte y logística, 29-30 mayo Tánger
- Salón Internacional de la Logística (SIL), 5-7 junio Barcelona
- SMM, 3-6 septiembre Hamburgo
- Fruit Attraction, 8-10 de octubre Madrid

##### **SECTOR CRUCEROS**

- Fitur, 24-28 enero, Madrid
- Seatrade Global, 8-11 abril, Miami (Florida)
- Seatrade Med, 11-12 septiembre, Málaga
- International Cruise Summit, Madrid, 12-13 noviembre

##### **SECTOR ECONOMÍA AZUL**

- Innovazul, 20-22 noviembre, Cádiz

#### **MISIONES COMERCIALES**

- Rotterdam-Amberes, 5-8 noviembre (Trade)
- Inversa Reino Unido, 26-29 noviembre (Trade)
- Agadir, 18-22 noviembre, Marruecos

## JORNADAS

- I Foro Logístico, 17 de enero, Cádiz
- Encuentro Suncruise Andalucía, Málaga 31 de enero
- Mesas sectoriales turismo Ayuntamiento de Cádiz, 7 febrero y 20 diciembre
- Sea-Eu, online 29 de mayo
- La mujer en el turismo náutico y de cruceros, 23 de abril Cádiz
- Clubs Extenda África-Reino Unido- América, abril/octubre, Sevilla y Málaga
- Recibimiento delegación puertos chilenos, 17 abril Cádiz
- Recibimiento Organización Mundial de ciudades y Logística Portuaria, 26 abril Cádiz
- Asamblea General Medcruise, Tarragona y Málaga, junio y septiembre
- Cumbre Europea CLIA, 11-14 marzo Génova
- Cumbre navieras cruceros CLIA, 4 septiembre Hamburgo
- Sostenibilidad en el sector de los cruceros, CLIA, 11 de noviembre, Madrid

Se han realizado inserciones publicitarias en revistas especializadas en el sector marítimo-portuario y logístico, en especiales que se indican a continuación:

<b>Propuesta Publicidad Medios Especializados 2024</b>				
<b>1</b>	VEINTEPIES	1/2 PÁGINA	ENERO	PUERTOS ANDALUCES
<b>2</b>	EL MERCANTIL	1/2 PÁGINA	MARZO	NUEVAS ENERGÍAS
<b>3</b>	CRUISE NEWS	1 PÁGINA	ABRIL	SEATRADE GLOBAL
<b>4</b>	CRUISE NEWS	1 PÁGINA	SEPTIEMBRE	SEATRADE MED
<b>5</b>	VEINTEPIES	1/2 PÁGINA	MAYO	TERMINALES PORTUARIAS
<b>6</b>	DIARIO DEL PUERTO	1/2 PÁGINA	JULIO	PUERTOS Y TERMINALES
<b>7</b>	VEINTEPIES	1/2 PÁGINA	OCTUBRE	FRUIT ATTRACTION
<b>8</b>	VEINTEPIES	1/2 PÁGINA	DICIEMBRE	LOGÍSTICA FERROVIARIA
<b>9</b>	TRANSPORTE XXL	1/2 PÁGINA	DICIEMBRE	LOGÍSTICA FRÍO

## **REDES SOCIALES – Facebook, Twitter, Flickr, LinkedIn, Instagram**

Continuar aumentando la presencia de la APBC en estos medios para:

- Posicionarnos como referentes en nuestro sector.
- Incrementar el número de contactos a través de los nuevos medios y acceder a nuevos clientes.
- Mejorar nuestro servicio de atención al cliente y fomentar la fidelización.
- Apoyar el desarrollo y empuje del sector marítimo portuario en la Bahía.
- Promocionar e internacionalizar el Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Aprovechar de medios de promoción con gran difusión y un coste mínimo.

## **APOYO E INVESTIGACION**

- Estadísticas de Tráfico.
- Coordinar con Instituciones Locales, Provinciales y Autonómicas para el desarrollo de cruceros.
- Comisión Import/Export para el desarrollo de los servicios aduaneros y para aduaneros y el traslado del PIF a la Nueva Terminal de Contenedores.

## **PARTICIPACIÓN EN ASOCIACIONES**

- Cádiz-Port (Asociación para la promoción del puerto), asistencia a ferias, apoyo conferencias.
- Suncruise Andalucía.
- Estación Náutica Bahía de Cádiz.
- CLIA (Cruise Line International Association).
- MedCruise (Asociación de puertos de cruceros del Mediterráneo).

## **ATENCIÓN VISITAS AL PUERTO**

Debido a las obras de adecuación de la sede y salón de actos de la Autoridad Portuaria las visitas se han visto restringidas. Durante 2024 se han realizado las siguientes:

- 23 de enero 2024. – 12 alumnos y 3 profesores del Instituto de Educación Permanente de Cádiz.
- 26 de enero 2024. – 40 alumnos y 3 profesores del IES Carlos III de Prado del Rey.
- 29 de enero 2024. – 60 alumnos del IES María Inmaculada de Cádiz de Gestión Administrativa y Actividades Comerciales a la Lonja.
- 15 de marzo 2024. – 13 alumnos y 3 profesores de Grado de comercio internacional y logística de la Universidad Nebrija de Madrid.
- 4 de abril 2024. – 16 alumnos y 2 profesores IES Columela de Cádiz.
- 22 de abril 2024. – 30 miembros de la Asociación sociocultural El Pavo Trotón de Alcalá de los Gazules.
- 15 de mayo 2024. – 20 alumnos y una profesora del grado superior de marketing y publicidad del IES Manuel de Falla de Puerto Real.
- 17 de mayo 2024. – 25 alumnos y 1 profesor del 4º curso del Grado de Geografía y Gestión del Territorio, de la Universidad de Sevilla.
- 14 de octubre- IES Rafael Alberti (Cádiz). – 21 Alumnos y 1 profesora del IES Rafael Alberti a la Lonja de Cádiz.

- 21 de octubre – IES San Severiano (Cádiz)
- 18 de noviembre – Pablo Ruiz Picasso (Chiclana)

**I\_31** Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación.

	2024
<b>Gastos Promoción Comercial (miles de €)</b>	74
<b>Total Gastos de Explotación (miles de €)</b>	25.634
<b>Ratio %</b>	0,29%

## Compromiso institucional

**I\_32** Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.

La APBC considera la prestación telemática de sus servicios de vital importancia para la Organización, ofreciendo un conjunto de servicios telemáticos que permiten la gestión portuaria y/o administrativa por parte de sus usuarios, clientes o proveedores, por las siguientes vías:

- A través de la Sede Electrónica:
  - Registro Electrónico General (integrado SIR)
  - Catálogo completo de Procedimientos, incluyendo trámites básicos previos de Instancia General, Aportación de Documentos y Quejas y Sugerencias
  - Acceso a otros Portales o Servicios telemáticos
    - Portal de Licitaciones (con integración sistémica con PLACSP)
    - Otros servicios de la AGE (integración sistémica SIR)
    - Gestión de Órganos Colegiados
    - Portal de Transparencia
    - Canal de Denuncias
- A través del Portal Web:
  - Servicios Públicos
    - Acceso a la Información: Organización, Gobierno, Documentación, Datos Técnicos y de Actividad, Servicios a Profesionales, Transparencia, Privacidad, Protección de Datos, etc.

- Gestión de Servicios Externos: Perfil de Contratante, Otros Portales propios, etc.
  - Actualidad: Noticias, Eventos, Publicaciones, Boletines, Notas Informativas
  - Información Medioambiental: Datos en tiempo real de sondas paramétricas
- Servicios de Intranet (Aplicaciones de Gestión y Comunicación Interna)
  - Portal del Empleado, Servicio de Atención al Cliente, Calidad, CCTV, Intercambio de Datos de Explotación Portuaria, etc.
- Servicios de Extranet (Carpeta del Cliente)
  - Carpeta de Facturación
  - Carpeta de Reclamaciones
- Servicios de Comunidad:
  - DUEPort: Enlace con la Ventanilla Única Local/Nacional: Plataforma para la gestión y comunicación de las formalidades informativas asociadas a buques en Puerto.
  - Portal PCS (Port Community System)
    - Gestión de todos los Servicios Comerciales
    - Enlace con la Gestión de Autorizaciones y Suministros (GAS)
- Servicios de Seguridad y Protección: Portal de Solicitud de Accesos
  - Gestión de Accesos y Autorizaciones al Dominio Público Portuario.
  - Trazabilidad de Mercancías.
- A través de enlaces externos (Puertos del Estado):
  - Plataforma PORTUS (Datos Meteorológicos Genéricos)
  - Plataforma SAMOA (Datos Meteorológicos Infraestructura Local)
- A través de herramientas administrativas de la AGE:
  - Servicios de Facturación Electrónica (FACe)
  - Servicios de Notificación Electrónica (Notific@)
  - Integración con Carpeta Ciudadana / DEHú
  - Integración con el Sistema de Información Administrativa (SIA)
- A través del Tramitador de Expedientes (integrado con la Sede Electrónica):
  - Desarrollo de procedimientos de tramitación reglada de Expedientes Administrativos (Sanciones, Convocatorias de Empleo, Alta en Censo, ...)
  - Implementación de Carta de Pago vinculado a TPV Virtual para facilitar el pago de Sanciones por medios telemáticos

En la actualidad, la APBC no dispone de un Catálogo de Datos Abiertos, aunque sí se presenta información de este tipo en distintos apartados de los Servicios Públicos del Portal Web. Destacando entre otras: Escalas de Buques, Tráfico de Mercancías, Mareas, Estadísticas, Tarifas, Bonificaciones, Servicios Auxiliares, etc.

Para asegurar la prestación telemática de los servicios anteriores, así como para fomentar la confianza de los clientes, la APBC también considera primordial todas las iniciativas en materia de ciberseguridad. En este sentido, hace varios años que se inició la puesta en marcha y desarrollo de un proyecto ya finalizado para la elaboración de la Estrategia

de Ciberseguridad de la Organización, consistente en la elaboración y aplicación de planes, políticas, procedimientos, normativas e instrucciones técnicas tales como: Política de Seguridad de la Información pendiente de aprobar la cuarta revisión en el próximo consejo de Administración de julio de 2025), la adaptación continua del Plan de Adecuación al Esquema Nacional de Seguridad e Interoperabilidad (ENS/ENI), los Planes de Acción para el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD), los Planes de Acción para la Seguridad Lógica del PBIP, las medidas para mejorar la Seguridad Interna y Perimetral TIC de la Organización, entre otros, que tienen su continuidad a través de sucesivas inversiones anuales tanto para el desarrollo y aplicación de todos los Planes previamente elaborados, como para la adaptación a las nuevas necesidades, entre las que se encuentran la definición concreta del Plan de Seguridad y Gestión de Crisis así como el Plan de Continuidad de Negocio y del Plan de Contingencia en materia de TIC, pendientes de aprobar, para responder a la progresiva demanda e inmediatez de mayores y mejores servicios telemáticos.

Con el mismo propósito, la APBC se ha sumado a otra iniciativa de ciberseguridad, gestionada de manera conjunta con PdE y el resto de Autoridades Portuarias, para la provisión y despliegue de 9 servicios gestionados externos para aumentar los recursos y capacidades propias de control y resiliencia frente a las amenazas cibernéticas. Entre dichos servicios están la elaboración y aprobación de varios de los planes anteriormente citados.

Dentro del ámbito de los Puertos Inteligentes la APBC tiene una iniciativa considerada estratégica mediante un completo y ambicioso proyecto de Digitalización, en ejecución, basado en el desarrollo e implementación del Plan Director de Tecnología (documento previo elaborado con la participación de todos los Departamentos de la Organización como guía de referencia con la definición y objetivos, más los alcances técnico, funcional y económico de todas sus necesidades tecnológicas y de innovación) dentro del marco de digitalización de procesos y servicios de la Organización, que cuenta con una inversión de 4,2 millones de euros, un horizonte temporal inicial de 5 años y la implantación de muchos módulos heterogéneos bajo el soporte de una plataforma SMART de propósito general que unifique la experiencia de usuario, permita el aporte de valor y la toma de decisiones. La estrategia del proyecto engloba diferentes ámbitos de actuación, contemplando el objetivo de compatibilizar las necesidades tecnológicas, con la redefinición de procesos y servicios actuales, más la participación de las personas involucradas, todo ello a través de una planificación completa que comprende actividades paralelas de gestión, evolución digital, comunicación y formación.

Bajo la cobertura de este ambicioso proyecto de Digitalización se están renovando y consolidando muchos de los servicios telemáticos actuales expresados en la relación anterior (Sede Electrónica, PCS, Seguridad/Protección), tanto a nivel tecnológico como funcional para adaptarlos a las necesidades y requerimientos actuales.

En el año 2024 cabe destacar la madurez alcanzada por la Plataforma de Administración Electrónica, cada vez con más servicios y más utilizada, basada en la implantación de un producto comercial que aúna y consolida en una misma plataforma todos los servicios vinculados a la misma (Registro General, Gestor de Expedientes, Tramitación Administrativa, Integración de Servicios Telemáticos, entre otros) mediante una herramienta de gestión interna (Gestiona), que soporta todo el cumplimiento normativo vigente para la gestión administrativa de clientes, proveedores y usuarios en general de

la APBC para la tramitación electrónica con la Organización. La integración sistémica con determinados servicios de la AGE, la extensión y aplicación del Catálogo de Procedimientos, y la concienciación en su uso ha provocado una estandarización y mejora en los servicios de administración electrónica corporativos.

**I\_33** Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

Sin aplicación en la actualidad, se reserva esta iniciativa para aplicaciones específicas como resultado de propuestas de implementación de los futuros proyectos del Plan de Digitalización Portuaria.

**I\_34** Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

2024	GASTOS	INVERSIÓN
Gastos en Iniciativas Culturales (miles de €)	74	720
Total Gastos Explotación (miles de €)	25.634	43.271
RATIO (%)	0,29%	1,66%

**I\_35** Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

Las actuaciones más significativas desarrollas en el ámbito interfaz puerto – ciudad durante el ejercicio 2024, se detallan a continuación por término municipal.

**CÁDIZ:**

Dentro del proceso de transformación del frente marítimo de la Ciudad de Cadiz que desarrolla el Plan Especial de Ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz, en el año 2024 se recibió la primera solicitud de concesión administrativa para la ocupación de una parcela de 19.837,5 m² denominada Z11, con destino a la construcción y explotación del complejo museográfico y auditorio.

Así mismo, con fecha 12/07/2024 se licitan las obras de "Adecuación paseo Almirante Pascual Pery. Tramo inicial de conexión con Avenida Nuevo Mundo, Cádiz" al objeto de reformar el vestíbulo del paseo Almirante Pascual Pery, permitiendo despejar el acceso a la playa natural y la visión de la muralla de la Ciudad, con un importe de 234.686,99 €. Paralelamente, con fecha 29/10/2024 se licitó pública para el otorgamiento de concesión administrativa con destino a la "Construcción y explotación de una instalación de uso hotelero, comercial, de restauración y servicios asociados en la zona portuaria de Puerto América, en el puerto de Cádiz".

Adicionalmente, con fecha 20/12/2024 se licitó el contrato "Actuaciones puerto-ciudad proyecto constructivo de ordenación del frente muelle Ciudad, Fase 1", destinado a la reconversión de la explanada del muelle Ciudad a un uso de esparcimiento ciudadano, con un importe de licitación de 4.203.464,04 €.

Se mantienen los otorgamientos de concesiones que posibilitan actividades náutico-deportivas (complejo náutico ELCANO, Puerto América, Real Club Náutico de Cádiz y Viento de Levante), deportivas (complejo deportivo ELCANO y Piscina barrio de Astilleros), zona de ocio (Paseo Pascual Pery Junquera) o infraestructuras (Transporte de viajeros de tráfico interior en la Bahía de Cádiz) y carril bici de la dársena de Cádiz (Excmo. Ayuntamiento de Cádiz).

A esta situación debe añadirse las zonas abiertas al uso general gratuitas para el esparcimiento ciudadano del Paseo Pascual Pery y Punta de San Felipe y el paseo Barriada de la Paz.

Durante el ejercicio 2024 se han producido colaboraciones con la Ciudad con motivo del desarrollo de los grandes eventos y fiesta locales (ciclo Músicas del Mar).

En el campo de turismo de cruceros las acciones tendentes a facilitar al crucerista las necesidades básicas (puntos de información, estación marítima, etc.), se siguen coordinando con el Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, así como con la Asociación de Empresas Turísticas de la Provincia de Cádiz.

## **EL PUERTO DE SANTA MARIA:**

Con fecha 22/05/2024 se licita el contrato "Reconstrucción del tramo IV del muelle del Sector AA1 en la dársena de El Puerto de Santa María", como paso previo a la posterior construcción de un paseo marítimo de borde donde se apoyarán las pasarelas de conexión de ambas márgenes del río Guadalete, con un importe de 3.741.712,48 €.

Se mantienen los otorgamientos de concesiones que posibilitan actividades náutico-deportivas (Real Club Náutico de El Puerto de Santa María, Asociación de Pescadores La Rampa y Puerto Sherry) y deportivas (complejo deportivo margen derecha del Río Guadalete y pistas municipales Blandino), aparcamientos, infraestructuras (pasarela sobre el río e instalaciones de la línea marítima de pasajeros en la Bahía).

En el ejercicio 2024 la Autoridad Portuaria, en coordinación con el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, han colaborado para la ejecución de las obras del proyecto constructivo para la construcción y explotación del paseo fluvial de la margen derecha del Río Guadalete, en el ámbito de la concesión otorgada al Excmo. Ayuntamiento, pieza

clave en la estrategia EDUSI del municipio. Así, se ha modificado la concesión al objeto de incluir la construcción de una nueva pasarela peatonal entre ambas márgenes.

Se continúa avanzando en la coordinación de actuaciones para la consecución de la concesión otorgada para la construcción y explotación de un aparcamiento subterráneo en la margen derecha del río Guadalete, que servirá para eliminar los estacionamientos en superficie actuales, permitiendo la construcción del paseo fluvial y dotar de plazas de estacionamiento rotación al caso urbano, mediante la búsqueda y adjudicación del nuevo explotador, IPARK Estacionamientos y Servicios de Movilidad, SA.

Se ha otorgado concesión a RIO MARINA DESARROLLOS, SL para la Construcción y explotación de la zona comercial, de ocio y esparcimiento de la margen izquierda del río Guadalete de El Puerto de Santa María, lo que permitirá poner en carga una superficie cercada a 75.000 m², mediante la colaboración público – privada entre el concesionario y la Autoridad Portuaria que desarrollará la recuperación del cantil de muelle y la posterior construcción de un paseo marítimo de borde de 20 m de anchura.

A esta situación debe añadirse las zonas abiertas al uso general gratuitas para el esparcimiento ciudadano de la margen derecha del Río Guadalete, el sector AA1 y Puerto Sherry.

**PUERTO REAL:**

Se mantienen el otorgamiento de la concesión que posibilita el desarrollo de actividades náutico-deportivas (Club Náutico El Trocadero).

En el ejercicio 2024 se están ejecutando las obras de la concesión otorgada a SINGULAR OCIO PROJECT, SL para la Ocupación y explotación de una parcela en el muelle Ciudad de Puerto Real, zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz, para la actividad de hostelería, parque infantil y aparcamiento.

**I\_36** Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

	2024	
	GASTOS	INVERSIÓN
SEGURIDAD (miles de €)	187	1.751
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN E INVERSIONES (miles de €)	25.634	43.271
RATIO (%)	0,73%	4,05%

**I\_37** Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

	2024	
	GASTOS	INVERSIÓN
MEDIO AMBIENTE (miles de €)	780	2.025
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN E INVERSIONES (miles de €)	25.634	43.271
RATIO (%)	3,04%	4,68%





## 2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

### Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria

De forma resumida podemos decir que la política económica de la Autoridad Portuaria se sustenta en dos principios básicos que se vienen manteniendo invariables durante los últimos años y son: Austeridad y Crecimiento.

En cuanto al primero, continuamos minimizando y racionalizando los gastos de explotación, procurando la gestión eficiente de los recursos y siempre bajo las premisas de la competitividad y la autosuficiencia económica.

Las medidas que adoptamos para el crecimiento son fundamentalmente la construcción de nuevas infraestructuras, la reorganización y búsqueda de nuevos usos para los espacios existentes, así como el esfuerzo comercial para la captación de nuevas oportunidades de negocio.

Así, en el primer caso, la ampliación de la Nueva Terminal de Contenedores, junto con la culminación de las obras del Vial de Acceso, la puesta en marcha del nuevo edificio del Puesto de Control Fronterizo (PCF), y la construcción del ferrocarril en la misma que posibilite su intermodalidad, va a suponer un salto cualitativo y cuantitativo en nuestra oferta de infraestructura portuaria, para la que esperamos atraer a nuevos navieros y/u operadores que consigan consolidar al Puerto de la Bahía de Cádiz como puerto relevante en el tráfico de contenedores. A su vez, los espacios que se liberan con el traslado de la actual terminal posibilitarán el establecimiento de nuevas actividades económicas más orientadas a la relación puerto-ciudad y más en consonancia con su localización física dada su cercanía al centro histórico y urbano.

Asimismo, cabe destacar el Plan de Digitalización comentado anteriormente, que favorece la competitividad y eficiencia en los procesos y servicios, a través de la transformación digital del Puerto y la integración de la tecnología en su estructura y modelo de operación.

## Situación económica financiera.

**E\_01** Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición dada en la disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado

	2024
Resultado Ejercicio (miles de €):	4.128
Activo no corriente neto medio (miles de €)	262.154
<b>RATIO</b> (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100	1,57%

**E\_02** Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).

	2022	2023	2024
EBIDTA (miles de €)	10.226,51	11.967,57	<b>9.498</b>
% de variación de EBIDTA	14,77%	17,02%	<b>20.63%</b>
Toneladas movidas (Tm)	5.718,28	5.750,87	<b>4.731</b>
<b>RATIO</b> (EBIDTA/tonelada)	1,79	2,08	<b>2,01</b>

**E\_03** Servicio de la deuda, expresado como  $100 \times (\text{Amortización de la deuda}^1 + \text{Intereses}^2) / \text{Cash Flow}^3$

	2024
<b>Suma (Pagos + Intereses)</b>	2.071
Cash flow (miles de €)	11.855
<b>RATIO (%)</b>	17,47%

**E\_04** Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.

	2024
<b>Terrenos sin actividad (miles de €)</b>	0
<b>Activos no corriente neto medio (miles de €)</b>	262.154
<b>RATIO (%)</b>	0,00%

**E\_05** Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.

	2022	2023	2024
Gastos de Explotación (miles de €)	22.797,69	24.770,21	<b>25.634</b>
Ingresos de Explotación (miles de €)	24.896,71	30.357,34	<b>29.108</b>
<b>RATIO (%)</b>	91,57%	81,60%	<b>88,07%</b>

## Nivel y estructura de las inversiones

**E\_06** Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.

	2022	2023	2024
Inversión pública Total (miles de €)	9.398,67	4.779,13	<b>43.271</b>
Cash - Flow (miles de €)	7.136,67	7.693,34	<b>11.286</b>
<b>RATIO (%)</b>	131,70%	62,12%	<b>383,40%</b>

**E\_07** Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.

	2022	2023	2024
Inversión privada (miles de €)	18.000,00	7.141,00	<b>18.709</b>
Inversión pública (miles de €)	9.398,67	4.779,13	<b>43.271</b>
<b>RATIO (%)</b>	191,52%	149,42%	<b>43,24%</b>

**E\_08** Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado)

	<b>2024</b>
Inversión pública (miles de €)	43.271
Activo no corriente neto medio (miles de €)	262.154
<b>RATIO (%)</b>	<b>16,51%</b>

## Negocio y servicios

**E\_09** Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto del importe neto de la cifra de negocio (INCN)

	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
INCN (miles de €)	24.375,07	26.341,49	<b>25.096</b>
T. Ocupación (miles de €)	5.129,72	5.349,26	<b>5.789</b>
<b>100x( T. Ocupación/INCN)</b>	21,04%	20,31%	<b>23,07%</b>
T. Actividad (miles de €)	4.460,41	5.145,28	<b>4850</b>
<b>100x(T. Actividad/INCN)</b>	18,30%	19,53%	<b>19,33%</b>

**E\_10** Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial (superficie para concesiones).

	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Toneladas totales movidas (Tm)	5.556.409	5.623.056	<b>4.601.746</b>
Superficie para concesiones (m <sup>2</sup> )	2.076.198	2.120.707	<b>2.452.753</b>
<b>Toneladas / m<sup>2</sup></b>	<b>2,319</b>	<b>2,65</b>	<b>1,88</b>

**E\_11** Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.

	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Toneladas totales movidas (Tm)	5.556.409	5.623.056	<b>4.601.746</b>
Metros lineales de muelle en activo	8.275,75	8.275,75	<b>8.275,75</b>
<b>Toneladas / m.</b>	<b>581,773</b>	<b>671,61</b>	<b>556,05</b>

## Valor generado y productividad

**E\_12** Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).

	2022	2023	2024
INCN (miles de €)	24.375,07	26.341,49	<b>25.096</b>
Plantilla media anual	155,1	158,9	<b>160</b>
<b>INCN / nº de empleados</b> (miles de € por empleado)	157	166	<b>156,85</b>

**E\_13** Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).

	2022	2023	2024
EBIDTA (miles de €)	10.226,51	11.967,57	<b>9.498</b>
Plantilla media anual	155,1	158,9	<b>160</b>
<b>EBIDTA / nº de empleados</b> (miles de € por empleado)	66	75	<b>59,36</b>

## Impacto económico-social

**E\_14 y E\_15** Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación. Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

El Departamento de Economía General de la Universidad de Cádiz elaboró en 2016 un nuevo estudio de Impacto Económico del Puerto de la Bahía de Cádiz con datos de 2014 y siguiendo el análisis input-output (I-O). Los resultados en término de empleos y VAB se resumen en:

**Impacto económico TOTAL del PBC**  
**(Industria Portuaria, Industria Dependiente, Actividades Pesqueras e impactos del gasto de Pasajeros/Tripulación de Cruceros) (miles de euros) \***

	Empleos	Sueldos y	EBITDA	VAB	Ventas
<b>Directo</b>	4.366	156.139	77.951	277.361	707.611
<b>Indirecto</b>	3.947	67.064	87.251	169.084	379.858
<b>Inducido</b>	2.546	37.453	67.989	116.106	206.586
<b>TOTAL</b>	<b>10.859</b>	<b>260.656</b>	<b>233.191</b>	<b>562.551</b>	<b>1.294.055</b>

---

*(\*) A excepción de los "Empleos" que vienen expresados en número de ocupados. Sueldos y S: Sueldos y salarios (incluye sueldos y salarios brutos; es decir, la remuneración de los asalariados menos las cotizaciones sociales a cargo de los empleadores).*

*VAB: Valor añadido bruto a precios básicos.*

*FUENTE: Elaboración propia.*

---

El informe completo puede consultarse en:

[http://www.puertocadiz.com/opencms/PuertoCadiz/es/galerias/descargas/autoridad/publicaciones/INFORME\\_FINAL\\_2016.pdf](http://www.puertocadiz.com/opencms/PuertoCadiz/es/galerias/descargas/autoridad/publicaciones/INFORME_FINAL_2016.pdf)

En 2023 se iniciaron los trámites para poder desarrollar un nuevo estudio de impacto que en 2024 aún no se ha desarrollado.





### 3. DIMENSIÓN SOCIAL

#### Capital humano de la autoridad portuaria

#### Descripción de la política de recursos humanos de la autoridad portuaria

El modelo de gestión de las personas de la APBC permite optimizar los recursos humanos existentes, en todas las ocupaciones, para dar respuesta a las necesidades estratégicas, proactivas y reactivas del negocio portuario.

El modelo se sustenta, desde el reclutamiento del trabajador, en la igualdad de oportunidades y en el desarrollo de los profesionales de la APBC. Para ello, se ha optado por un modelo de gestión por competencias y de evaluación del desempeño como herramientas hacia la excelencia del trabajador.

Este modelo de gestión es puntero en el sector y posiciona a la APBC a la vanguardia en la gestión y el desarrollo del talento, optimizando los recursos humanos para impulsar al máximo su crecimiento.

Los objetivos generales que definen las estrategias de la APBC en materia de gestión del capital humano son:

- Ampliación de la estructura de personal.
- Impulsar la igualdad.
- Mejorar la promoción y la formación.

- Promover la comunicación y participación.
- Fomentar el compromiso de los trabajadores/as con la transformación digital de la Organización, a través de la comunicación y la formación.

Entre las principales actuaciones se pueden destacar las siguientes:

- Puesta en marcha de acciones formativas relacionadas con competencias técnicas.
- Desarrollo del plan de igualdad.
- Implantación del protocolo de acoso.
- Calendario anual para los trabajadores a turnos.
- Gestión de las convocatorias de la OEP.

Los retos cumplidos en el año 2023 son los siguientes:

- Elaboración de un plan de formación integral que incluye los itinerarios formativos para todos los trabajadores de la A.P.B.C.
- Optimización de los recursos económicos en base al modelo de gestión por competencias y gestión de desempeño.
- Finalización de diagnóstico, negociación y publicación del Plan de Igualdad.
- Desarrollo de la comunicación interna mediante la implantación de las siguientes medidas: Elaboración de boletín informativo, encuestas sobre formación y gestión del cambio en el proceso de digitalización, comunicación a través de correo corporativo, etc.
- Mantenimiento del grupo de trabajo para la elaboración de un cuadrante anual.
- Mantenimiento del grupo de trabajo para mejora del modo de disfrute de las vacaciones para facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral.
- Mejora del portal del Empleado con nuevas funcionalidades.

Empleo en la Autoridad Portuaria

S\_01 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria				
	2021	2022	2023	2024
Plantilla Media Anual	157,40	155,10	158,90	159,56

**S\_02** Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción

**Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria**

	2021	2022	2023	2024
<b>Porcentaje de trabajadores eventuales</b>	7,60%	5,15%	7,04%	<b>5,88%</b>

Quedan excluidos del cómputo de trabajadores eventuales aquellos contratos realizados como respuesta a operaciones o necesidades específicas de carácter estacional, como es el caso de la operación paso del estrecho. En estos casos, es conveniente que la memoria informe sobre la existencia de dichas operaciones y el número de trabajadores que son contratados para dar respuesta a dicha necesidad.

**S\_03** Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.

**Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2024**

Actividad	Porcentaje sobre plantilla media anual
<b>Oficina fuera de convenio</b>	11,59%
<b>Oficina dentro de convenio</b>	36,86%
<b>Mantenimiento</b>	7,72%
<b>Policía Portuaria</b>	43,83%

**S\_04** Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.

<b>2024</b>	88,41%
-------------	--------

**Comunicación interna y participación**

**S\_05** Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.

Referencia a la representación sindical de los trabajadores en el consejo de administración, informando sobre los sindicatos representados y el número de representantes de cada uno de ellos.

<b>UGT</b>	<b>1 miembro</b>
<b>CC.OO.</b>	1 miembro

**S\_06** Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.).

La participación técnica en la mejora de los procesos productivos se impulsa mediante:

- Buzón de sugerencias de la División de RR.HH. y Organización.
- Grupo de trabajo sobre organización de la jornada y de las vacaciones.
- Encuesta de formación.
- Boletín informativo desde la División de RR.HH. y Organización.
- Grupo de mejora de la Policía Portuaria

## Formación

**S\_07** Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.

<b>Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación</b>	
<b>Dentro de convenio</b>	100%
<b>Fuera de convenio</b>	4%

**S\_08** Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.

	<b>Total Horas</b>	<b>Nº Empleados</b>	<b>Promedio</b>
<b>Dentro de convenio</b>	8881	182	81,62
<b>Fuera de convenio</b>	2000	7	18,38

**S\_09** Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de acuerdo con el convenio colectivo actualmente en vigor).

<b>Cursos relacionados con el Sistema de Gestión por Competencias</b>	<b>Online</b>							
	H	Horas	%	M	Horas	%	Total Personas formadas	Total horas
	68	1.405	85	12	220	15	80	1.165

Estructura de la plantilla y equidad

S\_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

% de mujeres sobre el total de trabajadores	17,46
---	-------

S\_11 Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.

% de mujeres fuera de convenio	43,24%
--------------------------------	--------

S\_12 Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

% Trabajadores fijos > 50 años	48,12%
--------------------------------	--------

S\_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

% Trabajadores fijos < 30 años	2,75%
--------------------------------	-------

Nº Días totales de baja por Accidente	10
---------------------------------------	----

Seguridad y salud en el trabajo

S\_14 Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como:

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)			
	2022	2023	2024
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	7,829	7,642	0

El único accidente con baja en 2024 ha sido *in itinere*, no en el centro de trabajo.

**S\_15** Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como:

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)			
	2022	2023	2024
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	1,041	0,080	0,038

**S\_16** Evolución del índice de absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores, calculado como:

Evolución del índice de absentismo anual (IA)			
	2022	2023	2024
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	0,781%	0,060%	0,28%

**S\_17** Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores.

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2024		
Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
146	46	3,17

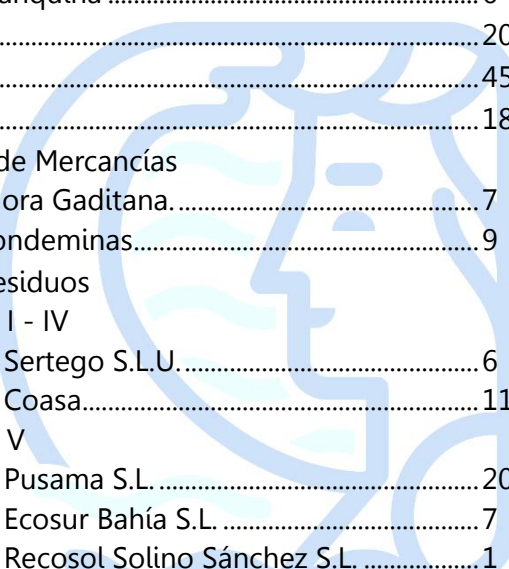
**S\_18** Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.

Nº de ejercicios o simulacros en materia de protección	0
Nº de ejercicios o simulacros en materia de seguridad	1

## Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria

**S\_19** Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.

A través de la información facilitada por las empresas a través de la plataforma del Observatorio de Servicios Portuarios, de Puertos del Estado, los empleos directos generados son:



• Terminal de pasajeros Cádiz Cruise Terminal S.L.....	26
• Terminal de Carga Rodada Canarias S.A.....	57
• Terminal de contenedores CONCASA .....	44
• Puma Energy .....	10
• Terminal de Pasajeros de tráfico interior .....	30
• Harinera Vilafrankina .....	6
• Practicaje .....	20
• Remolque .....	45
• Amarradores.....	18
• Manipulación de Mercancías	
○ Estibadora Gaditana.....	7
○ A.M. Condeminas.....	9
• Recogida de residuos	
○ Marpol I - IV	
▪ Sertego S.L.U.....	6
▪ Coasa.....	11
○ Marpol V	
▪ Pusama S.L. ....	20
▪ Ecosur Bahía S.L. ....	7
▪ Recosol Solino Sánchez S.L. ....	1

**S\_20** Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.

En cumplimiento del Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la Autoridad Portuaria y el Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales implantados, se establecen en los pliegos de prescripciones particulares de servicios y en los condicionados de las autorizaciones demaniales para la ocupación de superficie, condiciones específicas de seguridad y medio ambiente, como paso previo a la autorización, y que son controladas periódicamente.

## S\_21 Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.

En cumplimiento de las obligaciones en materia de coordinación de actividades empresariales, se ha elaborado el documento “Manual de Información preventiva e instrucciones en relación con los riesgos existentes en el Puerto de la Bahía de Cádiz”, el cual se entrega a todas las empresas que ejercen alguna actividad en el Puerto de la Bahía de Cádiz, dando cumplimiento al deber de informar de los riesgos propios del recinto portuario, medidas de prevención a adoptar y medidas en caso de emergencia.

La realización de actividades comerciales, industriales o de servicios en el Puerto de la Bahía de Cádiz requiere autorización, bien mediante el otorgamiento de concesiones / autorizaciones para la ocupación de Dominio Público y/o autorizaciones para la realización de servicios y actividades comerciales.

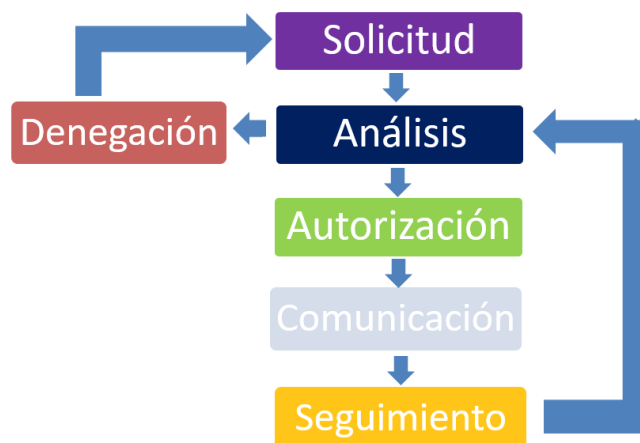
Las empresas que disponen de Concesión/Autorización en el Puerto de la Bahía de Cádiz, deben cumplir para el ámbito de su Concesión/Autorización, las obligaciones de EMPRESA TITULAR en relación con el cumplimiento de las obligaciones sobre Coordinación de Actividades Empresariales en Prevención de Riesgos Laborales.

Las empresas que realizan obras o servicios para la Autoridad Portuaria o que comparten con ésta el centro de trabajo, designan un responsable que permanecerá en contacto con la Unidad de Seguridad y Medio Ambiente de la APBC, para asegurar la completa coordinación.

La APBC cuenta con un “PROCEDIMIENTO DE PREVENCIÓN PARA LA APLICACIÓN DEL R.D.171/2004 SOBRE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES” el cual está implantado y se revisa periódicamente.

Las empresas que realizan servicios para la APBC son dadas de alta en una Plataforma de Soporte a la Coordinación de Actividades Empresariales, para su acreditación previa a la realización de los servicios.

**El procedimiento de gestión:**



**S\_22** Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.

**Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un sistema OHSAS de prevención de riesgos laborales:**

Tipo de terminal/ servicio	Nº Total con OHSAS	% con OHSAS
Terminal de mercancías	1	50 %
Terminal de pasajeros	1	50 %
Servicio estiba	4	57,14 %
Servicio MARPOL	3	60 %
Servicio técnico náutico	2	66,66 %

La OHSAS 18001 fue la norma anterior para la gestión de la seguridad y salud en el trabajo, pero fue reemplazada por la ISO 45001 en 2018. Las organizaciones certificadas en OHSAS 18001 tuvieron un plazo de transición para migrar a la ISO 45001, que finalizó en marzo de 2021.

**S\_23** Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.

En 2024 no se han realizado acciones formativas de ese carácter.

## RELACIONES CON EL ENTORNO

### Descripción de la política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social

El impacto ambiental de la actividad portuaria, la integración del puerto y su relación con las ciudades en las que se encuentra, la seguridad y protección de las instalaciones y también de los usuarios, el impacto económico y social y la comunicación son algunos de los retos a los que se enfrenta la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno y que reflejan la complejidad de gestionar una infraestructura tan vital y dinámica como un puerto, que debe equilibrar el desarrollo económico con la sostenibilidad ambiental y el bienestar social.

En este sentido, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz en 2024 ha seguido avanzando en los procesos de integración del puerto en los tres municipios en los que se encuentra con distintos proyectos e intervenciones.

Los hitos respecto al proyecto de integración del puerto en la ciudad de Cádiz han venido marcados por la entrega del proyecto de urbanización del Muelle Ciudad y la firma de un protocolo entre la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento de la ciudad y la Junta de Andalucía.

También, en una operación sin precedentes, la APBC ha rescatado del mar un pecio del siglo XVII. La operación, diseñada y ejecutada en todas sus fases por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, fue aprobada y supervisada en todo momento por técnicos de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía y del Centro de Arqueología Subacuática, así como por los arqueólogos de Divership Diving, S.L., empresa adjudicataria de los trabajos.

**S\_24** Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).

En 2024, se siguen manteniendo los esfuerzos para la mejora en el estado de conservación de las superficies de tránsito, asfaltando y eliminando desniveles con el fin de facilitar la circulación de peatones y de otros pasajeros con movilidad reducida. Se continúa con el servicio de autobuses lanzaderas (shuttle), adaptados para personas con movilidad reducida, que comunica la terminal de cruceros con los buques de pasajeros atracados. Así mismo los esfuerzos del pasaje para el acceso y salida del puerto se han visto reducidos con la entrada en servicio de la terminal satélite de pasajeros del muelle Ciudad.



## 4. DIMENSIÓN AMBIENTAL

### Descripción de la estrategia ambiental

Las Autoridades Portuarias, entre otras funciones, tienen el deber de controlar en su ámbito el cumplimiento de la normativa aplicable a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, a la prevención y control de emergencias y lucha contra incendios, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, así como colaborar en la prevención y lucha contra la contaminación, según especifica la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, refundida por RDL 2/2011, de 5 de septiembre.

Así, el Título IV “Medio Ambiente y Seguridad” de la citada normativa es la referencia que determina las prescripciones atinentes al medio ambiente y seguridad.

La APBC mantiene su firme compromiso de desarrollo sostenible y mejora continua en materia medioambiental reforzando las herramientas que dan respuesta a esta responsabilidad en modo de acciones concretas.

Durante el año 2024 la APBC ha ampliado el alcance de su Sistema de Gestión Ambiental y lo ha certificado acorde a la Norma UNE-EN ISO 14001. De este modo se confirma el compromiso del organismo con la sostenibilidad y la preservación del entorno.

En materia de **calidad del aire** se dispone de cuatro estaciones de calidad del aire, que constituyen un sistema de detección de contaminación procedente de la actividad portuaria. Las estaciones se colocaron en el año 2021, desde entonces están funcionando con total normalidad. Los resultados de dos de ellas han sido contrastados durante el año y medio de forma continua con los resultados de las estaciones de control de la Junta

de Andalucía, mientras el seguimiento de las cuatro estaciones se realiza con la colaboración de la Cátedra de Calidad Ambiental de la Universidad de Huelva.

Estas estaciones, que miden el PM<sub>2,5</sub> el PM<sub>10</sub>, así como el ICA, NO<sub>2</sub> y O<sub>3</sub>, arrojan constantemente índices positivos, con datos en el rango más bajo de valores, que corresponde con una calidad del aire buena, según la clasificación europea y los datos puedan consultarse a tiempo real en la página web de la Autoridad Portuaria (<https://www.puertocadiz.com/el-puerto/sostenibilidad-y-medio-ambiente/calidad-del-aire/>).

En cuanto a la **calidad del agua**, durante el año 2024 se ha iniciado la implementación de la ROM 5.1.-13 Calidad de las Aguas Portuarias con el desarrollo de los dos primeros programas. Esta recomendación técnica constituye una herramienta metodológica para la gestión integral del medio acuático portuario, alineada con los principios de la Directiva Marco del Agua (2000/60/CE), y tiene como objetivo compatibilizar la actividad portuaria con la protección y mejora de la calidad de las aguas.

La aplicación de la ROM 5.1-13 se estructura en cuatro programas de actuación, de los cuales se han iniciado los dos primeros:

- Programa de Delimitación y Tipificación de las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (UGAP):

Este programa permite identificar y clasificar las distintas masas de agua dentro del ámbito portuario, diferenciando entre unidades naturales y muy modificadas. En esta fase se ha llevado a cabo la delimitación espacial de las UGAP, estableciendo su categoría y clase en función de sus características hidrodinámicas, usos portuarios y grado de modificación antropogénica.

- Programa de Evaluación y Gestión de Riesgos Ambientales:

Se ha iniciado la identificación de fuentes de emisión contaminante, tanto puntuales como difusas, y su caracterización en términos de peligrosidad, extensión y vulnerabilidad del medio receptor. Esta evaluación permite establecer un diagnóstico ambiental preliminar y diseñar medidas preventivas y correctoras adaptadas a cada UGAP.

Ambos programas sientan las bases para la implementación de los siguientes dos bloques de actuación. La implementación progresiva de la ROM 5.1-13 permitirá al puerto disponer de un sistema robusto y estandarizado para el control de la calidad de sus aguas, facilitando la toma de decisiones basada en datos, la mejora continua de la gestión ambiental y el cumplimiento de los objetivos establecidos en los planes hidrológicos de su demarcación.

Por otro lado, la APBC estos últimos años ha intensificado sus esfuerzos en la gestión sostenible de los **residuos**, con especial enfoque en el sector pesquero. Con el objetivo de reducir la generación de residuos y fomentar el reciclaje mediante una correcta segregación de los mismos, se implementaron mejoras en las infraestructuras portuarias, incluyendo el aumento del número de contenedores y la contratación de gestores de residuos especializados, como para el corcho blanco. Se ha construido y puesto en

funcionamiento, durante el año 2024, un punto de almacenamiento de residuos peligrosos en El Puerto de Santa María y se ha comenzado la construcción de otro de similares características en las instalaciones portuarias de Cádiz. Además, se mantienen los ya existentes en el Edificio de Talleres de la APBC y en las instalaciones portuarias de La Cabezuela. En la siguiente ilustración se puede observar el punto de almacenamiento de residuos peligrosos de El Puerto de Santa María.



La APBC participa desde el año 2018 en el proyecto *Upcycling the Ocean* de Ecoembes y de la Fundación Ecoalf. El objetivo de este proyecto es retirar basuras marinas, para ellos los pescadores depositan en los contenedores de cada puerto los residuos que recuperan del mar durante sus jornadas. Estos residuos se seleccionan y los de plástico PET son llevados a un reciclador, donde se encargan de limpiarlos y transformarlos en granza a través de distintos procesos. Con este material se fabrica hilo, que primero habrá pasado distintos controles, que aseguran que cumple las condiciones necesarias para poder elaborar telas de la misma calidad que aquellas que no incluyen materiales reciclados.



*Fuente: Ecoembes*



Por otro lado, en concordancia con nuestro firme compromiso hacia la protección y conservación del medio ambiente, también se han implementado diversas iniciativas orientadas a fortalecer el desempeño ambiental de la comunidad portuaria. Como parte de este compromiso, se han llevado a cabo sesiones formativas especializadas, la creación de **carteles informativos**, **sesiones informativas** dirigidas a colectivos concretos, **campañas de sensibilización ambiental** y elaboración y difusión de un boletín ambiental. Estas actividades no solo promueven la conciencia ambiental, sino que también dotan a nuestra comunidad de herramientas y conocimientos necesarios para adoptar prácticas sostenibles en su quehacer diario.



La sostenibilidad ambiental, junto con la digitalización e innovación, forma parte de la apuesta estratégica de la Autoridad Portuaria para garantizar la competitividad futura del Puerto de la Bahía de Cádiz, en consonancia, además, con el marco estratégico definido por el sistema portuario de interés general estatal.

En este sentido, las actuaciones en materia de sostenibilidad se afrontan desde dos ámbitos. Por un lado, la mejora de las infraestructuras y la toma de medidas operativas que redunden en la disminución del impacto ambiental de la actividad portuaria y, por otro, la utilización de la innovación al servicio de la sostenibilidad. Lo comentado anteriormente se suma también a otras medidas innovadoras como la electrificación de los muelles mediante el sistema OPS.

En lo que respecta a su **estrategia de eficiencia energética y reducción de consumos**, han sido múltiples las acciones desarrolladas para incrementar la eficiencia energética de sus instalaciones, las cuales han conducido a una reducción de su consumo energético y por consiguiente de su huella de carbono. Destacan los proyectos para la instalación de placas fotovoltaicas para autoconsumo en determinados edificios de la APBC o la compra de vehículos eléctricos e híbridos para renovar la flota y la instalación de puntos de recarga.

# Gestión ambiental

**A\_01** Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2015 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

- Informar si la A.P. con un Sistema de Gestión Ambiental (EMAS, ISO 14001:2015 o PERS).

<input checked="" type="checkbox"/>	Si, completamente certificado	<input type="checkbox"/>	No, pero esta fase de proyecto
<input type="checkbox"/>	No, pero está en fase de implantación	<input type="checkbox"/>	No y no está proyectado

- En caso de disponer de un SGA certificado o en fase de implantación Informar sobre la norma de referencia seguida:

<input type="checkbox"/>	EMAS	<input checked="" type="checkbox"/>	ISO 14001:2015	<input type="checkbox"/>	PERS
--------------------------	------	-------------------------------------	----------------	--------------------------	------

- En caso de disponer de un SGA certificado o en fase de implantación describir el alcance:

En el 2022 se implantó el Sistema de Gestión Ambiental en el ámbito de la zona de servicio de La Cabezuela-Puerto Real, que permite realizar un seguimiento del desempeño ambiental del puerto y de los principales aspectos ambientales de la organización, así como de los riesgos ambientales asociados. Como consecuencia, contribuye a una gestión ambiental más eficaz y consolidada de los servicios generales y del control del servicio portuario de manipulación de mercancías en dicho ámbito.

En marzo del año 2023 se superó con éxito la auditoría de certificación del Sistema.

Durante el 2024, la APBC ha ampliado y certificado el alcance del Sistema a las instalaciones portuarias de El Puerto de Santa María, a la actividad pesquera y a las obras promovidas por la Autoridad Portuaria. Asimismo, durante el 2024 se ha comenzado la labor documental para ampliar la certificación a las instalaciones portuarias de Cádiz y Zona Franca

- Información económica *durante el ejercicio 2024* sobre gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA.

<b>Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA</b>	<b>0</b>	<b>€</b>
<b>(Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100</b>	0	%
<b>Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA</b>	17.363,52	€
<b>(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100</b>	0,0677	%

**A\_02** Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Este concepto comprende gastos e inversiones asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales ligados al tráfico y a la actividad del puerto.

- Informar si se ha llevado a cabo algún trabajo o programa de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio 2024. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.).

☒

Si

☐

No

- Informar sobre los aspectos se han medido o caracterizado durante el periodo 2024.

<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Calidad del agua o sedimentos  
Calidad del aire  
Espacios o especies protegidos

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Calidad de suelos  
Ruidos  
Otros hábitat o especies.

- Proporcionar información económica durante el ejercicio 2024 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario.

<b>Inversiones en caracterización medioambiental</b>	<b>0</b>	<b>€</b>
<b>(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100</b>	0	%
<b>Gastos en caracterización medioambiental</b>	1.247,90	€
<b>(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100</b>	0,005	%

• Comentarios

Durante el ejercicio 2024 se ejecutaron dos campañas del Plan de Autocontrol de Emisiones No Canalizadas a la Atmósfera, aprobado por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en las instalaciones de La Cabezuela-Puerto Real. Para su realización se disponen de 4 puntos de control en el dominio público portuario, donde se instalan 4 estaciones de muestreo, cada una de ellas constituidas por un captador de partículas totales en suspensión (muestreo de 24 horas) y un captador de partículas sedimentables (muestreo de 15 días), durante los meses de junio y diciembre. De igual modo, se han continuado con los análisis de los datos registrados por las cuatro estaciones de muestreo de calidad del aire y las tres estaciones de muestreo de calidad del agua.

**A\_03** Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.

- Informar sobre las atribuciones de la Autoridad Portuaria en materia de limpieza de superficie terrestre y de la lámina de agua, y responsabilidades de otras administraciones y de operadores.

La APBC realiza la limpieza de todas las superficies terrestres de la zona de servicio de los puertos dependientes de la misma, excepto las superficies concesionadas y la limpieza de las dársenas de los puertos dependientes.

En cumplimiento del servicio general de limpieza de las zonas comunes de tierra y agua establecidos por el artículo 106 del RDL 2/2011, durante el año 2024 se ha empleado un total de 1.342.058,56 € para la limpieza de las zonas comunes de tierra y agua.

- Proporcionar información económica *durante el ejercicio 2024* sobre gastos de limpieza de zonas comunes<sup>1</sup>.

<b>Gastos en limpieza terrestre</b>	<b>1.379.584,76</b>	<b>€</b>
<b>Área superficie terrestre de servicio</b>	4.335.318,53	m <sup>2</sup>
<b>Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre</b>	0,318	€/m <sup>2</sup>
<b>Gastos en limpieza de lámina de agua</b>	51.619,78	€
<b>Área superficie zona I</b>	2.977.900*	m <sup>2</sup>
<b>Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I</b>	0,017	€/m <sup>2</sup>

• Comentarios

Corresponde a la superficie objeto del ámbito de aplicación del Servicio de Limpieza de las Zonas Comunes las instalaciones portuarias de Cádiz, Zona Franca, la Cabezuela-Puerto Real y El Puerto de Santa María.

**A\_04** Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.

- Informar sobre los siguientes aspectos ligados a la dedicación de recursos humanos a la gestión ambiental.

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	2
Número de horas de formación medioambiental	89
Número de trabajadores que tienen acreditado el haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario:	20
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2024	12%

## Calidad del Aire

**A\_05** Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas Como puedan ser: construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de gráneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.

- Informar sobre cuál se considera que es la principal causa de deterioro de la calidad del aire del puerto:

☒ Emisiones de polvo y partículas

☒ Gases de combustión CO, NOx, SOx, etc.

☐ Otros. Indicar:

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventario y valoración los focos de emisión a la atmósfera existentes en el puerto.

☒ Si

☐ En implantación

☐ En proyecto

☐ No está previsto

En caso afirmativo describir en qué consiste.

La identificación y control de emisiones a la atmósfera es un aspecto ambiental significativo del SGA que se está desarrollando en el Puerto de la Bahía de Cádiz.

Así la APBC ha identificado y evaluado las potenciales emisiones a la atmósfera derivadas de la actividad portuaria.

- Informar sobre cuáles de los siguientes focos de emisiones están presente en el puerto o puertos y son relevantes, consignando el número de focos para las actividades señaladas según los criterios propuestos.

<b>Tipo de actividad</b>	<b>Orden de relevancia</b>	<b>Numero de focos</b>
▪ <b>Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie)</b>	3	1
▪ <b><i>Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales</i> (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)</b>	1	2
▪ <b><i>Actividades industriales en concesiones</i> (Calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera)</b>	2	7
▪ <b><i>Limpieza y pintura de cascos de barcos</i> (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie)</b>	6	5
▪ <b><i>Obras</i></b>	4	-
▪ <b><i>Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar</i></b>	7	-
▪ <b><i>Emisiones procedentes de motores de vehículos</i></b>	5	--
▪ <b><i>Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados</i></b>	6	

**Orden de relevancia:** Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos.

- Comentarios

Durante el ejercicio 2014 se desarrolló el contrato CA-38-2013 "CARACTERIZACIÓN DE EMISIONES NO CANALIZADAS A LA ATMÓSFERA EN LA DÁRSENA DE CABEZUELA – PUERTO REAL" que ha permitido valorar de forma cuantitativa y cualitativa las emisiones atmosféricas en el ámbito de la Cabezuela – Puerto Real, afinando más el origen portuario o no de los focos de emisión identificados.

Tras el desarrollo del estudio y el posterior análisis químico y mineralógico de las muestras se desprende que el aporte másico del material procedente de las operaciones de carga y descarga de graneles sólidos de la cabezuela, no es representativo en las muestras, en relación con el aporte procedente de partículas de naturaleza natural. Especialmente se ha evidenciado la ausencia representativa de partículas cuya composición coincidan con el clinker o alguno de los graneles mayoritarios cargados / descargados durante el periodo de muestreo.

Por todo ello, en el ámbito de caracterización de las emisiones a la atmósfera del entorno de La Cabezuela – Puerto Real, se puede evidenciar un problema derivado de re-suspensión de partículas de origen natural, motivado por la presencia de fuertes vientos, grandes explanadas no asfaltadas, tráfico pesado y movimiento de grandes bloques, no detectándose una incidencia representativa derivada de las operaciones de carga / descarga.

**A\_06** Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales.

☒ Sí

☐ No

- En caso afirmativo, describir el modo de acceso y la mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

La APBC dispone de un sistema de recepción y gestión de quejas en general, donde se incluyen los sucesos medioambientales. En el Servicio de Atención al Cliente, se pueden recibir quejas y reclamaciones a través del correo electrónico y teléfono. De igual modo, en la sede electrónica existe un apartado específico para la comunicación de quejas y sugerencias. En cuanto a las quejas específicas de medio ambiente se dispone de una dirección de correo electrónico para su gestión: medioambiente@puertocadiz.com.

- Informar sobre el número de quejas recibidas *durante el año 2024* ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
-	0	-

- Informar de la evolución del número de quejas:

	2022	2023	2024
Número de quejas	1	0	0

**A\_07** Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.

- Informar sobre cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones contaminantes del aire.

- ☒ ▪ Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
- ☒ ▪ Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
- ☒ ▪ Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
- ☒ ▪ Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
- ☒ ▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
- ☒ ▪ Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
- ☒ ▪ Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
- ☒ ▪ Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
- ☒ ▪ 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
- ☐ ▪ Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
- ☒ ▪ Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
- ☒ ▪ Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- ☐ ▪ Firmas de convenios de buenas practicas
- ☐ ▪ Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son
  - ☒ ▪ Pantallas cortavientos
  - ☒ ▪ Sistemas de riego de acopios de gráneles y viales
  - ☒ ▪ Sistemas lavaruedas
  - ☒ ▪ Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento
  - ☒ ▪ Parada operativa por velocidad del viento adversa
  - ☒ ▪ Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado

- Otras medidas adoptadas. Especificar cuales
  - Plantación y mantenimiento de arbolado a modo de barrera natural en ciertas alineaciones en planta prefijadas.

- Informar si la Autoridad Portuaria verifica si concesiones y operadores de servicios portuarios satisfacen los requisitos administrativos y de control establecidos por la ley 33/2007 y RD 100/2011 de calidad del aire.

☒ Si
 ☐ En implantación
 ☐ En proyecto
 ☐ No está previsto

En caso afirmativo describir en qué consiste y con qué periodicidad se realiza.

Desde la APBC se verifica el cumplimiento de la normativa de calidad atmosférica (ley 33/2007 y RD 100/2011) por parte de los operadores de graneles sólidos del muelle de La Cabezuela – Puerto Real

Estos operadores tienen por parte de la Junta de Andalucía su correspondiente Autorización de Emisiones a la Atmósfera para la manipulación de materiales sólidos pulverulentos en el Muelle de la Cabezuela, realizan los ensayos de inmisión atmosférica estipulados por la ley y envían sus resultados a la APBC para su valoración.

De igual modo, durante el año 2024 se elaboró el CUESTIONARIO DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS LEGALES DE APLICACIÓN A CONCESIONES que se prevé remitir a todas las concesiones de la APBC durante el año 2025 y proceder al análisis de los mismos para determinar el grado de cumplimiento de los requisitos legales.

**A\_08** Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y la zona donde se ubican.

- Informar si la Autoridad Portuaria cuenta con estaciones fijas de medida de la calidad del aire, operativas durante 2024.

☒ Si
 ☐ No

En caso afirmativo, indique cuantas, si son para controlar la calidad del aire en general o para alguna actividad particular, y el tipo de contaminante miden (partículas, PM<sub>10</sub>, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, etc.):

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
<b>K-A3 APBC 1</b>	Río San Pedro. Puerto Real	Calidad atmosférica	CO <sub>2</sub> , CO, NO <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , PM <sub>1</sub> , PM <sub>2.5</sub> y PM <sub>10</sub>
<b>K-A3 APBC 2</b>	Gasolinera Puente de la Constitución. Puerto Real	Calidad atmosférica	CO <sub>2</sub> , CO, NO <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , PM <sub>1</sub> , PM <sub>2.5</sub> y PM <sub>10</sub>
<b>K-A3 APBC 3</b>	Rotonda entrada APBC. Puerto Real	Calidad atmosférica	CO <sub>2</sub> , CO, NO <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , PM <sub>1</sub> , PM <sub>2.5</sub> y PM <sub>10</sub>
<b>K-A3 APBC 4</b>	Club Náutico Viento de Levante. Cádiz	Calidad atmosférica	CO <sub>2</sub> , CO, NO <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , PM <sub>1</sub> , PM <sub>2.5</sub> y PM <sub>10</sub>

- Informar si durante el periodo 2024, la Autoridad Portuaria, ha realizado campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad el puerto.

☒ Si ☐ No

En caso afirmativo describirlo sucintamente, indicando en que ha consistido y la motivación (planes de vigilancia ligados a DIA, quejas, exigencias planteadas por administraciones, vigilancia rutinaria del SGA):

En el ámbito "Calidad del Aire" durante el año 2024, , fruto del Plan de Autocontrol de Emisiones no Canalizadas en el Muelle de la Cabezuela - Puerto Real aprobado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, concertó con la Empresa Colaboradora de la Administración (ECA) INGENIERIA DE GESTIÓN INDUSTRIAL, S.L.U. (INGEIN), la realización de un muestreo anual para valorar la concentración de partículas sedimentables y partículas totales en suspensión potencialmente ocasionadas como consecuencia de la operativa de la manipulación de graneles sólidos. Para su realización se disponen de 4 puntos de control en el dominio público portuario, donde se instalan 4 estaciones de muestreo, cada una de ellas constituidas por un captador de partículas totales en suspensión (muestreo de 24 horas) y un captador de partículas sedimentables (muestreo de 15 días).

La campaña se ha desarrollado durante el mes de diciembre de 2024.

- Informar si se dispone de algún acuerdo con el ayuntamiento o con la comunidad autónoma en materia de vigilancia de la calidad del aire.

☐ Si ☒ No

- Comentarios

La APBC participa activamente en las mesas de trabajo para la preparación del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Bahía de Cádiz, elaborado por la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía.

**A\_09** Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de veces en que se supera el valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre.

- En caso de disponer de redes estables de medida proporcionar valores medios anuales y número de días en que se superan valores límites diarios.

#### **Estación K3 – APBC1**

<b>Contaminante</b>	<b>Valor medio anual</b>	<b>Nº de superaciones del valor límite diario.</b>
<b>CO2</b>	972,7999	-
<b>CO</b>	285,6839	-
<b>NO2</b>	12,5974	0
<b>O3</b>	68,5958	0
<b>PM1</b>	6,2037	-
<b>PM2.5</b>	8,9225	0
<b>PM10</b>	20,6332	0

#### **Estación K3 – APBC2**

<b>Contaminante</b>	<b>Valor medio anual</b>	<b>Nº de superaciones del valor límite diario.</b>
<b>CO2</b>	799,4234	-
<b>CO</b>	260,0201	-
<b>NO2</b>	10,2448	0
<b>O3</b>	58,7441	0
<b>PM1</b>	2,0394	-
<b>PM2.5</b>	2,7205	0
<b>PM10</b>	5,7202	0

#### **Estación K3 – APBC3**

<b>Contaminante</b>	<b>Valor medio anual</b>	<b>Nº de superaciones del valor límite diario.</b>
<b>CO2</b>	1082,3139	-
<b>CO</b>	266,0196	-
<b>NO2</b>	10,0956	0

O3	66,0059	0
PM1	5,3600	-
PM2.5	8,6257	0
PM10	25,3795	4

**Estación K3 – APBC4**

Contaminante	Valor medio anual	Nº de superaciones del valor límite diario.
CO2	1158,7850	-
CO	273,0612	-
NO2	11,9957	0
O3	69,3726	0
PM1	2,6539	-
PM2.5	3,9021	0
PM10	9,2577	0

- En caso de disponer de campañas de duración limitada para el año cubierto por la memoria, proporcionar valores medios observados y número de días en que se superaron los límites diarios.

FECHA DE MUESTREO	POSICIÓN CAPTADOR	RESULTADO	
		Sedimentables Mg/m <sup>2</sup> ·día	Suspensiones µg/m <sup>3</sup>
		Incertidumbre método 20%	20%
Diciembre 2024	Punto 1: Control Cabezuela	134,8	50,7
	Punto 2: Cabezuela Sur	154,4	35,8
	Punto 3: Cabezuela Oeste	164,4	28,6
	Punto 4: Depuradora (blanco)	141,4	38,3

- Informar si dichos datos han servido para realizar un estudio específico, describiendo sucintamente su motivación y objeto.

Estos valores corresponden a la campaña del Plan de Autocontrol de Emisiones no Canalizadas en el Muelle de la Cabezuela - Puerto Real antes mencionado. No se han superado los niveles establecidos

## Calidad del Agua

**A\_10** Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con graneles sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.

- Indicar cuáles de los siguientes focos de contaminación del agua de las dársenas están presentes en el puerto o puertos y son relevantes.

Procedencia del vertido	Orden de relevancia
OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE AGREGADOS MINERALES EN EL MUELLE OESTE	1
OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE PRODUCTOS QUÍMICOS SÓLIDOS A GRANEL EN EL MUELLE OESTE	1
OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE CEREALES Y PRODUCTOS VEGETALES EN EL MUELLE OESTE	1
OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE ARENAS Y PIEDRAS EN EL MUELLE SUR	1
OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE PRODUCTOS QUÍMICOS SÓLIDOS A GRANEL EN EL MUELLE SUR	1
OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE CEREALES Y PRODUCTOS VEGETALES EN EL MUELLE SUR	1
DESCARGA DE HARINAS Y CEREALES DESDE TOLVA A CAMIÓN EN EL MUELLE PONIENTE (DÁRSENA DE LA ZONA FRANCA)	2
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE CON CAMIÓN CISTERNA (DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTAMARÍA)	6
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE CON CAMIÓN CISTERNA (DÁRSENA DE CÁDIZ)	3
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE CON CAMIÓN CISTERNA (DÁRSENA DE LA CABEZUELA – PUERTO REAL)	4
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE CON CAMIÓN CISTERNA (DÁRSENA DE LA ZONA FRANCA)	5
ALMACÉN TEMPORAL DE RESIDUOS MARPOL V (DÁRSENA DE CÁDIZ)	7

**Orden de relevancia:** Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos.

- Informar sobre cual se considera que es la principal causa de deterioro de la calidad de las aguas del puerto.

<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc.	<input type="checkbox"/>	Vertidos de concesiones
<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos urbanos al puerto	<input type="checkbox"/>	Vertidos accidentales
<input type="checkbox"/>	Otros. Indicar:		

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del puerto.

<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>	En implantación	<input checked="" type="checkbox"/>	En proyecto	<input type="checkbox"/>	No está previsto
-------------------------------------	----	--------------------------	-----------------	-------------------------------------	-------------	--------------------------	------------------

En caso afirmativo describir en qué consiste y la metodología utilizada (ROM, etc.).

Como parte del desarrollo del Plan Integral de Abastecimiento y Saneamiento en los terrenos portuarios de Cádiz y Zona Franca se realizó una actualización del inventario de los puntos de vertido, así como su caracterización. Estos trabajos se finalizaron durante el año 2021.

Durante el año 2024 ha contratado la asistencia técnica para la actualización de la implementación de la ROM 5.1-13. Calidad de Aguas Portuarias, trabajos que se están realizando hasta el día de hoy.

**A\_11** Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimientos controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se tratarán aquellas medidas que de modo expreso estén reflejadas en el plan hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto.

- Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar o controlar la calidad de las aguas del puerto.

<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Implantación de programa ROM 5.1
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
<input type="checkbox"/>	▪ Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Mejoras en red de saneamiento.

- |   |  |
|---|--|
| X | ▪ Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.  |
| X | ▪ Mejoras en la gestión de escurrientías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.)                           |
| X | ▪ Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escurrientías en condiciones de otorgamiento de concesiones. |
|   | ▪ Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.                 |
|   | ▪ Convenios de buenas practicas  |
| X | ▪ Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina.                                |
|   | ▪ Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.                                  |
|   | ▪ Otras medidas. Especificar cuales:   |
- Se procede a la inspección y mantenimiento de la red de pluviales, verificando su buen estado e idoneidad no habiéndose detectado irregularidades ni acometidas ilegales en el año 2024
    - También se destaca la disponibilidad de rejillas de desbaste y cámaras separadoras de grasas en las conducciones de vertido de pluviales, las cuales son limpiadas periódicamente por el personal de mantenimiento de la Autoridad Portuaria.
  - Indicar si algunas de las medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria para controlar y mejorar la calidad de las aguas portuarias figura en el plan hidrológico de cuenca, señalando las más relevantes.
    - Estudio de las redes de saneamiento en terrenos portuarios de la Cabezuela (Puerto Real). Análisis de las redes existentes de saneamiento de pluviales y de fecales. Objetivo: Detectar injerencias no deseadas en las redes existentes. Inventariar la integridad estructural y la disposición geométrica de las redes.
    - Incremento de los servicios de vigilancia del dominio público marítimo terrestre.
    - Inspección y Mantenimiento de las redes de saneamiento de pluviales y de fecales en todos los terrenos de la APBC: Análisis de las redes existentes de saneamiento de pluviales y de fecales. Inspección y limpieza. Objetivo: Detectar problemas estructurales. Detectar conducciones con presencia de aterramientos, suciedad, etc. en las redes existentes.
    - Obras derivadas del Plan Integral de abastecimiento y saneamiento en los terrenos portuarios de Cádiz y Zona Franca: Ejecución de nuevas redes separativas y COMs a ya existentes. Actuaciones de mejora sobre las redes ya existentes de saneamiento de pluviales y fecales. Objetivo: Actuaciones derivadas de las conclusiones obtenidas y actuaciones derivadas del Plan Integral.
    - Plan Interior Marítimo: Disponer de una serie de procedimientos que garanticen una respuesta adecuada ante emergencias ambientales que

puedan afectar a las láminas de agua. Objetivo: Atender una emergencia y minimizar los daños que puedan derivarse de la misma.

- Programa de seguimiento y control de vertidos.
- Informar si la Autoridad Portuaria verifica si las concesiones disponen de los permisos que le sean de aplicación en materia de vertidos.

☐ Si ☒ En implantación ☐ En proyecto ☐ No está previsto

**A\_12** Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.

- Informar si durante el año 2024 la Autoridad Portuaria realizó alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

☒ Si ☐ No

- En caso afirmativo, indicar si las campañas de medida obedecen a programas continuos de control (ROM 5.1, DMA, etc.), o por el contrario son consecuencia de problemas puntuales y las razones de los mismos:

En el año 2024 la Autoridad Portuaria, a través de la red REDIAM, que permite obtener información de la red de medición de la calidad del agua de la Comunidad Autónoma, ha exportado a su aplicación interna ROM 5.1. una campaña de medición para la calidad físico – químico de las masas de agua identificadas por la Comunidad Autónoma, que convergen con la zona de servicio de El Puerto de la Bahía de Cádiz. Esto ha permitido la reevaluación de la calidad ambiental de la UGAP (Unidades de Gestión Acuática) definidas en la ROM 5.1.

- Indique el tipo de parámetros que se han medido:

Indicadores	
Físico-químicos	<b>X</b>
Turbidez/Sólidos en suspensión	<b>X</b>
Nutrientes	<b>X</b>
Clorofilas	<b>X</b>
Metales pesados	<b>X</b>
Pesticidas	
Otros microcontaminantes orgánicos	
Indicadores biológicos	

**A\_13** Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales. Se entenderá que las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido.

- Informar sobre las siguientes cantidades:

Tipo de tratamiento	% de superficie
• <b>Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido)</b>	96 %
• <b>Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR</b>	88 %
• <b>Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas</b>	0%

Para estimar el porcentaje de superficie ocupado por cada uno de los tipos de tratamiento determinar el espacio total ocupado por concesiones e instalaciones de la Autoridad Portuaria que dispongan de cada uno de los tipos de instalación de saneamiento indicadas, y relacionarlo con el total de superficie dedicada a usos portuarios.

- Indicar quien realiza la gestión de la red de saneamiento (Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, etc.).

Autoridad Portuaria

**A\_14** Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de escorrentías. Se entenderá que las aguas de escorrentías son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido.

- Informar sobre el grado de cobertura y tipo de la red de recogida de escorrentías.

Tipo de red	% de superficie
• <b>Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de escorrentías (Consignar el porcentaje de</b>	100%

**superficie con recogida de escorrentías independientemente de que el agua sea tratada o no)**

- **Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas de escorrentías. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de escorrentías 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, de separadores ciclónicos o de pozos de tormenta).** 35 %

Para calcular estos porcentajes tener en cuenta el conjunto de la zona de servicio.

Por escorrentías de entenderán aguas de lluvia, riego, baldeo, limpieza, chorreos, etc. Se considerará tratamiento la decantación previa de las aguas antes de su vertido.

**A\_15** Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.

- Informar sobre los siguientes datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto *durante el año 2024*.

<b>Nº de embarcaciones</b>	<b>1</b>
<b>Frecuencia de la limpieza</b>	42 horas mensuales
<b>Peso de los residuos recogidos en Tm</b>	2.825 t (8 m³)

- **Comentarios**

En 2024 se adjudicó la licencia del servicio de recogida de sólidos flotantes y mantenimiento de medios anticontaminación de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz a TINCASUR SUR, S.L., quien pone a disposición de esta Autoridad Portuaria su buque OC-Tech Horizon en caso de contaminación marina.

Las embarcaciones OC-Tech tienen el sistema de limpieza localizado bajo cubierta, poseen una amplia cubierta diáfana y son productos premiados por Europa por ser necesarios para la sociedad.

El sistema de limpieza OC-Tech se caracteriza por su alta eficacia limpiando y almacenando en continuo todo tipo de vertidos flotantes, desde aceites, hidrocarburos o microalgas hasta plásticos, microplásticos o cualquier basura marina flotante, siendo capaz de almacenar por separado y de forma continua los vertidos y los sólidos recogidos en el mar o en el puerto.

El buque, con atraque en la dársena pesquera del puerto de Bahía de Cádiz, está a disposición de la APBC para la realización de numerosas tareas, entre que destaca el

poder disponer de un buque de emergencia rápida 24/7: Con una velocidad de crucero de 14 nudos, el Horizon es capaz de acudir con prontitud ante cualquier desastre o emergencia que fuera necesario solventar. La embarcación está capacitada para cargar con carreteles de barrera anticontaminación y de desplegarla alrededor del buque con fuga o a lo largo de la zona o cantil que quiere protegerse, para después ayudar con la recogida y limpieza del vertido.

Durante el último año el servicio se ha ampliado a la limpieza de escalas y revisión salidas de pluviales, paramentos y defensas.



#### **A\_16** Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación.

**Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM.**

**Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto ("situación 0")**

0

**Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto ("situación 0")**

0

**Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional ("situación 1 o superior")**

0

La Autoridad Portuaria implantó en 2005 el Plan de Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, actualmente denominado Plan Interior Marítimo (PIM), que es periódicamente revisado.

LA APBC dispone de medios propios para la lucha contra la contaminación marina accidental, como pueden ser las barreras oceánicas para la contención de vertidos, skimmers y bombas, material absorbente, etc., de cuyo mantenimiento y revisión se encarga la empresa TINCASUR SUR, S.L.

En el año 2024 no ha habido emergencias de contaminación marina que hayan requerido la activación del PIM.

**A\_17** Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.

- Describir sucintamente qué actividades de la A.P. generan vertidos de aguas residuales (oficinas, talleres, tinglados, etc.) y si éstas son urbanas (ARU), industriales (ARI) o mixtas:

La APBC por su propia actividad sólo genera aguas residuales urbanas, a continuación, se identifican los siguientes centros de trabajo:

- Oficinas Edificio Sede APBC.
  - Oficinas Edificio Talleres y Policía Portuaria.
  - Oficinas de TIC y Seguridad y Operaciones Portuarias.
  - Oficinas de Talleres de El Puerto de Santa María.
  - Edificio Polivalente en La Cabezuela.
  - Aseos ubicados en los controles de la Policía Portuaria en las diferentes instalaciones portuarias.
  - Edificios de Lonja y Mercado de Mayoristas en El Puerto de Santa María.
  - Edificio de la Lonja de Cádiz.
  - Estaciones Marítimas.
  - Puesto de Control Fronterizo.
- Informar sobre el destino de dichas aguas residuales:

<b>Colector municipal</b>	<b>100%</b>
<b>Fosa séptica</b>	
<b>Tratamiento propio</b>	

## Ruidos

**A\_18** Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.

- Indicar cuáles de los siguientes focos de ruido están presentes en el puerto o puertos y son relevantes.

<b>Tipo de actividad</b>	<b>Orden de relevancia</b>
<b>TRÁFICO DE CAMIONES Y MAQUINARIA</b>	<b>1</b>
<b>OPERACIONES GRÚAS PÓRTICO TERMINAL DE CONTENEDORES DE CÁDIZ</b>	<b>2</b>

FUNCIONAMIENTO DE REMOLQUES	3
FRIGORIFICOS EN MUELLE CIUDAD Y MUELLE MARQUÉS DE COMILLAS	
MEGAFONÍA Y AFLUENCIA DE PASAJEROS DE LOS BUQUES DE CRUCERO EN MUELLE CIUDAD, ALFONSO XIII Y REINA SOFÍA DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ	4
OPERACIONES PÓRTICO HARINERA	2
VILAFRANQUINA	
OPERACIONES GRÚAS AUTOPROPULSADAS	5

**Orden de relevancia:** Consignar el orden de relevancia de cada foco con números de 1 en adelante, hasta cubrir todos los focos significativos presentes en el puerto o puertos.

**A\_19** Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

- Informar si la Autoridad Portuaria de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales  

☒ Si ☐ No
- En caso afirmativo, describa el modo de acceso y la mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

Desde el Registro Electrónico se hace llegar esta información al Departamento de Desarrollo Portuario

- Número de quejas recibidas *durante el año 2024* ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
-	0	-

- Evolución del número de quejas:

	2022	2023	2024
Número de quejas	0	0	0

**A\_20** Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica

- Indicar si la Autoridad Portuaria ha elaborado un mapa de ruido del puerto o puertos.

☐  
☐

Si

No, pero está en proyecto

☐  
☒

No, pero está en desarrollo

No, y no está previsto

En caso de haber elaborado un mapa de ruido indicar la razón

☐  
☐

Evaluación de impacto de proyectos

Requerido por plan de acción del municipio

☐  
☐

Evaluación de planes

Gestión Ambiental Interna

☐

Otras razones:

- Indicar si algún puerto está incluido en el mapa de ruido elaborado por algún municipio

☒  
☐

No

Si Puerto:


Municipio:

- Comentarios

El Mapa de ruido del Dominio Público Portuario se encuentra en fase de recopilación de datos y análisis de situaciones. Esto se debe al proceso de reorganización de espacios en las Instalaciones Portuarias de Cádiz, fruto de la construcción de la Nueva Terminal de Contenedores y la Ampliación de la Terminal de Cruceros, piedras angulares para la minimización de los efectos de las emisiones acústicas, al alejar los focos de generación de emisiones de las zonas sensibles adyacentes al Puerto.

**A\_21** Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria

- Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del puerto.

☒  
☐  
☒  
☒  
☒  
☐

Redes de medida acústica estables.

Campañas de medición de la calidad acústica.

Vigilancia/inspección por personal de la A.P.

Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.

Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.

Instalación de pantallas acústicas.

<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
<input type="checkbox"/>	▪ Limitaciones de actividad durante la noche.
<input type="checkbox"/>	▪ Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
<input type="checkbox"/>	▪ Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas.
	▪ Otras medidas. Especificar cuales
	▪
	▪

- Indicar, en su caso, cuáles de estas medidas se han implantado por motivos de quejas.

No se ha implantado ninguna de las medidas por motivos de quejas

- Indicar, en su caso, cuáles de estas medidas se ha implantado dentro del desarrollo de un plan de acción o plan zonal de gestión de la calidad acústica elaborado por el ayuntamiento.

Ninguna

## Gestión de residuos

**A\_22** Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (tonelada tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos. En caso contrario informar del estado

<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> En implantación	<input type="checkbox"/> En proyecto	<input type="checkbox"/> No previsto
--	--	--------------------------------------	--------------------------------------

- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. En caso contrario informar del estado

<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> En implantación	<input type="checkbox"/> En proyecto	<input type="checkbox"/> No previsto
--	--	--------------------------------------	--------------------------------------

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluida limpieza). En caso contrario informar del estado

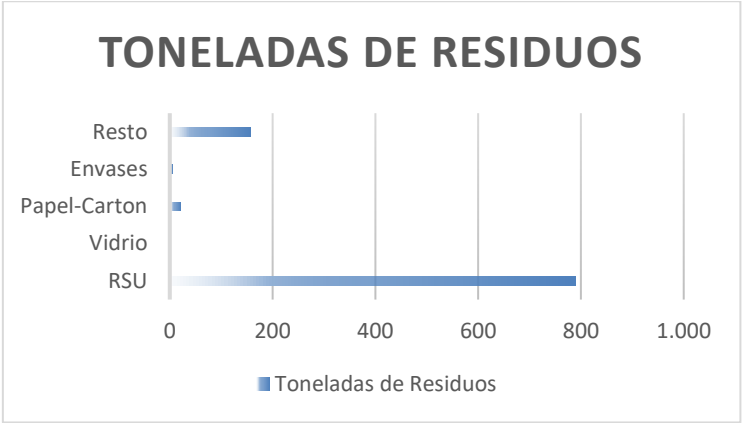
☒ Si

☐ En implantación

☐ En proyecto

☐ No previsto

- Informar del porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que han seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados *durante el año 2024.*



- Informar si la Autoridad Portuaria realiza una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

☒ Si

☐ En implantación

☐ En proyecto

☐ No previsto

En caso afirmativo, informar sobre el carácter de los recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, *durante el año 2024.*

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en Tm	Porcentaje respecto del total recogido.
INERTES MAS NO PELIGROSOS	973	99,93%
PELIGROSOS	0,63	0,07 %

**A\_23** Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

☒ Si

☐ En implantación

☐ En proyecto

☐ No previsto

En caso afirmativo describir sucintamente como se realiza dicho inventario.

Se realizaron trabajos de diagnóstico de situación, inventarios tipos y cantidades de residuos generados por prestadores de servicios

En caso de que no se realice una contabilidad de concesiones, informar si se realiza alguna contabilidad de los residuos generados en la comunidad portuaria, y que grupos de residuos se contabilizan (zona pesquera, limpieza, puntos limpios, etc.).

Se realiza la contabilidad de los residuos generados por los buques según RDL 2/2011, de 5 de septiembre.

Los residuos de los puntos limpios son contabilizados junto con los de limpieza de muelles, viales y zonas comunes.

Los residuos generados como resultado de la actividad pesquera, así como los residuos pescados de manera no intencionada también se contabilizan de manera independiente.

- Indicar cuáles de las siguientes fuentes de residuos están presentes en el puerto y son relevantes. Consignar el orden de importancia de cada fuente de residuos con números de 1 en adelante, hasta cubrir todas las fuentes.

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

<b>Mantenimientos de maquinaria</b>	-
<b>Otras actividades</b>	6

- Comentarios

### Puntos de recogida selectiva de residuos peligrosos

Dado que cada tipo de residuo peligroso requiere un tratamiento específico, es fundamental su correcta segregación desde el origen, evitando su depósito en contenedores genéricos, de reciclaje o de cualquier otro tipo no autorizado. Asimismo, los residuos deberán estar debidamente identificados y almacenados de forma segura para prevenir posibles derrames o la generación de lixiviados.

Para garantizar una gestión adecuada de estos residuos, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (APBC) dispone de varios puntos de recogida selectiva. Actualmente, están operativos los puntos ubicados en las instalaciones portuarias de La Cabezuela y en El Puerto de Santa María, en el puerto pesquero, este último en proceso de puesta en marcha durante 2024. Con la entrada en funcionamiento de este nuevo punto limpio, se han retirado del puerto de Santa María los 3 contenedores de recogida de aceite usado que anteriormente se encontraban distribuidos por la zona.

Por otro lado, en 2024 tuvo lugar la construcción de un nuevo punto limpio en Cádiz, en el muelle de Levante del puerto pesquero. Una vez entre en funcionamiento, previsto para 2025, se procederá a la retirada de los 7 puntos de recogida de aceite usado instalados en distintos puntos del puerto de Cádiz, centralizando así la gestión de estos residuos en dicha instalación.

### La Cabezuela

Las instalaciones portuarias de La Cabezuela cuentan con un punto de recogida selectiva de residuos peligrosos de uso público en el que se pueden depositar los siguientes residuos: tubos fluorescentes, bombillas, tóner, botes de espray, pilas, libros y revistas, tapones, cápsulas de café, aceite de cocina usado, cintas de vídeo y CD.



**A\_24** Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.

- Indicar cuáles de las siguientes medidas han sido implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el puerto.

<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto
<input type="checkbox"/>	▪
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Normas de obligado cumplimiento
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Puntos limpios con recogida separada
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Convenios de buenas practicas
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Campañas de sensibilización
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria

- Informar si la Autoridad Portuaria verifica si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos para sus actividades. En caso negativo indicar del estado de dicha iniciativa

<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> En implantación	<input checked="" type="checkbox"/> En proyecto	<input type="checkbox"/> No está previsto
-----------------------------	--	---	---

- En caso de existir centros de transferencia en el puerto, o puntos limpios, informar quien se hace cargo de los mismos (empresa de limpieza, gestor autorizado, empresa municipal, etc.)

La APBC tiene contratados tres gestores autorizados encargados de la retirada y posterior tratamiento de los residuos que se vayan almacenando en los puntos de recogida selectiva ya mencionados.

**A\_25** Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM.

- Informar sobre el desarrollo de posibles dragados y las motivaciones de los mismos, explicando la importancia de este proceso para garantizar la competitividad, operatividad y seguridad del puerto.

Dada la naturaleza geomorfológica de la Bahía de Cádiz es necesario el desarrollo periódico de operaciones de dragado para garantizar el acceso y operatividad de los buques. En esta anualidad también se han realizado dragados necesarios para la ejecución de las obras de la Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz Fase II.

Se describen a continuación los dragados efectuados en 2024:

- Dragado de mantenimiento de canal y muelles en la dársena del Puerto de Santa María 2023. Es un dragado de mantenimiento que se realiza periódicamente (cada 5-6 años) para recuperar los calados que se pierden debido a la dinámica fluvial que aporta sedimentos. El dragado se realiza con la misión fundamental de mejorar la seguridad de los barcos en el atraque y en su tránsito por la dársena. El destino del material fue el vaciadero marino autorizado.
- Dragado de mantenimiento realizado por el concesionario de la Autoridad Portuaria en las instalaciones del puerto deportivo Puerto Sherry en El Puerto de Santa María. Centrado en la bocana de acceso al puerto, en el que se producen aterramientos como consecuencia de la dinámica litoral en la zona. El material dragado fue destinado a la regeneración de las playas cercanas.
- Dragado para la obra de la Nueva Terminal de Contenedores Fase II. La obra consiste en una ampliación de unos 500 m del muelle de la Galeona y unos 82.800 m<sup>2</sup> de explanada asociados al muelle. Para la ejecución del mismo han sido necesarios dos tipos de dragados: Dragado en zanja, para la cimentación de los cajones del muelle, ejecutado hasta la cota -17.5, y cuyo material fue llevado al vaciadero marino autorizado, y Dragado para relleno general, el material se ha dragado enfrente de la bocana actual de la dársena comercial, en la dársena comercial y delante del nuevo muelle (zona de atraque y maniobras) alcanzando una cota máxima de -16. El material en general se ha colocado en el recinto portuario formado por el nuevo muelle, salvo pequeñas cantidades que al no tener la calidad suficiente para su uso en el relleno se ha llevado a vaciadero marino autorizado.

• Informar sobre la razón del dragado

☐ Primer  
establecimiento  
☒ Mantenimiento

☐ Mejora de  
calado  
☐ Ambiental

☒ Preparación  
cimentación

- Informar del volumen de material dragado de cada una de las clases contempladas en las directrices

	(m <sup>3</sup> )	% sobre el total
<b>Volumen total de material dragado</b>	970.724	100%
<b>Volumen de material de categoría A</b>	970.724	100 %
<b>Volumen de material de categoría B</b>		
<b>Volumen de material de categoría C</b>		
<b>Volumen de material clasificado como residuo</b>		

- Informar sobre el destino dado al material dragado clasificado categoría C, así como el tratamiento aplicado al material dragado clasificado como residuo.

El material fue clasificado como categoría A, por lo que no han existido restricciones para su vertido en vaciadero marino autorizado.

- Informar sobre las medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado tanto en la zona de extracción como en la zona de vertido o confinamiento.

La Demarcación de Costas en Andalucía Atlántico emitió los preceptivos informes favorables de compatibilidad con la estrategia marina.

Para minimizar el impacto del dragado en la zona de extracción se limitó el empleo de técnicas de overflow, como medida de reducción de la turbidez del agua.

Se realizó un control en las embarcaciones para evitar la introducción de especies alóctonas, así como de la presencia de mamíferos marinos.

En la zona de vertido se realizaron las maniobras a baja velocidad para evitar la formación de bajos, procediéndose con carácter previo a la retirada de las basuras marinas detectadas.

En la obra de la NTC Fase II se ha realizado un intenso Plan de Vigilancia Ambiental de las operaciones de dragado, incluyendo seguimientos de la calidad del agua (temperatura, salinidad, PH, Oxígeno disuelto, turbidez, ...) en la pluma de turbidez causada por la draga, seguimiento de la evolución de las playas y de las praderas de fanerógamas situadas en la desembocadura del río San Pedro

#### **A\_26** Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.

- Proporcionar una relación esquemática de los espacios protegidos que puedan verse afectados por la *actividad portuaria*<sup>4</sup> o sus ampliaciones:

<b>Nombre</b>	<b>Tipo de espacio<sup>5</sup></b>	<b>Distancia al puerto<sup>6</sup></b>
<b>Bahía de Cádiz</b>	Parque natural	2 km
<b>Bahía de Cádiz</b>	Ramsar	2 km
<b>Bahía de Cádiz</b>	ZEC-ZEPA	2 km
<b>Fondos marinos de la Bahía de Cádiz</b>	LIC	0 km

<sup>4</sup> Además, se tendrán en cuenta las rutas de acceso de los buques al puerto que discurran por la zona II, así como las instalaciones existentes (monoboyas, zonas de alta concentración de fondeo, etc.)

<sup>5</sup> LIC, ZEPA, Humedal RAMSAR, Bien de Interés Cultural (BIC), etc.

<sup>6</sup> Se entiende la distancia al puerto físico, es decir, zona terrestre y zona I. Cuando esté dentro, parcial o totalmente, se indicará: incluido o incluido parcial, según corresponda. Cuando sea colindante, se indicará: 0 km.

- Informar si dichos espacios tienen establecido un plan de gestión en el que participe la Autoridad Portuaria, o en su defecto, si éste está previsto o en elaboración:

Nombre del lugar	Plan de gestión <sup>7</sup>

- Proporcionar una relación esquemática de algunas de las especies protegidas *más significativas* que pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el puerto:

### Fauna

En sus caños podemos encontrar una abundancia de invertebrados en los fangos (coquinas, miñocas, cangrejos violinistas). Los depredadores de estos invertebrados son los correlimos, agujas, zarapitos, archibebes, garzas, cigüeñuelas, espátulas, cigüeñas, etc.

En la playa de Levante encontramos: ostreros, correlimos, charrancitos y chorlitejos.

También da cobijo a aves como: mirlos, petirrojos, ruiseñores, etc. Y acoge desde mamíferos como jinetas, lirones, erizos, conejos y meloncillos hasta reptiles como el lagarto ocelado, culebras y el amenazado camaleón.

En las lagunas temporales del pinar de La Algaida encontramos invertebrados y anfibios como el gallipato, el sapo corredor o el sapo de espuelas.

### Vegetación

Planicies intermareales: aquí son características las praderas de broza (*Zostera noltii*). Las algas características de la zona son la breza (*Enteromorpha linza*) la lechugueta (*Ulva lactuca*) y *Codium tomentosum*.

Marisma baja: espartina (*Spartina maritima*), sapina (*Sarcocornia perennis*), pelillo (*Enteromorpha linza*).

Marisma media: El armajo (*Sarcocornia fruticosa*) sustituye a la sapina (*Salicornia perennis*).

Marisma alta: almajo (*Arthrocnemum macrostachyum*), salado (*Limonium strum monopetalum*), martavacas (*Inula crithmoides*), saladillo (*Suaeda splendens*), *Limonium algarvense* y *Limonium ferulaceum*.

<sup>7</sup> Tener en cuenta posibles convenios, patronatos, fundaciones, etc en los que participe la Autoridad Portuaria destinados a la preservación de dichas zonas.

Orillas de los caños: *Spartina maritima*, *Sarcocornia perennis*, *Sarcocornia fruticosa*, *Halimione portulacoides* e *Inula crithmoides*.

Salinas: Sus muros tienen una vegetación parecida a la de las orillas de los caños, con añadidura de *Arthrocnemum macrostachyum*, *Salsola vermiculata*, *Limoniastrum monopetalum* y un pastizal donde predominan las especies ruderales y otras características de suelos salinos en su fase terminal.

Ecotono marisma-dunas: En suelos de textura arenosa encontramos *Ophrys scolopax* y *Anemone palmata*. En suelos profundos y húmedos, un pastizal de gramíneas con rostraria (*Lophochloa cristata*) cebadilla (*Hordeum marinum*) Polypogon, cola de zorro (*Plantago lagopus*), estrella (*Plantago coronopus*) y Bulbosa, mientras que en las zonas de matorral más aclarado: Vara de San José (*Asphodelus spp.*), jacinto estrellado (*Scilla peruviana*), cebolla albarrana (*Urginea maritima*), cebollinos (*Allium pallens*) y *Leucojum trichophyllum* y en las isletas arenosas es frecuente la retama (*Retama monosperma*) y bufalaga (*Thymelaea hirsuta*). En zonas donde se crean pequeñas lagunas encharcadas por las aguas pluviales abundan *Juncus maritimus* y *Schoenus nigricans* y en la zona inundada *Scirpus maritimus* y *Ranunculus spp.* Las zonas próximas a las carreteras están colonizadas por especies ruderales como *Retama monosperma* y taraje (*Tamarix gallica*).

Playas y sistemas dunares: En las dunas embrionarias encontramos especies dura y resistentes como *Kali turgida* y *Cakile maritima*, y a continuación gramíneas perennes como *Elymus farctus* y *Ammophila arenaria* que van fijando la arena. Una vez formadas, las dunas primarias son colonizadas por *Malcolmia littorea* o el típico cardo marino (*Eryngium maritimum*) y cuernecillo de mar (*Lotus creticus*), y ya hacia el interior aparecen las dunas secundarias con manzanilla (*Helichrysum picardi*), asso (*Artemisia crithmifolia*) y retama.

Pinar: El pino piñonero (*Pinus pinea*) que se asienta sobre depósitos arenosos, es el habitante natural de los pinares del Parque. Junto a él, el sotobosque característico de los pinares costeros con lentisco (*Pistacia lentiscus*) bufalaga (*Thymelaea hirsuta*), retama (*Retama monosperma*), y en menor proporción espino cambrón (*Rhamnus lycioides*), coscoja, jaguarzo morisco (*Cistus salviifolius*), palmito (*Chamaerops humilis*), acebuche (*Olea europaea*), labiérnago (*Phillyrea angustifolia*), esparraguera blanca (*Asparagus albus*). En una pequeña zona de la marisma de Los Toruños podemos encontrar algunos ejemplares de pino carrasco (*Pinus halepensis*).

Especies amenazadas: *Hymenostemma pseudoanthemis*, *Armeria gaditana*, *Armeria macrophylla*, *Centaurea aspera*, *Crepis erythraea*, *Frankenia boissieri*, *Scilla odorata*, *Thymus albicans*, *Verbascum pseudocreticum*. Y *Halopellis amplexicaulis*.

#### • Comentarios

El Parque Natural de la Bahía de Cádiz es declarado como tal el 28 de julio de 1989, por el extraordinario valor ecológico de los ecosistemas que lo componen y de las especies que alberga. Tiene una superficie total de 10522 hectáreas,

pertenecientes a los términos municipales de Cádiz, San Fernando, Chiclana, Puerto Real y El Puerto de Santa María.

Sus diversos hábitats (playas, marismas, salinas, planicies intermareales, pinares y caños mareales), albergan numerosas especies de aves, peces, mamíferos, anfibios, reptiles, moluscos, crustáceos y otros invertebrados que constituyen la diversa y abundante riqueza faunística de este Espacio Natural Protegido.

La superficie ocupada por el Parque constituye una zona altamente protegida por los siguientes Convenios Internacionales de protección, así como de Leyes Autonómicas de Protección del Medio Natural:

- Desde el año 2002 se incluye en la Lista de Humedales de Importancia Internacional Ramsar.
- En el año 2003 es incluido en el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía como Zona de Especial Protección para la Aves (ZEPA) e incluido en la Red Europea Natura 2000,
- Desde 2006 es incluido en la Lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC).
- En el año 2012 es declarado Zona de Especial de Conservación (ZEC).

Es por ello por lo que el control de las operaciones en el dominio público portuario y el respeto al medio ambiente es una piedra angular de la estrategia de gestión empresarial de la APBC y se orienta para minimizar las presiones y presencia de agentes contaminantes que puedan afectar a la biodiversidad marina – terrestre.

**A\_27** Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.

No se han desarrollado trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto durante el año 2024.

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado una cartografía bionómica submarina.

☒

Si

☐

En desarrollo

☐

En proyecto

☐

No  
previsto

está

**A\_28** Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.

No se han desarrollado proyectos de regeneración del entorno natural en el puerto durante el año 2024.

## Ecoeficiencia

**A\_29** Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

- Informar sobre el porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

Se considerará que no están activos aquellos terrenos de la zona de servicio definidos como no activos en el indicador E\_04

- Comentarios

Este porcentaje expresa los terrenos considerados activos sobre la totalidad de la zona de servicio, incluyendo las superficies consideradas como no concesionables.

**A\_30** Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.

- Informar sobre quien realiza la gestión de la red de distribución de agua de puerto.

☒ La Autoridad Portuaria ☐ Externalizado a

- Informar de quien realiza la venta del agua en el puerto.

☒ La Autoridad Portuaria ☒ Externalizado a

La Autoridad Portuaria adopta un sistema híbrido de gestión del agua, combinando la gestión propia en las instalaciones portuarias de La Cabezuela y El Puerto de Santa María con la gestión por terceros para las de Cádiz y Zona Franca, cedida a Aguas de Cádiz, S.A. y gestionando directamente algo más del 25% de los consumos.

- Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente.

☒ Mayor al 75% ☐ Entre 75% y 50% ☐ Entre 50% y 25% ☐ Inferior al 25%

- Consumo anual de agua de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. *(El consumo de agua de la Autoridad Portuaria se refiere únicamente al consumo en instalaciones propias y servicios comunes, no se contabilizará el agua suministrada a terceros).*

	2022	2023	2024
Consumo en m <sup>3</sup>	98.525	105.975	37.637
Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup>	4.335.318,53	4.335.318,53	4.335.318,53
Ratio m3/m2	0,0227	0,0244	0,0087

- Informar si los datos facilitados son  

☒ Son datos medidos

☐ Son datos estimaciones

 y 

☐ Son datos estimaciones
- Informar sobre medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:
  - Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación y detectar pérdidas.
  - Mejoras en el riego de zonas ajardinadas optimizando sistemas de riego o utilizando plantas con menores requerimientos.
  - Sistemas de ahorro de agua para consumo humano.
- Durante la ejecución del Plan integral de Abastecimiento y Saneamiento, se ha analizado el estado actual de la red, detectando los tramos más obsoletos, con problemas hidráulicos (diámetros inadecuados, etc.), para poder desarrollar proyectos de mejora en el futuro de las instalaciones y su posterior ejecución.
- En el año 2024 se han instalado dos contadores totalizadores en Cabezuela y Zona Franca.
- Se han comenzado a controlar en el año 2024 (dentro del Plan de Digitalización de la APBC) losa contadores inteligentes de agua potable instalados en la zona portuaria de Cádiz.

**A\_31** Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.

- Informar sobre la evolución de la eficiencia de la red consignada como tanto por ciento de los consumos que son controlados y registrados, respecto del total de agua distribuida.

	2022	2023	2024
Eficiencia de la red en %	95%	95%	95%

Eficiencia de la red = 100 \* (Agua registrada) / (Agua distribuida)

- Agua distribuida: Total del agua comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión.
- Agua registrada: Total del agua que es registrada o controlada en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio.
- Agua no controlada: Agua distribuida - Agua registrada. (Incluye suministros no registrados y pérdidas de la red).

**A\_32** Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kWh totales y como kWh totales por metro cuadrado de zona de servicio.

- Informar sobre quien realiza la gestión de la red eléctrica de puerto

☒ La Autoridad Portuaria
 ☒ Externalizado a
 

Eléctrica de Cádiz/Endesa

Hay que destacar que la red de enlace está concesionada a terceros operadores, así las instalaciones portuarias de Cádiz y Zona Franca son gestionadas por Eléctrica de Cádiz, S.A. y las de La Cabezuela – Puerto Real y El Puerto de Santa María por Sevillana – Endesa. Las instalaciones receptoras son responsabilidad de cada concesionario / autorizado.

- Informar sobre quien realiza la venta de energía eléctrica a operadores del puerto

☐ La Autoridad Portuaria
 ☒ Externalizado a
 

Eléctrica de Cádiz/Endesa

- Informar del grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de energía que consume o gestiona directamente.

☒ Mayor al 75%
 ☐ Entre 75% y 50%
 ☐ Entre 50% y 25%
 ☐ Inferior al 25%

- Consumo anual de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. *(No se considerará energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros.)*

	2022	2023	2024
Consumo en kWh	2.598.014	2.002.043	1.348.729
Superficie zona de servicio en m2	4.335.318,53	4.335.318,53	4.335.318,53
Ratio kWh/m2	0,5943	0,462	0,3111

• Informar si los datos facilitados son ☒ Son datos medidos ☐ Son datos estimaciones y ☐ Son estimaciones

- Informar sobre medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica, como son:
  - Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación.
  - Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido.
  - Sistemas fotovoltaicos.
  - Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido.

- Se han realizado cambios a iluminación de bajo consumo en instalaciones, viales y campas.
- Se han realizado mejoras tecnológicas de eficiencia energética, como la instalación de paneles solares en el edificio Sede de la APBC y en el Edificio de Policía Portuaria y de Talleres.
- Se tiene previsto iniciar los trabajos correspondientes al contrato para la instalación de placas solares en el Edificio de la Lonja de Cádiz, con acumulación.
- Se pretende continuar con la implantación de campos solares.
- Se está realizando en la actualidad una auditoría energética global de los edificios de la APBC y de las instalaciones de alumbrado público.
- Durante el año 2024 se han continúan los trabajos para la electrificación de los muelles de la dársena Comercial del Puerto de Cádiz. Este proyecto se está desarrollando por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz con el apoyo de Endesa X y se espera su puesta en marcha en el 2025.

**A\_33** Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como kWh y como kWh por metro cuadrado de zona de servicio.

- Informar del consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

	2022	2023	2024
Consumo total de combustibles en kWh	197.083,1256	189.635,8168	164.409,836
Superficie zona de servicio en m²	4.335.318,53	4.335.318,53	4.335.318,53
Ratio kWh/m²	0,0454	0,0437	0,0379

- Informar del consumo por tipo de combustible durante 2024:

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	-
Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo	-
Gasolina	50,3%
Gasóleo	49,7%
49,7%Biodiesel	-

- Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2024:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	-
Vehículos	100%
Embarcaciones	-
Generadores	-
Otros usos	-

- Informar sobre medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:
  - Actualización del parque de automóviles o embarcaciones.
  - Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido.
  - Generación propia de energía eléctrica, indicando el método utilizado.
  - Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido.
- Se espera incrementar la flota de vehículos con menor o nulo consumo de combustibles fósiles en los próximos años.
- 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

## Comunidad portuaria

**A\_34** Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

- Indicar cuáles de las siguientes condiciones son exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales.

<input type="checkbox"/>	▪ Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de generar emisiones, vertidos, derrames o residuos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Condiciones específicas sobre niveles de calidad del aire o vertidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Exigencia de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames (sistemas de riego, exigencias en talleres, etc.).
<input type="checkbox"/>	▪ Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Referencia al desarrollo de mantenimientos en zonas adecuadamente habilitadas para ello.
<input type="checkbox"/>	▪ Necesidad de contar con planes de mantenimiento de aquellos equipos o sistemas cuyo mal funcionamiento o estado puede originar emisiones, derrames o vertidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Exigencia sobre gestión de residuos.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ En movimiento de mercancías referencia a gestión de residuos de carga y de estibado de mercancías.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la ley 27/2007.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones.
<input checked="" type="checkbox"/>	▪ Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones.

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria incluye el aspecto ambiental en todas las actividades que se desarrollan en dominio público portuario. Así, en los condicionados de servicios y operaciones establecidos por la Unidad de Seguridad y Medio Ambiente y controlados por la Policía Portuaria, se incluyen condiciones mínimas para garantizar la seguridad y el respeto al medio ambiente, de conformidad con la normativa de aplicación. Análogamente en los condicionados de ocupación de Dominio Público y en los Pliegos Reguladores de Servicios, tanto Portuarios como Comerciales, se hace referencia al

cumplimiento de la legislación ambiental y muy concretamente al artículo 62 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, refundida por el Real Decreto Legislativo 2/2011.

**A\_35** Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad".

- Informar si la Autoridad Portuaria dispone de alguna sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías. En caso negativo indicar el estado de dicha iniciativa.

☒ Si    ☐ En implantación    ☐ En proyecto    ☐ No está previsto

- Informar sobre el grado de implantación de SGMA en prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías.

**Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA que cuyo alcance cubre toda su actividad:**

Tipo de terminal/ servicio	Nº Total con SGA	% con SGA
Terminal de mercancías	10	91
Terminal de pasajeros	2	100
Servicio estiba	6	86
Servicio MARPOL	5	100
Servicio técnico náutico	2	66,6

- Informar de las iniciativas adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones. Como, por ejemplo:
  - Aprobación de un convenio de buenas prácticas genérico para la regulación de bonificaciones a la tasa de actividad.
  - Inclusión del requisito de disponer de SGA en pliegos de servicios y condiciones de otorgamiento.

Por parte de esta Autoridad Portuaria se está analizando la posibilidad de incluir en las autorizaciones y concesiones la recomendación de que los operadores posean un Sistema de Gestión Ambiental certificado por alguna norma de referencia.