



PORTCASTELLÓ



MEMORIA  
DE  
SOSTENIBILIDAD



**SALUDA DEL PRESIDENTE**

**PRINCIPALES MAGNITUDES/HITOS [I\\_22](#)**

# 1

**EL PUERTO DE CASTELLÓN**

- 1.1. Misión, visión y valores
- 1.2. Plan estratégico
- 1.3. Órganos de gobierno
  - 1.3.1. Consejo de Administración [I\\_02, I\\_03, S\\_05](#)
  - 1.3.2. Consejo de Navegación y Puerto [I\\_06](#)
  - 1.3.3. Comité de Servicios Portuarios
- 1.4. Infraestructuras y espacios portuarios
  - 1.4.1. Infraestructuras [I\\_08](#)
  - 1.4.2. Obras portuarias
  - 1.4.3. Planificación de los espacios portuarios [I\\_07](#)
    - 1.4.3.1. Delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP) [I\\_17, E\\_10, E\\_11](#)
    - 1.4.3.2. Accesos viarios [I\\_22](#)
    - 1.4.3.3. Accesos ferroviarios [I\\_22](#)
- 1.5. Tráficos y mercados [I\\_11, I\\_13](#)
  - 1.5.1. Tráfico portuario [I\\_10](#)
  - 1.5.2. Cruceros
  - 1.5.3. Movilidad sostenible [I\\_22, I\\_23, I\\_24](#)
- 1.6. Concesiones y Servicios [I\\_14, I\\_15, I\\_18, I\\_19](#)
  - 1.6.1. Concesiones y autorizaciones [I\\_15, I\\_16, I\\_18, S\\_20](#)
  - 1.6.2. Servicios prestados [I\\_14, I\\_15, I\\_18, I\\_19](#)
  - 1.6.3. Prestación de servicios por vías telemáticas [I\\_32](#)

# 2

**LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN**

- 2.1. Órganos de gestión
  - 2.1.1. Comité de dirección [I\\_05](#)
  - 2.1.2. Comités directivos e interdepartamentales [I\\_05, S\\_06](#)
  - 2.1.3. Otras juntas y comisiones [I\\_19](#)
  - 2.1.4. Organigrama.
- 2.2. Política de calidad y sostenibilidad
  - 2.2.1. En busca de la excelencia [I\\_04, I\\_19, I\\_20, I\\_21](#)
    - 2.2.1.1. Herramientas de Gestión
  - 2.2.2. Programa RSC 2015 y cumplimiento
- 2.3. Los empleados
  - 2.3.1. Comunicación interna [I\\_04](#)
  - 2.3.2. Productividad por objetivos [I\\_04](#)
  - 2.3.3. Datos e indicadores de los empleados [S\\_01, S\\_02, S\\_04, S\\_12, S\\_13](#)
  - 2.3.4. Satisfacción y desarrollo de las personas.
    - 2.3.4.1. Formación [S\\_07, S\\_08, S\\_09, S\\_23](#)
    - 2.3.4.2. Igualdad de oportunidades
    - 2.3.4.3. Representación sindical y libertad de asociación [S\\_05](#)
- 2.3.5. Entorno laboral de calidad
  - 2.3.5.1. Retribuciones
  - 2.3.5.2. Beneficios sociales
  - 2.3.5.3. Seguridad y salud [I\\_04, I\\_36](#)
    - 2.3.5.3.1. Sistema de gestión en seguridad y salud laboral
    - 2.3.5.3.2. Seguridad en el trabajo [S\\_14, S\\_15, S\\_16, S\\_21, S\\_22, S\\_17, S\\_18, A\\_04](#)

- 2.4. La sociedad [I\\_35, S\\_24](#)
  - 2.4.1. Servicio de atención al cliente (SAC) [I\\_21, I\\_27, A\\_06, A\\_19](#)
  - 2.4.2. Canales de comunicación y colaboración [I\\_26](#)
  - 2.4.3. Relación con los ciudadanos [I\\_25, I\\_27](#)
  - 2.4.4. Relación con los clientes y la comunidad portuaria [I\\_19, I\\_21, I\\_25, I\\_27](#)
  - 2.4.5. Relación con los proveedores [I\\_18, I\\_25, I\\_27](#)
  - 2.4.6. Acción comercial [I\\_30, I\\_31](#)
  - 2.4.7. Apoyo al desarrollo de la comunidad [I\\_28, I\\_29, I\\_34](#)
- 2.5. El medio ambiente
  - 2.5.1. Estrategia de sostenibilidad ambiental
  - 2.5.2. Gestión ambiental [A\\_05, A\\_34](#)
    - 2.5.2.1. Sistema de gestión ambiental PERS (Port Environmental Review System) [I\\_04, A\\_01, A\\_35](#)
    - 2.5.2.2. Gestión de residuos [A\\_22, A\\_23, A\\_24, A\\_25](#)
    - 2.5.2.3. Gestión de la calidad de las aguas [A\\_02, A\\_11, A\\_12](#)
    - 2.5.2.4. Vertidos [A\\_10, A\\_13, A\\_14, A\\_16, A\\_22](#)
    - 2.5.2.5. Limpieza de las zonas comunes de agua [A\\_15](#)
    - 2.5.2.6. Gestión de la calidad del aire. Emisiones [A\\_02, A\\_05, A\\_07, A\\_08, A\\_09, A\\_06](#)
    - 2.5.2.7. Gestión de los suelos [A\\_02](#)
    - 2.5.2.8. Ruido [A\\_02, A\\_18, A\\_19, A\\_20, A\\_21](#)
  - 2.5.3. Ecoeficiencia
    - 2.5.3.1. Consumos y eficiencia de usos [A\\_17, A\\_29, A\\_30, A\\_31, A\\_32, A\\_33](#)

- 2.5.4. Biodiversidad [A\\_26, A\\_27, A\\_28](#)
- 2.5.5. Gastos e inversiones [I\\_37, A\\_01, A\\_02, A\\_03](#)
- 2.5.6. Planes de actuación ante situaciones de emergencia
  - 2.5.6.1. Planes de prevención de riesgos industriales, ambientales y de la protección marítima
  - 2.5.6.2. Plan de emergencia exterior
  - 2.5.6.3. Plan de Recepción de Desechos Marpol procedentes de Buques
  - 2.5.6.4. Código de protección de buques e instalaciones portuarias
  - 2.5.6.5. Infraestructuras críticas
  - 2.5.6.6. Plan Interior Marítimo (PIM)
  - 2.5.6.7. Simulacros
- 2.6.7. Inversiones y activos [I\\_08, E\\_06, E\\_07, E\\_08](#)
- 2.6. Resultado económico-financiero
  - 2.6.1. Cifra de negocios [I\\_12, E\\_01, E\\_04, E\\_09, E\\_12](#)
  - 2.6.2. EBITDA [E\\_02, E\\_03, E\\_13](#)
  - 2.6.3. Gastos de explotación
  - 2.6.4. Gasto de personal
  - 2.6.5. Resultado de explotación [E\\_05](#)
  - 2.6.6. Resultado neto
  - 2.6.7. Inversiones y activos [I\\_08, E\\_06, E\\_07, E\\_08](#)

# 3

**ANEXOS**

- 3.1. Índice de contenidos: Organismo Público Puertos del Estado

En esta memoria se presenta el trabajo de PortCastelló en 2016 desde una doble perspectiva: la de los frutos recogidos, presentando los resultados de tráficos y económicos, y la del trabajo realizado para cimentar el futuro y seguir en la senda de crecimiento de forma sostenible.

En cuanto a los resultados de tráficos PortCastelló ha superado por primera vez los 17 millones de toneladas, creciendo un 3,66% respecto 2015 lo que supone triple que el crecimiento del sistema portuario español. Destaca el crecimiento del 12,12% en graneles sólidos (que contrasta con el retroceso del 4,38% del sistema portuario) lo que ha permitido que PortCastelló ascienda en un solo año de la octava a la sexta posición de los puertos españoles en este tipo de tráficos. Por otra parte los crecimientos de mercancía general, 10,65%, y de mercancía en contenedor, 13,03%, superan en más del doble los crecimientos del sistema portuario en su conjunto.

De esta forma PortCastelló se consolida como el décimo puerto con mayor tráfico total, el séptimo en el de graneles líquidos, el sexto en el de graneles sólidos, el noveno en el de mercancía general, el séptimo en el de contenedores, y el quinto en el de import/export. Estar en el top-10 español en todos

estos tipos de tráficos constata la diversificación de PortCastelló que es una acertada apuesta por la sostenibilidad recogida en el plan estratégico.

Los datos de tráfico de PortCastelló constatan que es un puerto al servicio de los sectores productivos castellonenses (principalmente energético, cerámico, químico, y agroalimentario) y constatan así mismo que PortCastelló es, por antonomasia, el puerto de la cerámica, ya que por él pasan más del 90% de las importaciones del sector y más del 46% de las exportaciones por vía marítima.

Respecto a los resultados de gestión, PortCastelló (que cuenta con la máxima acreditación internacional de excelencia en la gestión, el sello EFQM 500+) ha cerrado 2016 con un crecimiento del 8,1% en los resultados de explotación alcanzando un beneficio de 6,3 millones de euros y consolidándose con ello como el sexto puerto más rentable de España. Es de destacar que tras la reestructuración de la deuda acometida en 2016, PortCastelló ha pasado de un fondo de maniobra negativo en 2015 a uno positivo de 17,8 millones de euros y ha alcanzado un EBITDA de 10.139.000 €, con un crecimiento de más del 60% respecto 2010.

Por otro lado el grado de ejecución de las inversiones ha alcanzado el 118%, contrastando con el del conjunto del sistema portuario español, de solo un 48%.

Los buenos resultados relatados han sido posibles gracias al dinamismo de las empresas castellonenses y a que cada vez más empresas de nuestro hinterland confían en PortCastelló para el tránsito de sus mercancías. También gracias al buen trabajo de la Comunidad Portuaria Castellonense y dentro de ella, quiero mencionar explícitamente el de las personas que trabajan en la Autoridad Portuaria de Castellón.

Respecto al trabajo realizado en 2016 para cimentar el futuro quiero destacar cinco ámbitos: la reestructuración de la fundación PortCastelló para desarrollar la política comercial (duplicando el número de empresas involucradas), la rebaja de tasas e incremento de bonificaciones acordadas para mejorar la competitividad (que ha sido posible gracias a los buenos resultados económicos), las acciones de protección medioambiental que han supuesto una inversión record de 600.000€ (entendiendo que la sostenibilidad del puerto pasa también por su sostenibilidad medioambiental), la reestructuración de la deuda (que ha permitido disminuir los costes financieros y liberar espacio

presupuestario para dedicarlo a posibilitar el crecimiento) y el ambicioso plan de inversiones productivas aprobado por Puertos del Estado y por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria que con una inversión de más de 76 millones hasta 2021 dotará a PortCastelló con una excelente conectividad terrestre, con una estación intermodal en sus inmediaciones, permitirá la urbanización completa de la Dársena Sur y la construcción de un nuevo atraque de líquidos.

Con esta gran apuesta de inversiones se responde a un objetivo clave del plan estratégico: convertir a PortCastelló en un gran nodo logístico de la Comunitat Valenciana, con el que mejorar la competitividad de las empresas a la vez que generar economía, empleo y tráfico portuario.

Les invito a leer detalladamente la memoria anual y la de sostenibilidad que se acompañan para conocer a fondo los resultados obtenidos por PortCastelló, su oferta de infraestructuras y servicios, las acciones de Responsabilidad Social Corporativa, y la estrategia con la que PortCastelló prepara el futuro para seguir creciendo de forma sostenible y contribuir al crecimiento de nuestro tejido productivo del que es un aliado primordial.



**Francisco Toledo Lobo**

Presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón

13.344.181 tns  
78,30%  
ZONA I

3.698.494 tns  
21,70%  
ZONA II

El objetivo que se ha marcado el **Puerto de Castellón** en los últimos 5 años y en torno al cual ha pivotado toda a su estrategia es la **Competitividad**, el ser un puerto más competitivo, prestando mejores servicios y sirviendo a nuestros clientes y grupos de interés con precios más competitivos.

Sin duda 2016 ha sido un año en el que el puerto ha alcanzado su objetivo empezando por los excelentes datos de tráfico obtenidos.



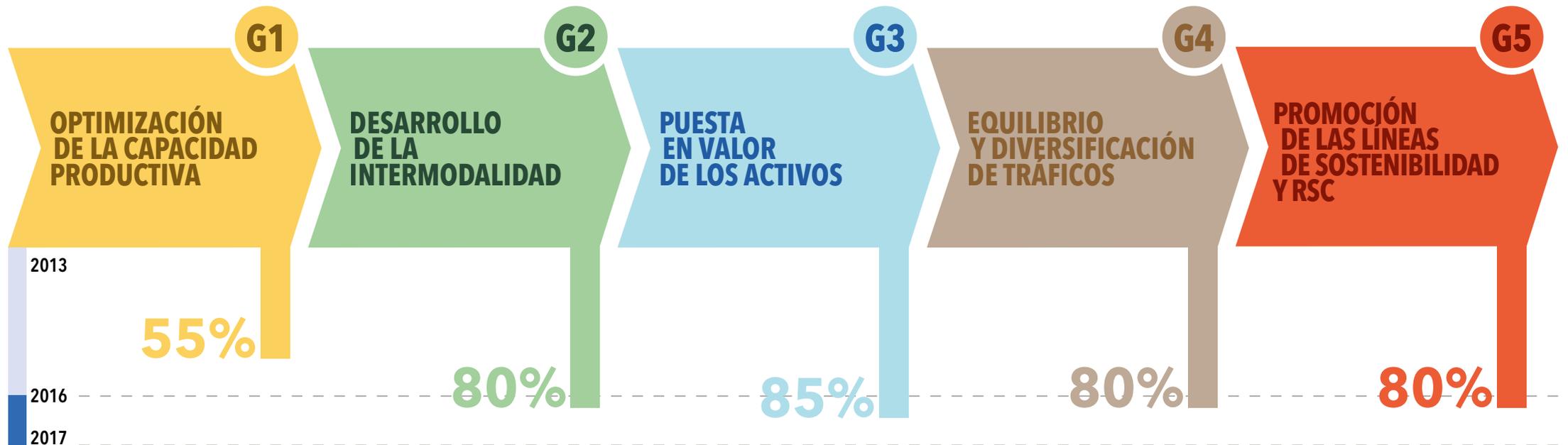
**Plan Estratégico 2013/2017**

El Plan Estratégico 2013/2017 del Puerto de Castellón que alcanzara en 2015 su ecuador, durante 2016 afrontó un año crucial en su implantación, marcándose objetivos para dicho año enmarcados en sus 5 líneas estratégicas y que pivotaban en torno a la competitividad, objetivo general de dicho plan.

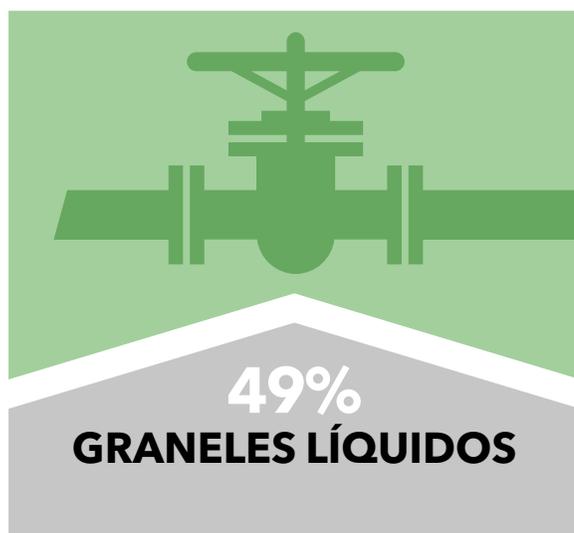
Durante el ejercicio se abordaron importantes retos que permiten al puerto ser más competitivo mejorando los costes y tasas portuarias, y mejorando la calidad de sus servicios prestados.

El índice de ejecución se situó por encima del 75%, abordando objetivos como la realización de un nuevo y renovado Plan de Inversiones, la consecución de tasas más competitivas, la elaboración de una nueva valoración de terrenos y asumiendo como compromiso y desafío la mejora de las prácticas ambientales.

**OBJETIVO GENERAL: INCREMENTAR LA CAPACIDAD COMPETITIVA DEL PUERTO**



ANÁLISIS DEL GRADO DE IMPLANTACIÓN



Participación por Tipo de Presentación

### Operativa Portuaria

Se han superado los 17 millones de toneladas movidas que han representado un crecimiento del 3,66% respecto al año anterior y supone el cuarto año consecutivo batiendo récord de tráfico. Esta cifra confirma la consolidación del Puerto de Castellón en el décimo puesto del ranking de puertos según datos oficiales de Puertos del Estado.

1.655 buques atracaron en 2016 en el Puerto de Castellón lo que supone un crecimiento del 9.24% respecto al año anterior. De ellos 1.620 lo hicieron en aguas abrigadas lo que representa un 97,8% de la totalidad de los buques.

Durante el año 2016, el puerto tuvo que adaptarse a la nueva normativa promulgada por la OMI sobre el "peso verificado en contenedores" y que desde la Autoridad Portuaria se realizó de forma ágil proporcionando el soporte tecnológico que facilitara la aplicación del nuevo procedimiento sin que se resintiera la operativa portuaria. Destacable también fue el reto de facilitar la operación de un nuevo tráfico único por sus características geométricas como fue la carga de palas eólicas de dimensión record en el sector nacional, con longitudes de hasta 73 metros.

Así mismo, y en cuanto a operativa portuaria se refiere, hay que mencionar la adquisición de una nueva grúa por parte de una de las empresas estibadoras, Terminal Marítima del Grao, lo que redundará en una mayor productividad y mayor competitividad del Puerto de Castellón.

La adquisición de barreras oceánicas anticontaminación, y la colocación de pantallas cortavientos en los muelles de graneles sólidos, garantizan que toda esta operativa portuaria se realiza cada vez con más mayores condiciones de seguridad ambiental y sostenibilidad.



### Inversión Pública

Teniendo como segunda línea estratégica la corrección del déficit de intermodalidad del Puerto de Castellón, en 2016 se acometió la reestructuración de la deuda de la Autoridad Portuaria que junto con el incremento de ingresos, permitió retomar una planificación de inversiones sostenible y racional; tras años de niveles bajos de inversión, en 2016 se planificaron importantes líneas de inversión que permitirán acometer inversiones en materia de intermodalidad y accesibilidad terrestre que mejorara la actual configuración física del Puerto de Castellón. Para ello se han planificado, además de las obras de dotación ferroviaria en la Dársena Sur y su conexión con el norte, el acceso viario definitivo a la Dársena Sur y la futura estación intermodal y su conexión ferroviaria con la Dársena Sur. Durante 2016 se estuvo a la espera de la resolución ambiental de las inversiones ferroviarias que dotarán de ferrocarril a la Dársena Sur y conectarán ambas dársenas y que permitirá dar paso a la licitación de dichas obras por valor de 17,6 millones de euros en su totalidad.

Los esfuerzos inversores durante el ejercicio se centraron en la urbanización de la Dársena Sur, tanto a nivel proyecto con la redacción de un plan maestro de desarrollo viario y de servicios para el sur, como en la ejecución faseada de los mismos en función de las necesidades de los concesionarios, la pavimentación de explanadas y superficies, así como la construcción de infraestructuras de ordenación y almacenamiento para los clientes y usuarios de la Dársena Sur.

### Dominio Público e Inversión Privada

Tras algunos años de letargo y prudencia, 2016 vió como la inversión privada se reanudaba, destacando la ejecución de una importante nave para el almacenamiento de coque a cargo del concesionario British Petroleum. 2016 también vino marcado por el procedimiento administrativo de ampliación de plazo de los concesionarios que la ley ofrecía, que en el caso del Puerto de Castellón conllevó la tramitación de 5 expedientes de ampliación de actuales clientes y concesionarios, culminando el proceso con informe favorable en 2016 la empresa Noatum, con una inversión de más de 3,2 millones de euros.

Así mismo y en materia de Dominio Público, la Autoridad Portuaria afrontó un reto importante en 2016: la elaboración de la nueva valoración de terrenos. Durante el ejercicio culminó el proceso de estudio previo, redacción del documento y propuesta de nuevas valoraciones que, de valor medio, hacen los precios de los suelos portuarios un 10% más competitivos.

### Promoción Comercial y Servicios

Para garantizar la fidelidad de los actuales clientes y potenciar la captación de nuevos, el Puerto de Castellón tuvo presencia en diferentes encuentros y ferias internacionales de los principales sectores como fueron Cersaie y Cevisama del sector cerámico, en Berlin Fruit Logistic, o en Amberes, y con presentaciones comerciales del Puerto de Castellón como la realizada en la Cámara de Comercio de Madrid.

Un año más el Puerto de Castellón tuvo también presencia en los principales encuentros especializados del sector de cruceros, como en Sea Trade Med Europa celebrado en Santa Cruz de Tenerife o la Feria de Cruceros "Cruise Shipping Miami" de Miami, como encuentro de referencia del sector a nivel internacional.

Todos estos esfuerzos en la promoción y actividad comercial dieron sus frutos, de modo que en 2016 el Puerto de Castellón continuó ofreciendo el servicio ferroviario que enlaza con el Puerto de Bilbao, estando conectado ya con 101 países de origen o destino. Se continua así con la tendencia de crecimiento de conexión del puerto habiéndose incrementado respecto al año anterior en un 8,6%, lo que permitió recibir 2 cruceros en sus instalaciones, confirmando esta modesta pero fiel cifra de escalas anuales que garantizan la continuidad del incipiente tráfico de cruceros por el que apuesta el Puerto de Castellón.



## Calidad Interna y Excelencia en la Gestión

En su compromiso con la gestión excelente y la calidad de servicios prestados con todos sus grupos de interés, cabe destacar que en 2016 la Autoridad Portuaria de Castellón renovó el sello EFQM (European Foundation for Quality Management) + 500 máximo galardón en la excelencia de gestión europea y que pone de manifiesto la apuesta del puerto por la mejora



continua bajo el prisma de los 9 criterios que el modelo analiza a las organizaciones. La evaluación EFQM analiza los resultados clave de la organización y los resultados sobre clientes, personal y sociedad, así como el liderazgo, la capacidad de innovación y estrategia, el personal, los procesos y las alianzas.

## Responsabilidad Social Corporativa

Finalmente, enmarcado en la línea estratégica del Puerto de Castellón de ser palanca de la economía castellanense y abrirse e integrarse con la sociedad, cabe destacar iniciativas como la Jornada Logística con el sector empresarial para la comunidad portuaria, la presentación del Puerto de Castellón como catalizador del proceso de integración con la sociedad en Rotterdam y la Jornada de Puertas Abiertas para la ciudadanía que visibilizan el compromiso del PortCastelló con la sociedad y la provincia.



## Tráficos y resultados económicos

Todas las acciones que el puerto ha llevado a cabo en 2016 han sido posibles gracias a los resultados obtenidos un año más en cuanto a tráfico y resultados económicos. Las cifras de tráfico conseguidas en 2016 han permitido que el patrón de composición de tráfico por tipo de presentación sea más equilibrado y armónico, reduciendo de forma progresiva desde hace una década la dependencia de los graneles líquidos que sigue representando una parte importante del tráfico de PortCastelló, el 48%, y está vinculado a otro de los sectores productivos estratégicos del puerto y al que sirve, el sector energético.

Los excelentes resultados obtenidos en 2016 se deben principalmente al incremento de graneles sólidos con un aumento del 12.12 % y en especial a las materias primas del sector cerámico que siguen experimentando importantes incrementos. Ello consolida al puerto de Castellón como plataforma logística al servicio de unos de los sectores productivos más importantes de la provincia, el sector cerámico y ha permitido al puerto escalar del 8º al 6º puesto en movimiento de graneles sólidos de todo el Sistema Portuario Estatal.

Otro de los pilares de crecimiento en cuanto a tráfico, se fundamenta en el continuo incremento experimentado por la mercancía general, con más de tres millones y medio de toneladas, de las cuales más de 3,2 millones son en contenedor lo que verifica además el proceso de contenerización, que con 226.903 TEUS, ha vuelto a representar record del puerto en este tipo de presentación.

El incremento del tráfico y como consecuencia de ello de los ingresos generados, junto con la contención del gasto, están haciendo de la Autoridad Portuaria, un puerto cada vez más rentable y competitivo, habiendo superado el Importe Neto de la Cifra de Negocio los 26 millones de euros y alcanzando así unos niveles tanto de Rentabilidad de Explotación que supera el 4%, y una rentabilidad a efectos de coeficientes correctores que se cifra en un 3,08%, superando así el objetivo del Sistema Portuario establecido en un 2,5%.

Estos resultados, que a continuación se analizan en detalle, son la verdadera garantía de la sostenibilidad del sistema, que permiten consolidar el compromiso del Puerto de Castellón con todos sus grupos de interés y seguir avanzando en aras de ser un puerto cada vez más competitivo.



# 1 EL PUERTO DE CASTELLÓN

PORTCASTELLÓ



## 1.1. MISIÓN, VISIÓN Y VALORES

La Misión, Visión y Valores de la Autoridad Portuaria de Castellón, redefinidas con motivo de la actualización del Plan Estratégico 2013-2017, comprometen a la Comunidad Portuaria con el incremento de la competitividad, basándose en el bienestar de los clientes, en la generación de valor por medio de la innovación, y la consolidación del Puerto de Castellón como motor de desarrollo del tejido social y empresarial de su entorno.

### MISIÓN



**Fomentar** la prestación **integral de servicios logísticos** que **generen valor para nuestros clientes**, promoviendo además la **integración del puerto en la ciudad** y siendo **motor de desarrollo** del tejido social y empresarial de su entorno.

### VISIÓN



Ser un puerto altamente **competitivo** sustentado sobre **la innovación** y ser **referencia en el Mediterráneo** por su **actitud proactiva** y su **sostenibilidad**.

### VALORES



- La satisfacción de los clientes.
- Sentimiento de pertenencia.
- Cercanía en el trato humano.
- Compromiso con el desarrollo de la sociedad en general.
  - La seguridad.
- Trabajo en equipo.

## 1.2. PLAN ESTRATÉGICO

Durante el año 2016, la Autoridad Portuaria de Castellón ha trabajado en la implantación del Plan Estratégico 2013-2017, cuyo objetivo estratégico es **incrementar la competitividad del Puerto de Castellón** en beneficio de todos sus grupos de interés.

Para la consecución de este objetivo se trabaja en torno a 5 líneas estratégicas:

### OBJETIVO GENERAL INCREMENTAR LA CAPACIDAD COMPETITIVA DEL PUERTO

Las acciones son desarrolladas a través de 5 grupos de trabajo, uno por línea estratégica, y validadas bianualmente en el seno del Comité de Competitividad, integrado por representantes de la Comunidad Portuaria y de la propia Autoridad Portuaria.

#### 1. OPTIMIZACIÓN DE PROCESOS Y SERVICIOS

cuyo objetivo es fomentar la competitividad del puerto mediante la mejora continua de los procesos de la Comunidad Portuaria, garantizando el nivel óptimo en la relación precio, tiempo y calidad.

1

#### 2. DESARROLLO DE LA INTERMODALIDAD

para promover la competitividad mediante la integración de todos los medios de transporte a la cadena logística del puerto.

2

**3. PUESTA EN VALOR DE LOS ACTIVOS**, que potencie el uso de las infraestructuras y suelo disponible como eje de desarrollo del puerto y motor de la sociedad en general.

3

#### 4. EQUILIBRIO Y DIVERSIFICACIÓN DE TRÁFICOS

para favorecer el incremento equilibrado en el volumen de tráfico a través del puerto, buscando mantener la competitividad en el tiempo y promoviendo el desarrollo de valor añadido en los servicios.

4

#### 5. PROMOCIÓN DE LAS POLÍTICAS DE SOSTENIBILIDAD Y RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

cuyo objetivo es afianzar el papel del puerto como agente de desarrollo del tejido social y empresarial, favoreciendo así la integración puerto-ciudad.

5

### 1.2. PLAN ESTRATÉGICO

A continuación se muestra un cuadro resumen, por línea estratégica, del grado de consecución de las **acciones prioritizadas** en cada una de ellas.

GRUPO	ACCIÓN	TAREA	ESTADO	
1	A.1.1. Diseñar un plan para el desarrollo de implantación de las TIC en PortCs mediante soluciones que integren a los agentes de la Comunidad Portuaria	Port Community System. Revisión e implementación módulos 2014	Finalizado	
		Port Community System. Revisión e implementación módulos 2015	Finalizado	
		Port Community System. Revisión e implementación módulos 2016	Finalizado	
	A.1.2. Implementar un sistema de optimización y mejora continua de procesos e índices de competitividad	Promoción de la permanencia de los servicios paraaduaneros. Análisis de la gestión de los PIF en los puertos españoles	Finalizado	
		Promoción del uso de la ventanilla única para trámites aduaneros entre los usuarios del puerto	Finalizado	
		Crear e implementar sistemas de seguimiento de procesos: Estiba	En curso	
	A.1.3. Reducir los costes del paso de la mercancía	Renegociar las tarifas en los contratos de servicios: Remolque	Finalizado	
		Análisis costes y operativa de los Servicios Técnico-náuticos	Finalizado	
	2	A.2.1. Garantizar la conectividad del Puerto con el Corredor Mediterráneo	Análisis de la situación actual y estudio de las distintas alternativas en función del ancho programado para el Corredor Mediterráneo (UIC o UIC + Ibérico) y del horizonte temporal de la llegada del acceso ferroviario por el sur	Finalizado
			Análisis multicriterio de las alternativas identificadas en base a tres horizontes temporales (corto, medio y largo plazo)	Finalizado
Infraestructura ferroviaria de la Dársena Sur y puente ferroviario de conexión			En curso	
A.2.2. Dotar de acceso ferroviario sur a la Dársena Sur y de estación intermodal		Estación intermodal	En curso	
		Tramitación solicitud de ayudas CEF para accesibilidad ferroviaria en el Puerto de Castellón	Finalizado	
A.2.3. Promover el acceso viario entre la CS-22 y la dársena sur		Construcción de las obras del acceso viario a la Dársena Sur	Finalizado	
		Desarrollo viario en función de las necesidades de los nuevos concesionarios de la Dársena Sur 2015-2016	Finalizado	
		Estudio comparativo de las diferentes tecnologías de la recogida de pluviales	Finalizado	
A.2.4. Desarrollar la infraestructura de las zonas logísticas internas		Plan de inversiones a corto plazo	Finalizado	
		Plan de inversiones a medio plazo	Finalizado	
	Estudio de inversiones y subvenciones en el Sistema Portuario	En curso		



## 1.2. PLAN ESTRATÉGICO

GRUPO	ACCIÓN	TAREA	ESTADO
3	A.3.1. Red de Promoción Internacional	Plan de Internacionalización	Finalizado
	A.3.2. Desarrollo de un Plan Comercial específico para la Dársena Sur	Relanzamiento de la Marca Dársena Sur	Finalizado
		Estudio de la situación del IBI para la reactivación de iniciativas	Finalizado
	A.3.3. Desarrollo de una cartera de servicios de valor añadido	Servicio de Información a la Comunidad. Boletín SIC	Finalizado
		Formalización del servicio de asesoramiento a empresas concesionarias	Finalizado
		Normalización de la gestión de las ocupaciones portuarias singulares	Finalizado
		Política de manipulación de graneles sólidos en concesiones administrativas con interacción en la red viaria	Finalizado
		Estructuración del procedimiento de ampliación del plazo de las concesiones administrativas	Finalizado
		Estudio valoración de terrenos 2016	En curso
		Análisis mercancías movidas por puertos Comunidad Valenciana	Finalizado
Estudio estadístico del sector cerámico		Finalizado	
4	A.4.1. Desarrollar plan comercial por mercado	Estudio estadístico potencialidad sector del cereal	Finalizado
		Estudio estadístico potencialidad sector de los cítricos	Finalizado
		Estudio estadístico potencialidad sector del coque	Finalizado
		Estudio estadístico del sector de los fertilizantes	Finalizado
		Estudio estadístico potencialidad sector de las chatarras	Finalizado
		Estudio estadístico del sector de las energías renovables	Finalizado
		Estudio estadístico del sector de la biomasa	Finalizado
		Estudio estadístico del sector del papel y pasta del papel	Finalizado
		Estudio estadístico del sector de los taninos, materias colorantes y pigmentos	Finalizado
		Estudio estadístico del sector de las legumbres	Finalizado
Estudio estadístico del sector de los productos cárnicos y Pescados	Finalizado		
Estudio estadístico del sector del circonio	Finalizado		



## 1.2. PLAN ESTRATÉGICO

GRUPO	ACCIÓN	TAREA	ESTADO	
4	A.4.2. Desarrollar una política de promoción dirigida a operadores de tráfico portuario	Análisis situación principales navieras	Finalizado	
		Estudio sobre el impacto de los grandes buques en las terminales	Finalizado	
	A.3.3. Desarrollo de una cartera de servicios de valor añadido	Crear un Plan de bonificaciones para empresas actuales que generen un mayor tráfico. 2014	Finalizado	
		Crear un Plan de bonificaciones para empresas actuales que generen un mayor tráfico. 2015	Finalizado	
		Propuesta Coeficientes Correctores para Plan de Empresa 2017	En curso	
		Crear un Plan de Bonificaciones Estratégicas para Plan Empresa 2017	En curso	
	A.4.4. Crear observatorio de mercado	Análisis cuenta de la escala. Estudio comparativo de los puertos de Castellón y Sagunto	Finalizado	
		Estudio de alternativas que permitan dar mejor uso al SIM	Finalizado	
	5	A.5.1. Promover el desarrollo de PortCastelló como generador de bienestar social	Estudio de impacto económico y social del puerto sobre sus grupos de interés	Finalizado
			Implantación de acciones de RSC en el Puerto de Castellón	Finalizado
A.5.2. Consolidar el modelo de desarrollo sostenible		Proyecto de telegestión en torres de iluminación. Muelle de la Cerámica	Finalizado	
		Reducción consumo energético en el edificio "Clientes"	Finalizado	
		Guía de ecoeficiencia en oficinas	Finalizado	
		Transporte sostenible: fomentar el uso del TRAM entre los usuarios/clientes del Puerto de Castellón	Finalizado	
		Reducción consumo energético en el edificio "Oficinas Centrales"	Finalizado	
		Estudio para la difusión de actuaciones medioambientales y de eficiencia energética con las visitas de colectivos al Puerto de Castellón	Finalizado	
		Telegestión alumbrado público Puerto de Castellón. 1ª fase	Finalizado	
		Medidas de lucha contra la contaminación marina	Finalizado	
A.5.3. Desarrollar políticas activas de integración con la ciudad	Seguimiento en prensa de prácticas medioambientales	Finalizado		
	Telegestión alumbrado público Puerto de Castellón. 2ª fase	En curso		
	Estudio sobre los Planes de emergencia de un puerto	En curso		
		Protocolo de actuación ante recepciones de cruceros en PortCastelló	Finalizado	
		Estudio sobre zonas lúdicas portuarias	Finalizado	

## 1.3. ÓRGANOS DE GOBIERNO\_1.3.1. Consejo de Administración | 21

El Consejo de Administración es el órgano colegiado de gobierno de la Autoridad Portuaria de Castellón. En su seno se toman los principales acuerdos de la entidad, en base a las funciones y competencias establecidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre).

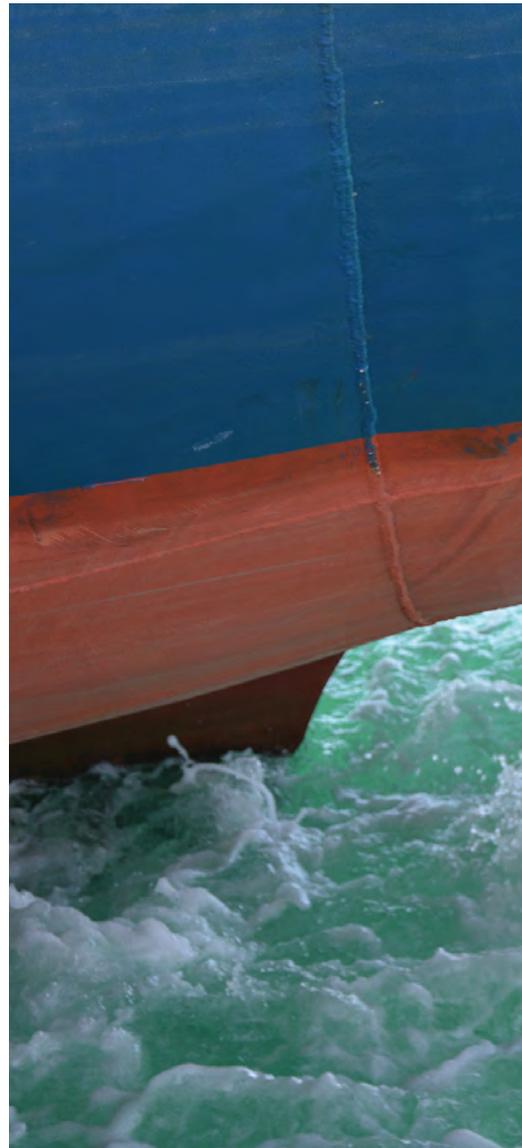
### Composición Consejo de Administración

NOMBRE	CARGO EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	ENTIDAD / SECTOR REPRESENTADO	CARGO EN LA ENTIDAD DE PROCEDENCIA
ILMO. SR. D. FRANCISCO TOLEDO LOBO	Presidente	Autoridad Portuaria de Castellón	Presidente
SR. D. RAFAEL MONTERO GOMIS	Vicepresidente (hasta el 27/10/2016)	Organizaciones empresariales	Secretario General de la Confederación de Empresarios de Castellón
SR. D. SEBASTIÁN PLÁ COLOMINA	Vicepresidente (desde el 27/10/2016)	Sectores económicos relevantes en el ámbito portuario	Presidente de la Asociación de Consignatarios y Empresas Portuarias de Castellón
SR. D. ROBERTO J. ARZO CUBERO	Director	Autoridad Portuaria de Castellón	Director
SR. D. JOSÉ JAVIER PERIS SEGARRA	Vocal	Generalitat Valenciana	Coordinador de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Castellón
ILMO. SR. D. CARLOS DOMINGO SOLER	Vocal	Generalitat Valenciana	Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad
SRA. D <sup>a</sup> . MARÍA ÁNGELES FERNÁNDEZ IZQUIERDO	Vocal	Generalitat Valenciana	Catedrática de Economía Financiera y Contabilidad en la Universidad "Jaume I" de Castellón
SR. D. CARLOS CABRERA AHÍS	Vocal	Generalitat Valenciana	Vicepresidente de la Confederación de Empresarios de Castellón
EXCMA. SR. D <sup>a</sup> . AMPARO MARCO GUAL	Vocal	Ayuntamiento de Castellón	Alcaldesa de Castellón
ILMO. SR. D. ENRIC NOMDEDÉU BIOSCA	Vocal (hasta el 03/11/2016)	Ayuntamiento de Castellón	Vicecalde y Primer Teniente de Alcalde
ILMA. SRA. D <sup>a</sup> . ALICIA BRANCAL MAS	Vocal (desde el 04/11/2016)	Ayuntamiento de Castellón	Vicealcaldesa y Primera Teniente de Alcalde
SR. D. JOSÉ MIGUEL LUBIÁN GARCÍA	Vocal	Administración General del Estado	Subdirector de Planes de Empresa de Puertos del Estado
ILMO. SR. D. JAVIER MOLINER GARGALLO	Vocal	Administración General del Estado	Presidente Diputación Provincial de Castellón
SRA. D <sup>a</sup> . MARÍA JOSÉ RUIZ SÁNCHEZ	Vocal (hasta el 15/09/2016)	Administración General del Estado	Abogada del Estado-Jefe en Castellón
SR. D. ALBERTO TORRÓ MOLÉS	Vocal (desde el 16/09/2016)	Administración General del Estado	Abogada del Estado-Jefe en Castellón
SR. D. JOSÉ MIGUEL MANAUTE RAPOSO	Vocal	Administración General del Estado	Capitán Marítimo
SRA. D <sup>a</sup> . MARÍA DOLORES GUILLAMÓN FAJARDO	Vocal	Cámara de Comercio, Industria y Navegación	Presidenta
SR. D. SEBASTIÁN PLÁ COLOMINA	Vocal (hasta el 27/10/2016)	Sectores económicos relevantes en el ámbito portuario	Presidente de la Asociación de Consignatarios y Empresas Portuarias de Castellón
SR. D. JUAN ANTONIO GIMENA ROBLES	Vocal	Organizaciones sindicales	Secretario Provincial del Sector de Puertos
SR. D. MANUEL BREVA FERRER	Secretario		



### 1.3.2. Consejo de Navegación |\_06

Es un órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de la Autoridad Portuaria. En él están representados las entidades y organismos que tienen un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto y del comercio marítimo o que pueden contribuir al mismo de manera eficaz.



### 1.3.3. Comité de Servicios Portuarios

En el Comité de Servicios Portuarios, constituido en el seno del Consejo de Navegación y Puerto, están representados los usuarios de servicios u organizaciones que los representan y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más relevantes.

#### Composición Consejo de Administración

Sr. D. ROBERTO ARZO CUBERO	Representante Autoridad Portuaria de Castellón
Sr. D. ANTONIO VELASCO GÓMEZ	Representante Autoridad Portuaria de Castellón
Sra. D.ª YOLANDA JURADO CORREAS	Representante Autoridad Portuaria de Castellón
Sr. D. JOSÉ MIGUEL MANUTE RAPOSO	Representante Capitanía Marítima
Sr. D. VICENTE LLORENS ISAAC	Representante Empresas Transitarias
Sr. D. JAVIER HERRERA VILAR	Representante Empresas Estibadoras
Sr. D. JOSÉ L. GONZÁLEZ ANTÓN	Representante Empresas de Remolque
Sr. D. VICENTE BASTÁN LLACH	Representante Empresas de Amarre
Sr. D. RICARDO PALOMINO CORTÉS	Representante Empresas de Residuos Líquidos
Sr. D. JAVIER ALMENAR RAMÍREZ	Representante Empresas de Residuos Sólidos
Sr. D. IÑAKI RUBIO RODRIGO	Representante Empresas de Residuos Sólidos y Líquidos
Sr. D. SEBASTIÁN PLÁ COLOMINA	Representante Empresas Consignatarias
Sr. D. VICENTE J. RIUS PERSIVA	Representante Sociedad de Estiba
Sr. D. VÍCTOR LARREA GORROCHATEGUI	Representante Corporación de Prácticos de Castellón
Sr. D. ÁNGEL PICÓ SOPELANA	Representante Prácticos de BP
Sr. D. JOAQUÍN PESUDO DUPLÁ	Representante Coordinadora Trabajadores Portuarios
Sr. D. JUAN ANTONIO GIMENA ROBLES	Representante Sindicato UGT
Sr. D. PEDRO SANTAMARÍA BILBAO	Representante Sindicato CC.OO
Sra. D.ª SONIA MUÑOZ SÁNCHEZ	Secretaria

## 1.4. INFRAESTRUCTURAS Y ESPACIOS PORTUARIOS

### 1.4.1. Infraestructuras I\_08

En el año 2016, la Autoridad Portuaria de Castellón ha llevado a cabo una inversión de más de 3 millones de euros, destinando la mayor parte de la misma a la urbanización de la nueva Dársena Sur, la pavimentación y habilitación de la explanada Norte y a las obras de pequeño presupuesto.



### 1.4.2. Obras portuarias

#### 1.4.2.1. Pavimentación de parcela en la zona del muelle del centenario

Las obras consisten en la ejecución de una solera de hormigón armado para acopio y almacenamiento de contenedores.

Se comienza con la compactación de 23 cm de zahorra sobre la que se coloca mallazo electrosoldado tipo ME 15x15 A Ø 6-6 B 500 S para posteriormente proceder al vertido, vibrado y curado del hormigón HP-45 conformando una solera de 6.444 m<sup>2</sup> con sus respectivas juntas.



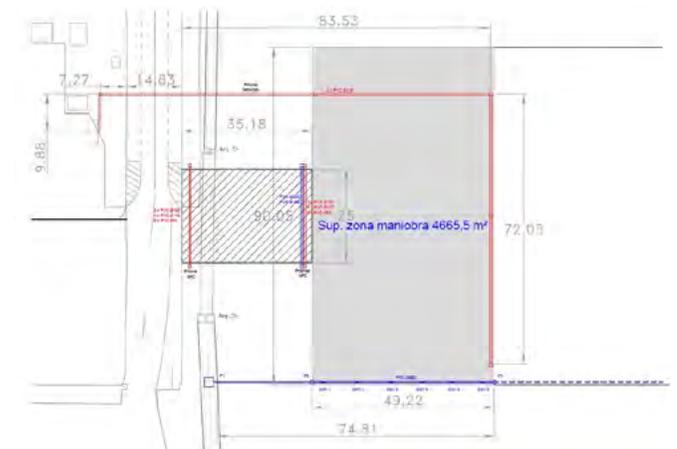
#### 1.4.2.2. Pavimentación de parcela junto al vial principal de la Dársena Sur

Las obras consisten en la ejecución de una solera de de hormigón armado para el acopio, almacenamiento y manejo de graneles en la Dársena Sur.

Se comienza con la excavación en zanja para la canalización de la red de drenaje, consistente en 74,8 m de tubo de PVC de 600 mm de diámetro y 3 pozos de registro, y los servicios mediante prismas y arquetas de registro de 50\*50 cm.

Se procede a la compactación de 25 cm de zahorra artificial sobre la que se coloca mallazo electrosoldado tipo ME 15x15 A Ø 6-6 B 500 S para posteriormente proceder al vertido, vibrado y curado del hormigón HP-4,5 conformando una solera de 4.666 m<sup>2</sup> con sus respectivas juntas.

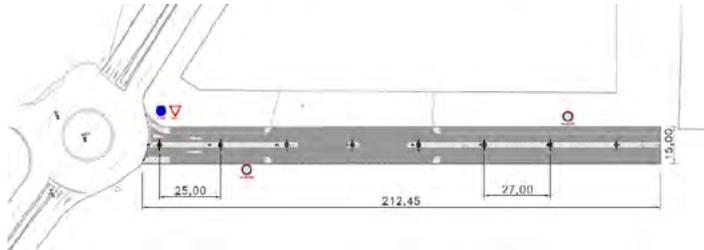
Para dar acceso a la parcela desde el vial principal se ha procedido a aglomerar 879 m<sup>2</sup>, para lo cual sobre 25 cm de zahorra artificial se han extendido y compactado 12 cm en capa de base de G-25, 8 cm de G-20 en capa intermedia y 4 cm de D-12 de capa de rodadura.



## 1.4. INFRAESTRUCTURAS Y ESPACIOS PORTUARIOS

### 1.4.2.3. Ejecución del vial transversal en la Dársena Norte

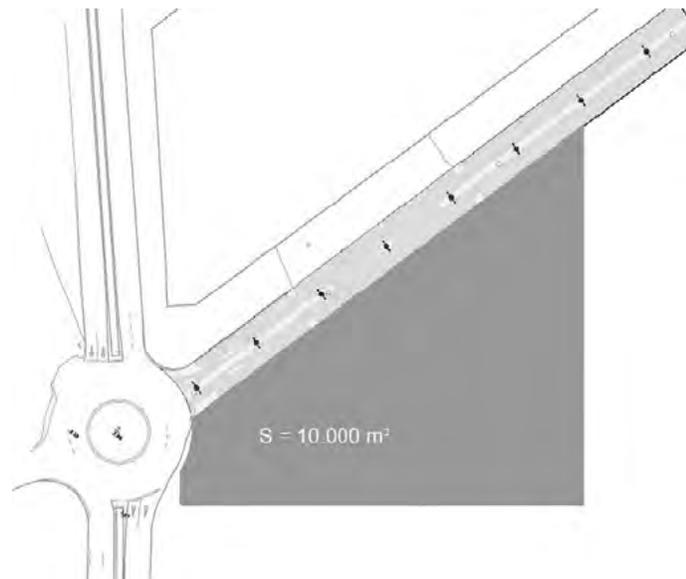
El proyecto consiste en la ejecución de un vial de 212,45 m de longitud y 15 m de ancho con una calzada por sentido de 4 m y una zona de aparcamiento de 2,75 m por sentido, separadas por una mediana de 1,5 m en la que se ejecutan las instalaciones de voz y datos además del alumbrado.



La obra consiste en la formación de la explanada, así como de una base compuesta por 25 cm de zahorra artificial extendida y compactada, pavimentación con MBC compuesta por una base de 12 cm G-25, una capa intermedia de 8 cm de G-20 y una capa de rodadura de 4 cm de D-12, y la realización de las obras de drenaje para canalizar las aguas pluviales mediante tubo de PVC corrugado de 800 y 1.200 mm según planos.

### 1.4.2.4. Pavimentación de parcela en la Dársena Norte

Las obras consisten en la ejecución de una solera de hormigón armado para acopio y almacenamiento de contenedores vacíos.



Se comienza con la compactación de 25 cm de zahorra sobre la que se coloca mallazo electrosoldado tipo ME 15x15 A Ø 6-6 B 500 S para posteriormente proceder al vertido, vibrado y curado del hormigón HF-3,5 conformando una solera de 10.000 m<sup>2</sup> con sus respectivas juntas.

### 1.4.2.5. Urbanización de parcela en la Dársena Sur

La obra se realiza con el objetivo de dotar a la Dársena Sur de una nueva explanada de 8.550 m<sup>2</sup> para el almacenamiento y regulación de graneles sólidos, adecuándose a las necesidades de las instalaciones presentes cómo consecuencia del crecimiento de este tipo de tráfico en las instalaciones del Puerto de Castellón.



#### Pavimentación

Se pavimenta una solera de hormigón con un mallazo sobre una base de zahorras artificiales. El bombeo de la misma es hacia el exterior de los viales, para favorecer la evacuación de las aguas pluviales. Se hace un tratamiento superficial tipo fratasado para aumentar la rugosidad de la superficie final.

#### Drenaje de aguas pluviales

Se dispone de una red perimetral formada por tubo de polietileno de 600 mm que recorre toda la parte exterior de la solera y recoge las aguas pluviales de toda la explanada. Antes de su vertido a la red de drenaje de la Dársena Sur se colocan decantadores para evitar la obstrucción de esta.

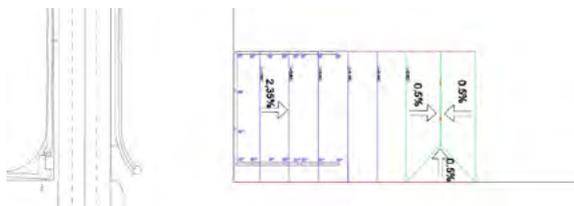
#### Servicios

Se dota la explanada del alumbrado necesario, para ello se colocan torres con proyectores LED en las esquinas de la misma.

## 1.4. INFRAESTRUCTURAS Y ESPACIOS PORTUARIOS

### 1.4.2.6. Ejecución de box para manipulación de graneles sólidos en la Dársena Sur

El fuerte crecimiento del tráfico de graneles sólidos reflejado en las estadísticas del Puerto de Castellón y especialmente en los últimos tiempos en la dársena sur del mismo, así como la sensibilidad medioambiental de la operativa en el manejo de los mencionados productos, hace necesario establecer zonas equipadas en las que pueda realizarse la mencionada actividad en las condiciones técnicas, medioambientales y de seguridad óptimas.



La obra consiste en la ejecución de 3 muros de hormigón armado de 0,8 m de anchura y 6,5 m de altura sobre zapatas conformando una U sobre la que se ejecuta la solera de hormigón resistente a flexotracción HF-4,5 de 25 cm de espesor sobre 25 cm de base de zahorra artificial.



### 1.4.3. Planificación de los espacios portuarios |\_07

#### 1.4.3.1. Delimitación de los espacios y usos portuarios (DEUP) |\_17, E\_10, E\_11

De conformidad con el artículo 69.3 del Real decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, celebrado el 13 de diciembre de 2013, ratificó la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (en adelante

DEUP) del Puerto de Castellón. Actualmente, el DEUP se encuentra en tramitación con el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE).

Para consultar la tramitación anterior, ver mismo apartado de la Memoria de Sostenibilidad del año 2015

[http://www.portcastello.com/libros/memoria\\_sostenibilidad\\_2011](http://www.portcastello.com/libros/memoria_sostenibilidad_2011).

#### TONELADAS MOVIDAS POR METRO CUADRADO DE DICHA ZONA DE SERVICIO (OPPE: E\_10)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Toneladas totales movidas (tn)	12.446.926	13.076.172	12.908.699	13.879.800	15.590.256	16.474.189	17.042.674
Superficie concesionable (m <sup>2</sup> )	1.850.000	2.350.000	2.750.000	2.750.000	2.750.000	2.750.000	2.750.000
Ratio (tn/ m <sup>2</sup> )	6,73	5,56	4,69	5,05	5,66	5,99	6,20

#### TONELADAS MOVIDAS POR TERMINALES MARÍTIMAS (OPPE: I\_17)

	2012	2013	2014	2015	2016
Tráfico movido por terminales marítimas con muelles particulares (tn)	7.097.0243	7.729.540	9.311.697	10.036.328	9.633.128
Tráfico total de mercancías (tn)	12.908.699	13.897.800	15.590.256	16.474.189	17.042.674
Ratio (%)	54,98	55,69	59,72	60,92	56,52

Nota: Se han tenido en cuenta los muelles con atraque privado: BP (D. Sur, Campo Boyas, Isla Pantalán), UBE, CLH, Infinita Renovables y PortSur.

Como puede comprobarse en la tabla anterior, el ratio de toneladas movidas por terminales marítimas ha descendido ligeramente, por un descenso del tráfico movido en terminales , a la vez que se ha dado un incremento del tráfico total.

#### TONELADAS MOVIDAS POR METRO LINEAL DE MUELLE EN ACTIVO (OPPE: E\_11)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Toneladas totales movidas (tn)	12.446.926	13.076.172	12.908.699	13879800	15.590.256	16.474.189	17.042.674
Metro lineal de muelle en activo (m)	8.339	8.750	8.750	8750	8750	8.750	8.750
Ratio (tn/m)	1.492,62	1.494,42	1.475,27	1586,26	1.781,74	1882,76	1.947,73

## 1.4. INFRAESTRUCTURAS Y ESPACIOS PORTUARIOS

### 1.4.3.2. Accesos viarios |\_22

Para evitar el tráfico de vehículos pesados por dentro del núcleo urbano y dotar de una buena conexión a la franja litoral desde la antigua N-225, la Autoridad Portuaria de Castellón ha ejecutado un acceso directo a la Dársena Sur, aunque no el definitivo. Los técnicos de la APCS ya han realizado un estudio previo de lo que será el emplazamiento definitivo del vial, de acuerdo con el PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) de Castellón. Consiste en unir la carretera CV-183, antigua N225, con la franja litoral y conectar la Dársena Sur del puerto. De esta forma se verán reducidos los impactos del tráfico rodado: emisiones de gases contaminantes a la población (CO, CO<sub>2</sub>,...), contaminación acústica, etc.



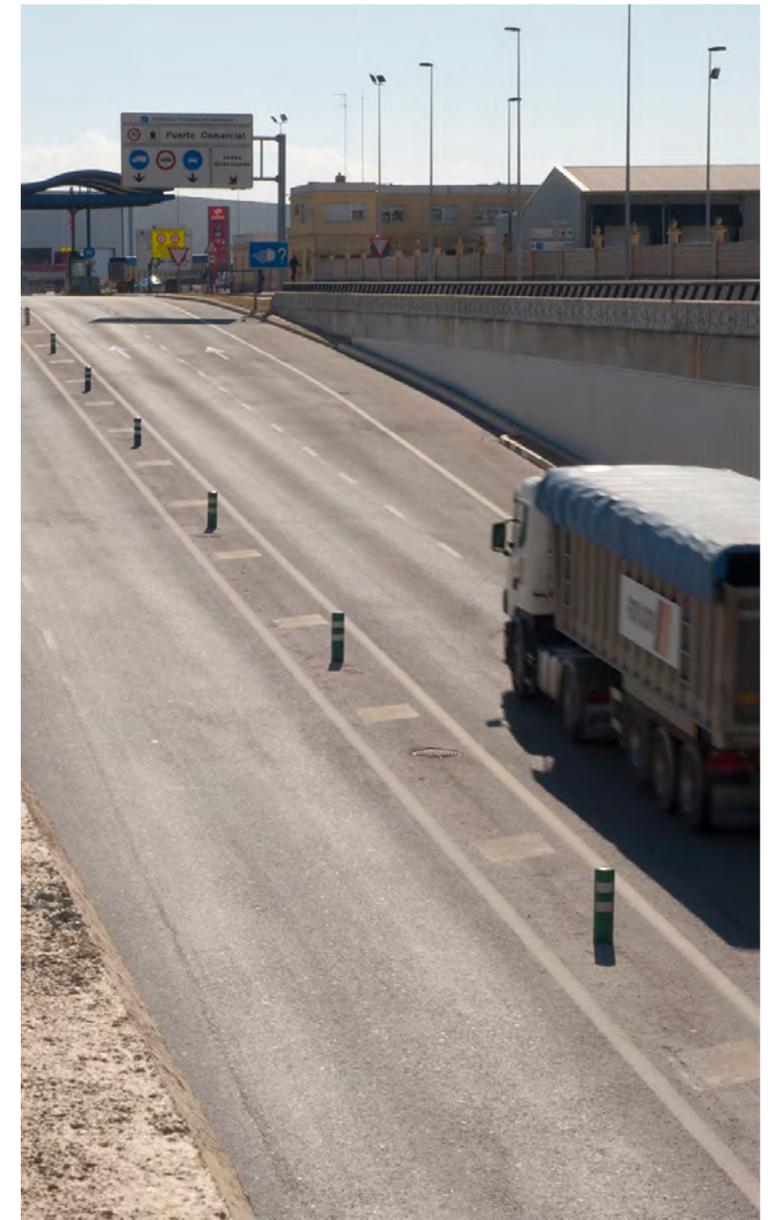
### 1.4.3.3. Accesos ferroviarios |\_22

A finales de 2013 comenzó la tramitación administrativa para la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental del acceso ferroviario Sur.

En 2014 se modificó la normativa para la tramitación de la Declaración de Impacto Ambiental, solicitándose un análisis de riesgos teniendo que volver a someter al trámite de información pública para las oportunas alegaciones y su remisión posterior al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente.

En mayo de 2015 se obtuvo la Declaración de impacto Ambiental del acceso ferroviario Sur por el trazado central, publicándose en el BOE el 29 de mayo. Posteriormente en julio se aprobó definitivamente el Estudio Informativo del Acceso Sur.

A finales de 2016 se informó a esta Autoridad Portuaria que era la encargada de la redacción del proyecto constructivo.





## 1.5. TRÁFICOS Y MERCADOS |\_11, |\_13

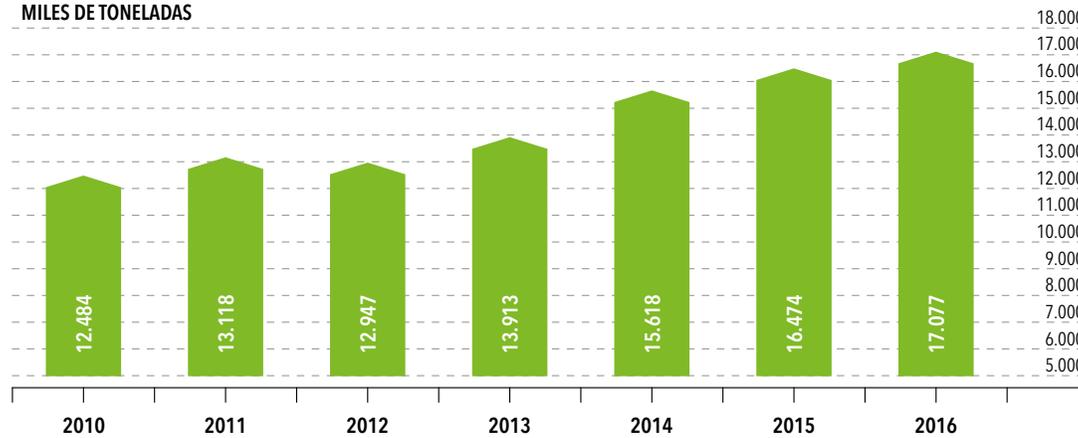
### 1.5.1. Tráfico portuario |\_10

#### Tráfico total

El tráfico total de mercancías del Puerto de Castellón durante el año 2016 ha crecido un 3,66 % respecto al año anterior, debido fundamentalmente al importante ascenso de los graneles sólidos y de la mercancía general.

#### EVOLUCIÓN TRÁFICO TOTAL

MILES DE TONELADAS

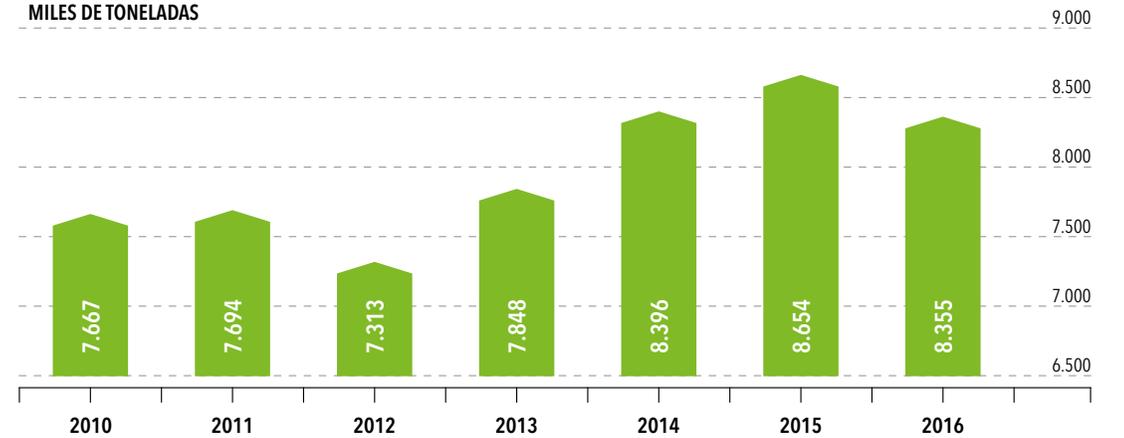


#### Graneles líquidos

El tráfico de graneles líquidos ha decrecido un 3,46 % debido al descenso de petróleo crudo (-1,3 %), de fuelóleo (-11,0 %), de gasóleo (-20,4 %), de gasolinas (-8,7 %) y de éteres (-19,8 %). Por el contrario han aumentado los volúmenes de Biodiesel (55,0 %), ácido sulfúrico (30,4 %), amoníaco (8,8 %), de aceites vegetales (2,9 %) y Ciclohexano (11,2 %).

#### EVOLUCIÓN GRANELES LÍQUIDOS

MILES DE TONELADAS





## 1.5. TRÁFICOS Y MERCADOS | 11, 13

### Graneles sólidos

El tráfico de graneles sólidos ha aumentado un 12,12 %. Los incrementos más significativos corresponden al movimiento de feldspatos (31,8 %), al grupo de arcillas (23,6 %), a las arenas (11,1 %), al caolín (11,0 %), a la urea (35,3 %), al circonio (15,8 %), y la nefelina (77,1 %). Con tasas de crecimiento negativas encontramos el coque (-14,4 %), el sulfato amónico (-11,6 %), los cereales (-38,8 %), los fosfatos abonos (-21,1 %) y el cemento a granel (-23,2 %).

### Mercancía general

Durante el 2016 el tráfico de mercancía general ha aumentado un 10,64 % con un incremento del 13,04 % en la mercancía movida en contenedor y un descenso del 12,19 % en la mercancía general sin contenedor.

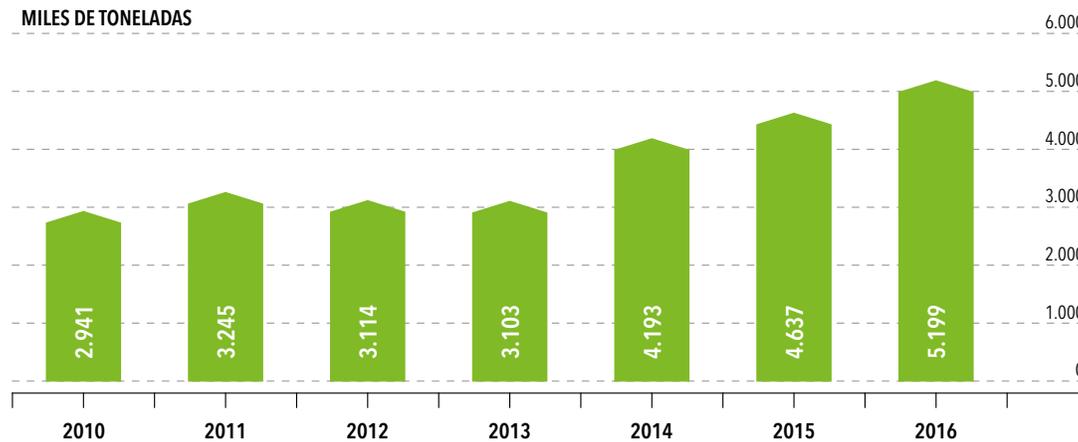
La mercancía en contenedor ha superado los 3,2 millones de toneladas en un nuevo record histórico. El número de TEUs ha crecido un 5,70 %. Consiguiéndose un nuevo record histórico al superar los 226.000 TEUs.

Destaca el ascenso del embarque de contenedores con azulejos y baldosas (1,3 %).

En mercancía general convencional aumenta el embarque de fritas y esmaltes (8,9 %) y los polímeros de propileno (485,5 %) y disminuye el embarque de tableros de madera (-32,8 %).

### EVOLUCIÓN GRANELES SÓLIDOS

MILES DE TONELADAS



### EVOLUCIÓN MERCANCÍA GENERAL

MILES DE TONELADAS



## 1.5. TRÁFICOS Y MERCADOS |<sub>11</sub>, |<sub>13</sub>

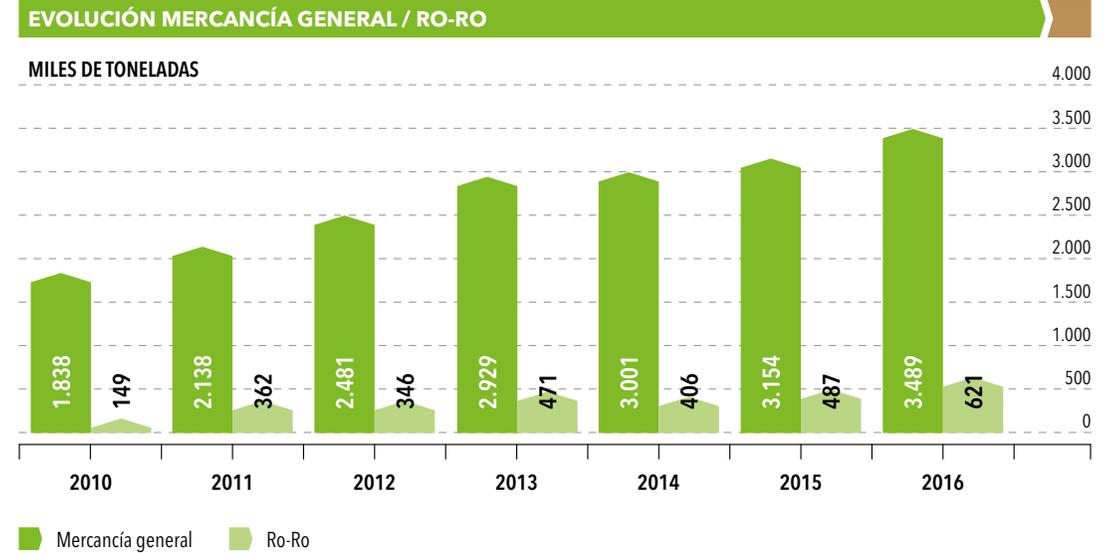
### Tráfico por presentación

En el gráfico de la evolución por presentación podemos apreciar un incremento de los graneles sólidos y de la mercancía general en contenedor en detrimento de los graneles líquidos.



### Tráfico ro-ro

El tráfico ro-ro presenta una tendencia positiva, con importantes crecimientos durante los dos últimos años. En el 2016 ha crecido un 27,61 % respecto del año anterior. El número de buques Ro-Ro ha sido de 87 lo que supone un incremento de este tipo de buques de un 19,18%.



## 1.5. TRÁFICOS Y MERCADOS | 11, 13

### Tráfico rodado

El importante crecimiento de los graneles sólidos y la mercancía general, movidos por carretera, dan cada vez más peso al tráfico rodado frente a los graneles líquidos movidos por tubería. Por lo que el crecimiento del tráfico total esta cada vez más vinculado a los buenos datos del tráfico rodado, ya sea por carretera o ferrocarril.

### EVOLUCIÓN TRÁFICO TOTAL / CARRETERA



### 1.5.2. Cruceros

Como cada año, PortCastelló comienza el ejercicio elaborando un informe que recoge las tendencias del sector y las previsiones de crecimiento de acuerdo al balance del ejercicio anterior. En 2016, además se contó con la colaboración de la Agència Valenciana del Turisme que nos presentó las conclusiones del estudio *'Perfil del crucerista extranjero que realiza escala en puertos de la Comunidad Valenciana'* y que nos permitió conocer aspectos motivacionales a la hora de elegir destinos, así como datos sociodemográficos y comportamentales de los cruceristas que eligen las ciudades de los puertos valencianos. Además, desde la AGV se constituyó la "Comisión de Turismo de Cruceros" en el marco del Consejo de Turismo de la GV a la que se sumó PortCastelló con el objetivo de integrar el puerto de Castellón en la estrategia turística de la Generalitat Valenciana

Se asistió a los eventos más relevantes relacionados con el sector, Entre ellos: Fitur 2016 en Madrid, los Premios Excellence de Cruceros en Cartagena, la jornada de CLIA Ports & Destination Summit y la 49 Asamblea General de MedCruise ambas en Santa Cruz de Tenerife, la feria por excelencia del sector cruceros en el Mediterráneo Seatrade Cruise Med celebrada esta edición también en Santa Cruz de Tenerife, y el International Cruise Summit ICS 2016 celebrada en noviembre en Madrid.

La Autoridad Portuaria de Castellón continúa contando con la colaboración del Comité Impulsor del Tráfico de Cruceros (Generalitat, Cámara, Diputación, Ayuntamiento, Puerto y Fundación PortCastelló) desde el que se ha desarrollado una intensa labor de impulso en la prensa internacional y de apoyo a la promoción del destino con los pasajeros que nos visitan.

Las navieras Holland America Lines y Silversea son las que eligieron Castellón para la escala de sus buques, Prinsendam (HAL) el 19 de septiembre, y Silver Cloud (Silversea) el 21 de septiembre.

A finales de octubre se llevó a cabo un fam-trip con la firma inglesa Travelyields, quien se interesó por la potencialidad del destino para prescribirlo a sus clientes.

## 1.5. TRÁFICOS Y MERCADOS | 11, | 13

### 1.5.3. Movilidad sostenible | 22, | 23, | 24

El Puerto de Castellón apuesta por favorecer un sistema integrado de transporte para la consecución de una movilidad sostenible, desarrollando la intermodalidad, integrando con el transporte marítimo, el transporte por carretera y el ferrocarril.

El puerto dispone por sexto año consecutivo de un servicio semanal ferroviario de MacAndrews operado por Transfesa que enlaza el Puerto de Castellón con Bilbao. Es una herramienta más que ofrece PortCastelló a su Comunidad Portuaria para reducir los diferenciales de costes del tramo terrestre con el hinterland.

En el año 2016 se transportaron 36.301 toneladas por ferrocarril, lo que supone un crecimiento del 5,3% respecto del año anterior y una cuota de participación del 0,42% respecto al tráfico total en la Zona I.

#### EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE LA MERCANCÍA MOVIDA POR FERROCARRIL Y CARRETERA (OPPE: | 24)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ferrocarril	767	2.181	16.768	29.493	30.686	34.463	36.301
Carretera	4.778.939	5.382.519	5.595.572	6.031.583	7.193.783	7.790.593	8.688.146
Total	4.779.706	5.384.700	5.612.340	6.061.076	7.224.469	7.825.056	8.724.447
% Ferrocarril	0,01	0,04	0,3	0,49	0,42	0,44	0,42
% Carretera	99,99	99,96	99,7	99,51	99,58	99,56	99,58

El tráfico Ro-Ro ha alcanzado en el año 2016 621.141 toneladas. Lo que supone una cuota del 17,80% sobre el total de mercancía general. El total de buques Ro-Ro han sido 87, que equivale al 5,26% del total.

Como en años anteriores las conexiones entre Castellón y los puertos del norte de África son las que más apuestan por la modalidad de transporte Ro-Ro, que presenta no sólo ventajas económicas sino también medioambientales.

#### EVOLUCIÓN DE LAS TONELADAS MOVIDAS POR FERROCARRIL Y CARRETERA

MILES DE TONELADAS



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Tráfico Ro-Ro (Tn)	148.858	362.374	364.105	471.239	405.668	486.751	621.141
Total M.General (Tn)	1.838.274	2.137.688	2.481.269	2.928.784	3.001.021	3.153.682	3.489.164
Participación Ro-Ro (%)	8,10	16,95	14,67	16,09	13,52	15,43	17,80

## 1.6. CONCESIONES Y SERVICIOS |\_14, |\_15, |\_18, |\_19

### 1.6.1. Concesiones y autorizaciones |\_15, |\_16, |\_18, S\_20

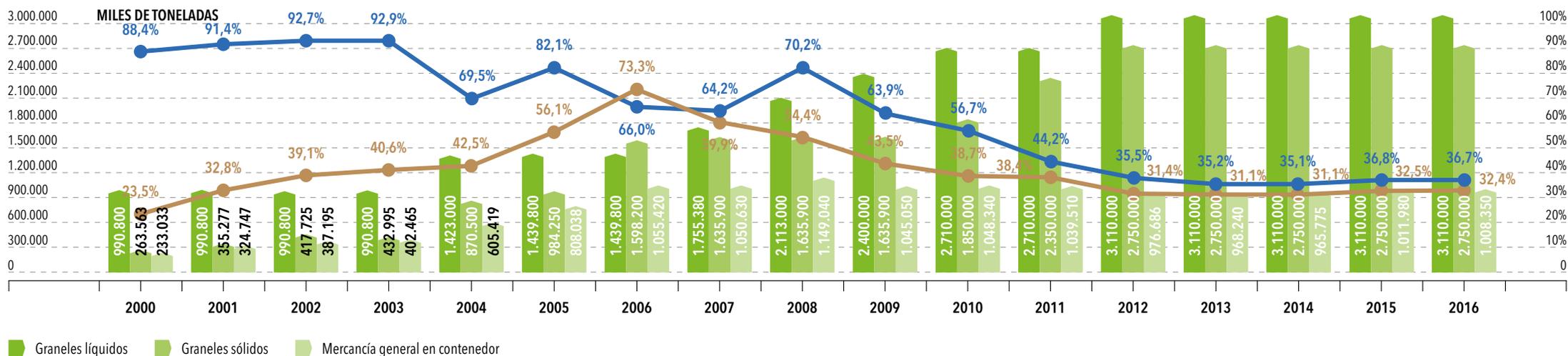
El número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión, autorización o de licencia, se distribuye de la siguiente manera:

#### EVOLUCIÓN CONCESIONES Y AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS (OPPE: |\_15)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Número de empresas en régimen de concesión administrativa	56	55	51	50	50	50	57
Número de empresas en régimen de autorización administrativa	105	107	113	111	117	115	111
Número de empresas con licencia asociada a una ocupación de dominio público portuario	2	6	7	7	7	7	7

Al final del año 2016, el 36,7% de la superficie terrestre y lámina de agua disponible en el Puerto de Castellón está concesionada. No obstante, la superficie total es de 3.110.000 m<sup>2</sup>, de la cual 2.750.000 m<sup>2</sup> se consideran concesionables. En los espacios totales se ha considerado todos los espacios, tanto de tierra como de lámina de agua, tanto de la zona Norte como de la Dársena Sur, susceptibles de ser concesionados.

#### EVOLUCIÓN MERCANCÍA GENERAL / PORCENTAJE DE SUPERFICIE REAL, COMO USO COMERCIAL Y CONCESIONARIO (OPPE: |\_16)



La superficie en concesión aunque ha disminuido ligeramente respecto al año anterior, parece recuperarse a partir del 2014 después de un descenso mantenido en los años anteriores, ocasionados fundamentalmente por la crisis económica.

## 1.6. CONCESIONES Y SERVICIOS |\_14, |\_15, |\_18, |\_19

### 1.6.2. Servicios prestados |\_14, |\_18, |\_19

La APCS presta, junto a los operadores, diferentes servicios con el objetivo de gestionar adecuadamente la infraestructura portuaria y facilitar un óptimo desarrollo de la operativa. Concretamente los servicios que se prestan en el Puerto de Castellón son: servicios generales, servicios portuarios, servicios comerciales y servicios de señalización marítima. Todos ellos se prestan en una marco de libre y leal competencia excepto los servicios generales y los de señalización marítima que los presta la APCS y el practicaje, prestado por la Corporación de Prácticos.

Son **servicios generales** aquellos de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de la APCS (ordenación y control del tráfico, alumbrado en zonas comunes, servicio de policía, limpieza de zonas comunes, prevención y control de emergencias, etc.)

Como **servicios portuarios** se contemplan aquellas actividades necesarias para la explotación del puerto asociadas con el tráfico marítimo. Las principales actividades que se engloban en los servicios portuarios son: el servicio técnico-náutico de practicaje, el servicio de remolque prestado por la empresa Remolques del Mediterráneo, S.A. desde del año 2004, y el servicio de amarre y desamarre realizado por la empresa Consulmar, S.L. desde el año 1995 (véase apartado 3.4.4.3).

Por otro lado se consideran el **servicio de pasaje**, con poca incidencia de momento en la APCS y del que se ha desarrollado durante el año 2014 el Pliego de Prescripciones Particulares pendiente de aprobar por el Consejo de Administración una vez recibido el informe favorable por parte de Puertos del Estado. También tiene cabida el **servicio de recepción de desechos** generados por buques, prestado en la actualidad por cuatro licenciatarios, y por último, el servicio de manipulación de mercancías comúnmente conocido por servicio de estiba/desestiba. En este punto cabe destacar la desaparición de la consideración del servicio de transporte horizontal y el depósito como servicio portuario, pasando a ser servicios comerciales.

En lo que respecta a los **servicios comerciales** son las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculados a la actividad portuaria. En la actualidad los servicios comerciales más relevantes son la aguada, la comercialización de la luz y el suministro de combustible a buques. Estos servicios se prestan en régimen de concurrencia y requieren de la autorización de la APCS, pudiendo tener asociada o no una ocupación de dominio público.

En el año 2012 se aprobaron los pliegos de los servicios comerciales, concretamente el de prestación del servicio de combustible a buques, y el de avituallamiento y aprovisionamiento a buques, que cuentan en la actualidad con 4 prestadores para el servicio de combustible a buques y 22 prestadores del servicio de aprovisionamiento y avituallamiento. Durante el 2016 se ha producido una baja y se han autorizado 5 nuevos prestadores del servicio comercial de aprovisionamiento y avituallamiento.

Dentro de los servicios a la comunidad cabe destacar el servicio de ayudas a la navegación marítima, que tiene por objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos acústicos, visuales, electrónicos o radioeléctricos destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el litoral español. La APCS cuenta con una sección de personal de señales marítimas que se encarga del correcto funcionamiento de estos dispositivos y que está en continua mejora y actualización para adaptarse a los cambios motivados por la ampliación del puerto.

#### EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS PORTUARIOS QUE OPERAN EN EL PUERTO (OPPE: |\_15)

TIPO DE SERVICIOS	NÚMERO DE EMPRESAS				
	2012	2013	2014	2015	2016
Estiba	8	6	6	6	6
Marpol	3	4	4	4	4
Practicaje	1	1	1	1	1
Remolque	1	1	1	1	1
Amarre	1	1	1	1	1

## 1.6. CONCESIONES Y SERVICIOS | 14, 15, 18, 19

### 1.6.3. Presentación de servicios por vías telemáticas | 32

#### Página Web

El total de visitas en la web de PortCastelló durante el año 2016 ha sido de 94.698 frente a 72.711 visitas de 2015. El incremento de visitas respecto el año anterior ha sido del 30'24% superando todas las previsiones, siendo el principal motivo de dicho incremento, la nueva política de comunicación externa de remisión de todas las notas de prensa a los medios de comunicación y empleados de la APCS.

Algunas de las nuevas secciones desarrolladas durante el año 2016 han sido:

- Modificación del home para reproducir el nuevo vídeo corporativo que a lo largo del año ha recibido más de 25.000 visitas.
- Inclusión de redes sociales en la política de comunicación de la empresa, disponiendo de cuentas corporativas en Facebook, Twitter e Instagram.
- Nuevo módulo para las Jornadas Empresariales.
- Nuevo módulo para el Concurso de Responsabilidad Social Corporativa de postales navideñas.
- Módulo de galería fotográfica para todos los actos.

#### Factura-e

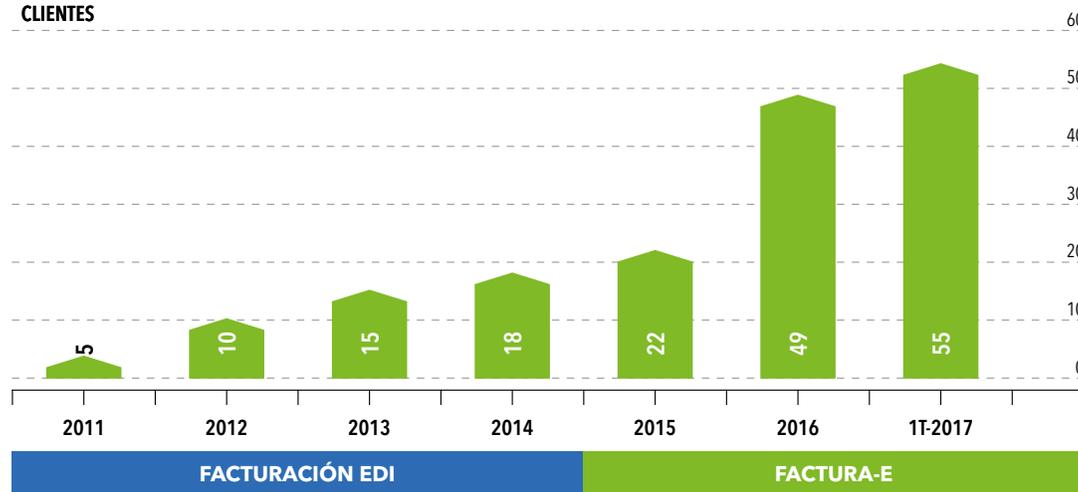
Siguiendo con la apuesta de reducir el consumo de papel, y como tercera fase del proyecto Factura-e, durante el año 2016 se realizó una jornada informativa sobre la nueva plataforma de facturación telemática con el objetivo de que se adhirieran al sistema un mayor número de empresas de la Comunidad Portuaria.

Así, se ha pasado de los 22 clientes en 2015 a la incorporación de 27 nuevas empresas, suponiendo un total de 49 clientes dados de alta en la plataforma y trabajando de forma telemática.

En total durante el 2016 se han emitido por este nuevo sistema 6.932 facturas del total anual de 10.176 facturas, un 68.12% del total de facturación ya se corresponde con Factura-e, lo que supone un incremento de 10 puntos sobre el mismo dato en el 2015 (58,37%).

#### EVOLUCIÓN NÚMERO CLIENTES FACTURA-E

##### CLIENTES



##### FACTURAS



## 1.6. CONCESIONES Y SERVICIOS |<sub>14</sub>|<sub>15</sub>|<sub>18</sub>|<sub>19</sub>

### 1.6.3. Presentación de servicios por vías telemáticas |<sub>32</sub>

#### Port Community System (PCS): PESO BRUTO VERIFICADO (VGM)

El Port Community System (PCS) del Puerto de Castellón, es la ventanilla única local que permite el intercambio de información por medios telemáticos entre diferentes agentes de la Comunidad Portuaria.

Durante el año 2016, se desarrolló, en una primera fase, el nuevo módulo de peso verificado para cumplir con la legislación vigente. La Organización Marítima Internacional (OMI) ha enmendado (MSC.1/Circ.1475) el Convenio sobre la seguridad de la vida en el mar (SOLAS) para requerir, como condición para cargar un contenedor lleno en un buque para exportación, que el contenedor tenga verificado el peso bruto.

Por dicha razón, se ha modificado el servicio de Levante Sin Papeles del PCS para que permitiera comunicar, desde el 1 de Julio de 2016, el peso verificado de los contenedores (Verified Gross Mass o VGM) en las listas de carga entre los consignatarios y las terminales, de forma que ningún contenedor de exportación pudiera ser cargado a bordo de un buque si no iba acompañado de una certificación con su peso bruto verificado.





## 1.6. CONCESIONES Y SERVICIOS |\_14, |\_15, |\_18, |\_19

### 1.6.3. Presentación de servicios por vías telemáticas |\_32

#### Port Community System (PCS): PLATAFORMA VERMAS

En una segunda fase, la Autoridad Portuaria decide incorporar un nuevo servicio al PCS que gestione, solicite y comunique el Peso Verificado de los contenedores de salida a la Exportación mediante un nuevo mensaje VERMAS siguiendo las guías definidas en los foros internacionales como SMDG.

Como medio de comunicación entre los diferentes actores, se acuerda en los diferentes foros marítimos internacionales el mensaje EDIFACT VERMAS que será intercambiado con los diferentes actores.

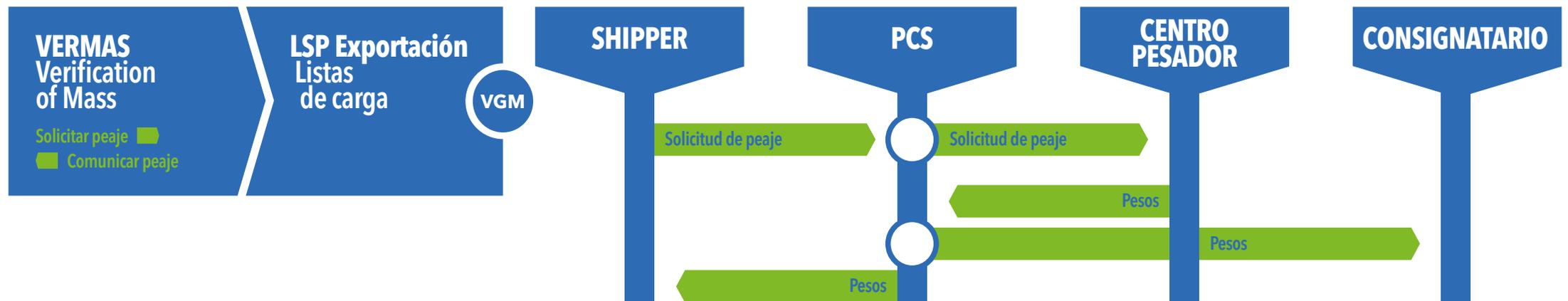
Para incorporar este servicio, se tiene que creó una nueva estructura en el PCS, incluyendo dos nuevos roles:

- **Shipper:** encargado de solicitar/comunicar los datos de pesaje de los contenedores (figura clave del proceso, responsable final de si se ha pesado correctamente un contenedor y se ha declarado a la terminal correctamente).
- **Centro pesador:** encargado de recibir las solicitudes de pesaje, y respondiendo con el conjunto de datos de pesaje al PCS para ser comunicado al Consignatario para hacérselo llegar a la Terminal.

Se identifican tres posibles escenarios de solicitud/comunicación de peso verificado de contenedores:

#### Escenario 1) Shipper solicita pesaje al centro pesador.

Shipper solicita pesaje de uno o varios contenedores a un centro de pesado. Centro de pesado responde con los pesos que se comunican al shipper y al consignatario.

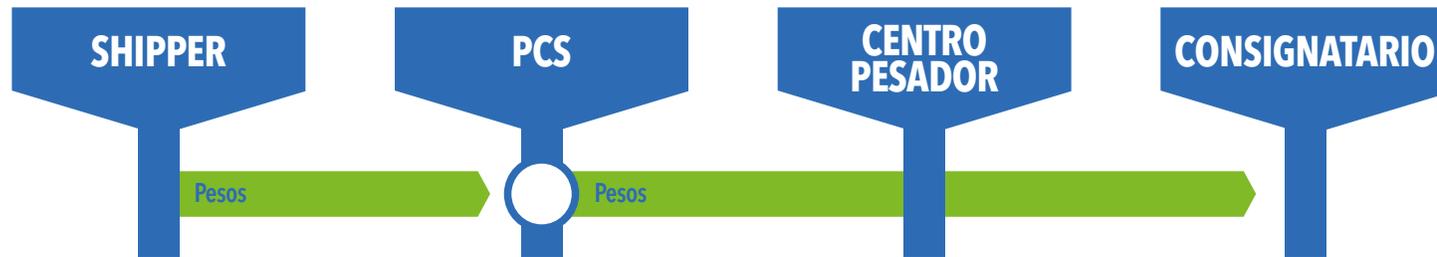


## 1.6. CONCESIONES Y SERVICIOS |<sub>14</sub>, |<sub>15</sub>, |<sub>18</sub>, |<sub>19</sub>

### 1.6.3. Presentación de servicios por vías telemáticas |<sub>32</sub>

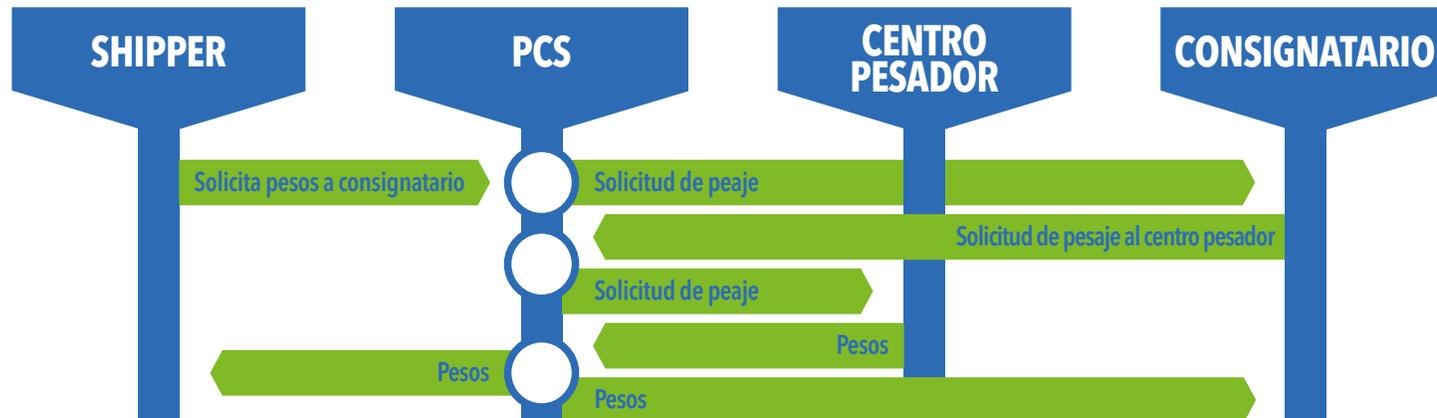
*Escenario 2) Shipper comunica datos de pesaje al Consignatario.*

Shipper envía los pesos y éstos se reenvían al consignatario



*Escenario 3) Shipper delega al consignatario el pesaje de contenedores.*

Shipper solicita pesaje de uno o varios contenedores al consignatario. El consignatario solicita el pesaje a la terminal. La terminal responde con los pesos que se comunican al shipper y al consignatario.





## 2.1. ÓRGANOS DE GESTIÓN

Los siguientes comités, junto al Director, constituyen los órganos de gestión de la Autoridad Portuaria de Castellón.

### 2.1.1. Comité de dirección I\_05

Es el órgano que se ocupa del seguimiento de las principales cuestiones relativas a la gestión de la APCS.

#### Composición Comité Directivo

ROBERTO J. ARZO CUBERO	Director
JUAN BAUTISTA MINGARRO MENERO	Jefe del Área de Infraestructuras
ANTONIO VELASCO GÓMEZ	Jefe del Área de Gestión
MARTA BARRAGÁN LÓPEZ	Jefa del Departamento de Planificación Estratégica y Coordinación de Áreas
SONIA MUÑOZ SÁNCHEZ	Jefa de División de Asesoría Jurídica



## 2.1. ÓRGANOS DE GESTIÓN\_2.1.2. Comités directivos e interdepartamentales |\_05, S\_06

Con objeto de coordinar y realizar el seguimiento de las distintas áreas funcionales, de la planificación estratégica y de los sistemas de gestión de la Autoridad Portuaria de Castellón, se encuentran activos varios foros multidisciplinarios, que se relacionan seguidamente:

OTROS FOROS S_06	
NOMBRE	FUNCIONES
Comité de objetivos	Seguimiento y revisión de los objetivos anuales establecidos por la organización.
Comité CMI-CMS-procesos	Revisión de los indicadores del Mapa de Procesos, del CMI y del CMS.
Comité de plan estratégico	Mensualmente se realiza el seguimiento de la implantación del Plan Estratégico a través de la revisión de las diversas líneas estratégicas identificadas. En ocasiones se aprovecha este foro para hacer el seguimiento de la evolución de las principales magnitudes económicas y de gestión de la organización, así como de las cuestiones de mayor repercusión en las mismas.
G1: Grupo de optimización de procesos y servicios	Fomento de la competitividad del puerto mediante la mejora continua del proceso de la Comunidad Portuaria, garantizando el nivel óptimo en la relación precio, tiempo y calidad.
G2: Grupo de desarrollo de la intermodalidad	Promover la competitividad mediante el desarrollo de la intermodalidad del transporte, integrando todos los medios de transporte a la cadena logística del puerto.
G3: Grupo de puesta en valor de activos (Dársena Sur)	Potenciar el uso de las infraestructuras como eje de desarrollo del puerto y motor de la sociedad en general.
G4: Grupo de equilibrio y diversificación de tráfico	Favorecer el incremento equilibrado en el volumen de tráfico portuario, buscando mantener la competitividad a través del tiempo y promoviendo el desarrollo de valor añadido en los servicios de la Comunidad Portuaria.
G5: Grupo de políticas de sostenibilidad y RSC	Afianzar el papel del puerto como agente de desarrollo del tejido social y empresarial.
Comisión estratégica	Reunión preparatoria del Comité de Plan Estratégico. En ella se establecen las directrices de los grupos que luego se trasladan al Comité de Plan Estratégico.
Comisión del Consejo de Administración	Seguimiento de los asuntos a tratar en el Consejo de Administración.
Comisión económica	Seguimiento de los cierres contables de ingresos y gastos, de los cierres de supervisión presupuestaria y de las inversiones.
Comisión de contratación	Aprobación expedientes de gasto y de contratación.
Grupo de recursos	Seguimiento de la gestión los recursos humanos y económicos de la entidad.
Grupo de prestación de servicios	Seguimiento de la gestión de los servicios portuarios y de la seguridad y el medio ambiente en el Puerto de Castellón.
Grupo de infraestructuras y conservación	Seguimiento de los aspectos relativos a la construcción, mejora y conservación de las infraestructuras portuarias.
Grupo de dominio público e innovación y conservación	Seguimiento de las cuestiones relativas a la gestión del Dominio Público, la innovación, la responsabilidad social corporativa y la protección del medio ambiente, las nuevas tecnologías y la calidad.
Grupo de operativa portuaria	Seguimiento de la operativa diaria del puerto para la toma de medidas tanto preventivas como correctoras de la misma.
Comité de calidad interna	Seguimiento y revisión del sistema de gestión de calidad e implantación de proyectos en el ámbito de la calidad.
Comité de responsabilidad social corporativa	Establecimiento de una gestión responsable y fomento de la cultura, la educación y la formación -individual y colectiva- en materia de RSC en la empresa.
Comité de innovación	Desarrollo de nueva tecnología o mejora de la actual; tareas de vigilancia tecnológica en el resto del Sistema Portuario Español; identificación y análisis de problemas y oportunidades de innovación.
Grupo de comunicación interna	Implantación y seguimiento de herramientas de comunicación interna y elaboración del BIP (Boletín de Información interna de PortCastelló).
Comité de seguridad y salud	Estudio de las deficiencias en materia de seguridad y salud laboral, impulso de la formación de los empleados en materia de seguridad y salud y prevención de riesgos y participación en la elaboración, puesta en práctica y evaluación de planes y programas de prevención de riesgos.
Grupo de actos sociales	Organización de los eventos de carácter social que afectan a la Autoridad Portuaria de Castellón y a sus trabajadores.
Comité de empresa	Seguimiento del cumplimiento de las normas y acuerdos vigentes en materia laboral, de seguridad social y empleo, de seguridad y salud y de igualdad, y análisis de posibles mejoras a implementar en los referidos campos.

## 2.1. ÓRGANOS DE GESTIÓN\_2.1.3. Otras juntas y comisiones |\_19

Las juntas, comisiones y comités que integran a la APCS con la Comunidad Portuaria y otros grupos de interés son los siguientes:

### A) Comité de Competitividad

REPRESENTANTE	EMPRESA	REPRESENTANTE	EMPRESA
D. Francisco Toledo	Autoridad Portuaria	D. David Acea	Inifinita
D. Roberto Arzo	Autoridad Portuaria	D. Arturo Marín	Guzmán
D. Antonio Velasco	Autoridad Portuaria	D. Javier García	Emara
D. Juan B. Mingarro	Autoridad Portuaria	D <sup>a</sup> . Elena Martín	Puerto Azahar
D <sup>a</sup> . Isabel Campesino	Autoridad Portuaria	D. Gonzalo Ravello	Agente Aduana
D <sup>a</sup> . Marta Barragán	Autoridad Portuaria	D. Antonio Arnal	Marmedsa
D <sup>a</sup> . Maritina Vidal	Autoridad Portuaria	D. José M <sup>a</sup> Salt	Marmedsa
D <sup>a</sup> . Tatiana Monfort	Autoridad Portuaria	D. Ángel Picó	BP Oil
D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> José Rubio	Autoridad Portuaria	D. David Marty	UBE
D <sup>a</sup> . Sandra Montel	Autoridad Portuaria	D. José Miguel Manaute	Capitan marítimo
D. Sebastián Pla	ACEP	D. Alfredo Pascual	Administrador Aduana
D. Javier Herrera	PortSur	D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> José Ramos	Sanidad Animal
D. Víctor Muñoz	TPC	D <sup>a</sup> . Elena Rodríguez	Sanidad Exterior
D. Vicente Llorens	Noatum	D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> Amparo Guillem	D.P. Comercio
D. Vicente Rius	SEDCAS	D. Víctor Larrea	Corp. Prácticos
D. Joaquín Pesudo	Sedcas	D. Javier Chiralt	Remsa
D. Jaime Veral	TMG	D. Vicente Bastán	Consulmar
D. Carmelo Martínez	Taimar Shipping	D. José Luis Soria	ADIF
D. José Rallo	Transportes Rallo	D. Pedro Sánchez	ADIF
D. Antonio Esparza	Transfesa	D. Francisco Rius	Sindicato APCS
D <sup>a</sup> . Pilar Gimeno	Grupo Gimeno	D. Miguel Rojo	Fundación PortCastelló

### B) Comité Impulsor del Tráfico de Cruceros |\_19

El objetivo de este comité es trabajar de forma cohesionada para intentar alcanzar el máximo desarrollo de los cruceros para la provincia y el Puerto de Castellón.

Está formado por representantes de aquellas instituciones vinculadas con el desarrollo de la ciudad y su provincia en el aspecto turístico, social y económico.

Sin periodicidad establecida.

D. Miguel Rojo	Gerente Fundación PortCastelló
D <sup>a</sup> . Susana Soria	Jefa Desarrollo Cruceros, Fundación PortCastelló.
D <sup>a</sup> . M <sup>a</sup> José Rubio	Jefa Departamento Conservación, APC
D <sup>a</sup> . Elena Rincón	Jefa Imagen Corporativa, APC
D <sup>a</sup> . Inés Casanova	Técnica Patronato Municipal de Turismo
D <sup>a</sup> . Virginia Ochoa	Gerente Patronato Provincial de Turismo
D. Salvador Andrés	Técnico Patronato Provincial de Turismo
D <sup>a</sup> . Teresa Prim	Jefa Área de Turismo, Cámara Comercio
D. Ernesto Tonda	Técnico Promoción y Producto, Agencia Valenciana de Turismo

### C) Comité de Seguridad Marítimo-Portuario

La finalidad de este comité es la de abordar cualquier problema que pueda surgir en relación con la seguridad marítimo-portuaria.

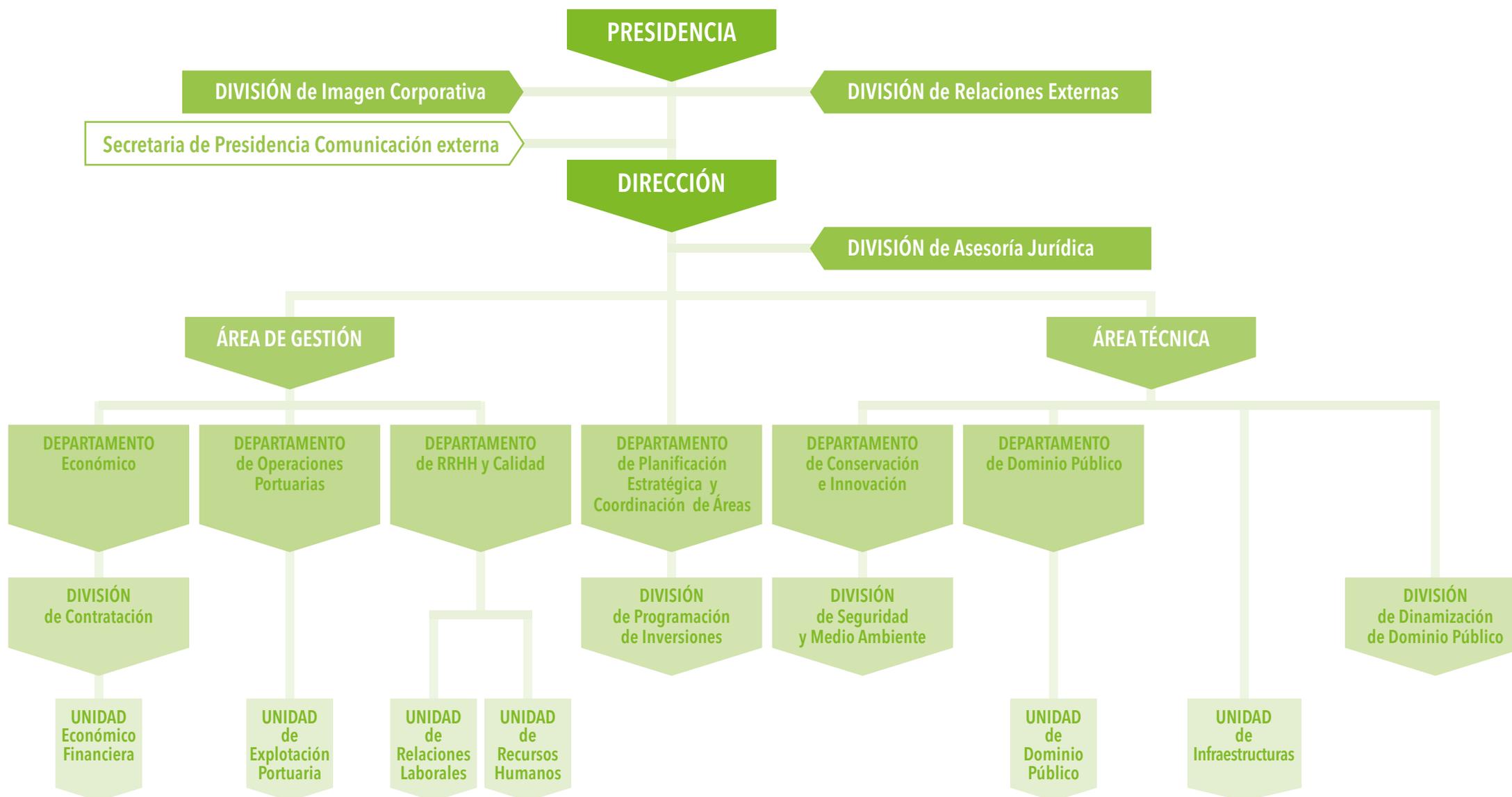
Los integrantes mínimos son los representantes de la Autoridad Portuaria de Castellón, Capitanía Marítima, SASEMAR y Corporación de Prácticos, pudiendo ser convocados representantes de otros colectivos prestadores de servicios técnico-náuticos, en función de la problemática a tratar.

Sin periodicidad establecida.

D. Antonio Velasco	Autoridad Portuaria de Castellón
D <sup>a</sup> . Isabel Campesino	
D. Gustavo Montañés	
D. José Miguel Manaute	Capitanía Marítima
D. Javier García	Port Control
D. Víctor Larrea	Corporación de Prácticos del Puerto de Castellón



## 2.1. ÓRGANOS DE GESTIÓN\_2.1.4. Organigrama





## 2.2. POLÍTICA DE CALIDAD Y SOSTENIBILIDAD

### 2.2.1. En busca de la excelencia |\_04, |\_19, |\_20, |\_21

#### EFQM

La Política de Calidad y Sostenibilidad está vigente desde el 15 de noviembre de 2013, en cuya fecha se realizó la última revisión, con motivo de los cambios de crisis sufridos en el entorno del puerto.

Así, se actualiza la Misión, Visión y Valores, con el nuevo Plan Estratégico 2013-2017, buscando que las estrategias se encuentren más acordes con la nueva coyuntura.

Los 5 principios en los que se basa la organización son los siguientes:

- La plena satisfacción de nuestros clientes.
- La mejora continua de los procesos.
- Utilizar la innovación y actitud proactiva para lograr la sostenibilidad.
- Promover la integración del puerto con la ciudad.
- La implicación y concienciación de todos los empleados.

El sistema de gestión y aprendizaje de la APCS sigue basándose en la autoevaluación. Se trata del análisis global, sistemático y regular de la gestión de una organización, comparándola con el Modelo de Referencia EFQM de Excelencia editado por la European Foundation for Quality Management (EFQM).

Esta metodología, desarrollada por el Club Excelencia en Gestión, nos permite proporcionar a nuestra organización un completo diagnóstico de nuestras prácticas de gestión en relación con cada uno de los conceptos de excelencia recogidos en el Modelo EFQM de Excelencia.

Dicha metodología tiene varias etapas: sensibilización, identificación y formación del equipo evaluador, autoevaluaciones individuales y reunión de consenso, informe de diagnóstico y, por último, presentación a la Dirección de los resultados.

#### Renovación +500

En el 2016 la Autoridad Portuaria de Castellón ha renovado por tercera vez el **Sello de Excelencia EFQM 500+**, obtenido por primera vez en diciembre del 2009, completándose la evaluación con una visita a las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Castellón, realizada los días 3, 4 y 5 de Mayo del 2016 por el equipo evaluador de la empresa certificadora Lloyd's Register Quality Assurance Ltd y el Club en Excelencia y Gestión.

La evaluación EFQM es muy exigente ya que está compuesto por un conjunto de nueve criterios diferenciándose claramente dos partes: el grupo formado por los Agentes Facilitadores, que se refiere a lo que hace la organización y cómo lo hace y el grupo de Resultados que certifican los éxitos obtenidos por la organización respecto a todos los grupos de interés.

#### ISO 9001:2008

En junio del 2016 se realizó, por parte de la empresa certificadora Lloyd's Register Quality Assurance Ltd., la auditoria del sistema de gestión de calidad para establecer el cumplimiento con la Norma ISO 9001:2008 con resultados satisfactorios.

#### BONIFICACIONES A LA CALIDAD DEL SERVICIO (OPPE: |\_20)

BONIFICACIONES PORTUARIAS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nº empresas	2	2	2	2	3	4
Volumen de tráfico que representan*	56,31% (respecto al tráfico total) y 31,73% (respecto al tráfico en Zona I)	50,89% (respecto del tráfico total) y 6,29% (respecto al tráfico en Zona I)	29,13% (respecto del tráfico total) y 36,70% (respecto al tráfico en Zona I)	24,20% (respecto del tráfico total) y 30,04% (respecto al tráfico en Zona I)	19,70% (respecto del tráfico total) y 37,70% (respecto al tráfico en Zona I)	21,7% (respecto del tráfico total) y 69,16% (respecto al tráfico en Zona I)

\* El volumen de tráfico se referencia al tráfico en Zona I excepto para el caso de empresas de Zona II para las que se toma el tráfico total. El motivo se debe a que en Zona II sólo se opera con granel líquido y, por tanto, referenciar el volumen de los tráficos de Zona I incluyendo los de Zona II desvirtúa los resultados.

## 2.2. POLÍTICA DE CALIDAD Y SOSTENIBILIDAD

### 2.2.1. En busca de la excelencia

I\_04, I\_19, I\_20, I\_21

Para este año 2016, como se puede observar, ha habido un gran incremento de los tráficos movidos por las empresas acogidas a referenciales de calidad en Zona I, pasando de un 37% a un 69%, mientras que como era de esperar, los tráficos acogidos a estas certificaciones en Zona II del Puerto se mantienen estables. El porcentaje del volumen de tráfico que representan las 4 empresas acogidas a nuestros referenciales; BP OIL, TPC, MASOL y PortSur, ha aumentado con respecto al año anterior en Zona I, debido principalmente a PortSur, empresa que ha sufrido un gran aumento en los tráficos de arcillas y Coke.

#### 2.2.1.1. Herramientas de gestión I\_04, S\_06

#### Cuadro de mando integral y cuadro de mando de sostenibilidad

Las principales herramientas de gestión que contribuyen a medir la mejora continua de los procesos y a la toma de decisiones en la gestión de la Autoridad Portuaria de Castellón son el Cuadro de Mando Integral (CMI) y el Cuadro de Mando de Sostenibilidad (CMS), además del Mapa de Procesos, donde se hace una revisión del cumplimiento de los procesos clave y de soporte.

Debido a la actividad que se desarrolla en el entorno en el que actúa la organización como gestora del puerto, hay que asumir una serie de responsabilidades, bien derivadas de normativa sectorial, o bien por razones estratégicas. Por ello, la Responsabilidad Social Corporativa supone, además del cumplimiento estricto de las obligaciones legales vigentes, la interacción voluntaria en la estrategia, políticas, procedimientos, preocupaciones sociales, laborales y medioambientales con los grupos de interés.

### 2.2.2. Programa RSC 2016 y cumplimiento

#### CUMPLIMIENTO PROGRAMA RSC 2016

		%
<b>DIMENSIÓN INSTITUCIONAL</b>	Estudio y análisis para la implantación de una plataforma tecnológica en el Puerto de Castellón 2012-2017	100
	Conseguir la aprobación de la DEUP del Puerto de Castellón por parte del Ministerio de Fomento	75
	Elaboración y tramitación del documento de valoración de los terrenos incluidos en la zona de servicio de la APCS	90
	Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de estiba	100
	Estudio para la adaptación del procedimiento administrativo sancionador de la Ley 39/2015, de Octubre	100
	Nuevo proceso de coordinación de actividades empresariales (CAE) para adaptarlo al programa informático de gestión	100
	Pliego de Pasaje	60
	Seguimiento de la tramitación del Acceso Ferroportuario Sur al Puerto de Castellón	100
	Actualización del proceso de inversiones y de contratación de servicios a la normativa vigente y a la estructura de la empresa	100
	Adaptación de la nueva normativa ferroviaria	97
	Pliego de servicios comerciales	100
	Certificación ISO del proceso de compras	100
	Unificar toma de datos escala de buque, comisaría y facturación	98
<b>DIMENSIÓN ECONÓMICA</b>	Diversificación de tráficos portuarios (Contenedores, Granel Sólido y Granel Líquido)	100
	Estudio de Benchmarking en el uso de otros combustibles	100
	Ejecución del proyecto de la 1ª fase de la red ferroviaria de la Dársena Sur	50
	Reducción de costes de paso de la mercancía	100
	Captación de concesionarios para la Dársena Sur	100
	Actualización cálculo de impuesto de sociedades	100
	Análisis y determinación áreas de negocio	80
<b>DIMENSIÓN SOCIAL (*)</b>	Potenciación de actividades y eventos de la zona lúdica	100
	Potenciar e incrementar el tráfico de cruceros	100
	Realización de encuestas de satisfacción a los distintos grupos de interés	100
	Elaboración de un Plan de Comunicación Interna	100
	Implantación de un Plan de Igualdad	100
<b>DIMENSIÓN AMBIENTAL</b>	Actualización de la Herramienta de Gestión por Competencias	86
	Implantación de nuevas tecnologías en el control de accesos	100
	Implantación de exigencias en la protección de infraestructuras críticas portuarias	100
	Estudio de medidas de eficiencia energética en los edificios, instalaciones y muelles de la APCS	100
	Plan de mantenimiento preventivo de instalaciones	80
	Elaboración de procedimiento de acceso para el transporte terrestre	34
	Seguimiento de las actuaciones en la zona de servicio del área ferroviaria	100

(\*) Dentro de la dimensión social se incluye la responsabilidad con nuestros empleados.

## 2.3. LOS EMPLEADOS

Durante el año 2016 no hubo oferta de empleo público. El cómputo total del personal en el 2016 tuvo una disminución debido a las jubilaciones que se produjeron.

Por otro lado los salarios, han permanecido congelados. Es en estos tiempos de crisis, cuando el capital humano de la organización cobra todavía más importancia, ya que hay que seguir acometiendo nuevos proyectos, pero con menos recursos.

### 2.3.1. Comunicación interna I\_04

Durante el año 2016 se puso en marcha el grupo de trabajo G-6, enclavado en el Plan Estratégico de la APC, con la finalidad de trabajar en temas de Calidad Interna. Dado que la última encuesta del Clima Laboral dio como resultado que un área a mejorar era la comunicación interna se propuso como primer objetivo para este grupo, el desarrollar un Plan de Comunicación Interna.

Para ello se realizó un diagnóstico de la situación actual con las aportaciones de los empleados de la casa, y se elaboró el Plan de Comunicación.

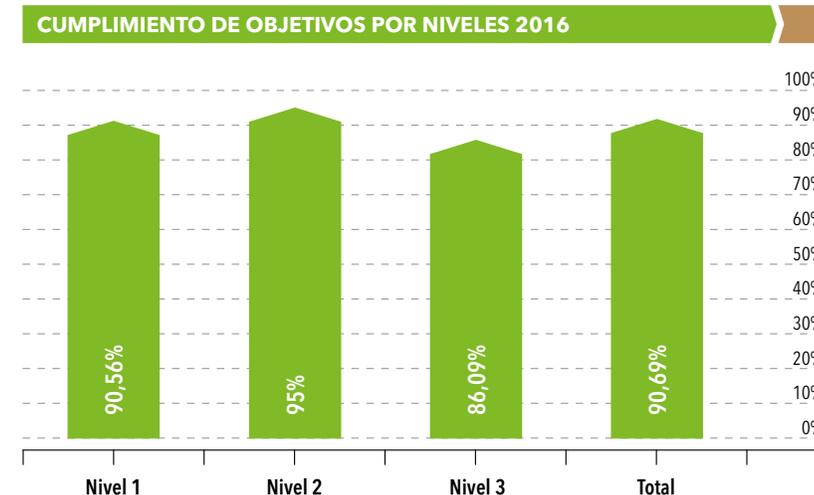
Las conclusiones y el desarrollo del citado plan han ido encaminados a la actualización y modernización de los canales de comunicación de la Organización, así como a la mejora del flujo de comunicación, del feedback y en definitiva a ser más operativos en la distribución de la información.

En el 2017 se empezará a ejecutar el citado Plan, a través de la Comisión de Comunicación Interna, creada a tal efecto.

### 2.3.2. Productividad por objetivos I\_04

Desde el año 2002, la APCS cuenta con la existencia de un **Comité de Objetivos** que se reúne trimestralmente. En el año 2016, se modifica la composición del mismo y sólo tienen competencias en dicha materia el personal de fuera de convenio a excepción del área de presidencia, siendo la distribución por sexos del 57,9% de mujeres y 42,1% de hombres.

COMITÉ DE OBJETIVOS					
	2012	2013	2014	2015	2016
Hombres	14	13	12	12	8
Mujeres	18	18	18	18	11
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>19</b>



Con relación a los objetivos del año 2016, la APCS tiene un total de 32 objetivos entre internos (nivel 2 y 3) y del plan de empresa (nivel 1), y cuyo cumplimiento por niveles al final del ejercicio ha sido el siguiente:

## 2.3. LOS EMPLEADOS

### 2.3.3. Datos e indicadores de los empleados

S\_01, S\_02, S\_04, S\_12, S\_13

El número de trabajadores de la Autoridad Portuaria de Castellón a fecha 31-12-2016 ha sido el de 122, siendo un 80,3% el perteneciente a personal sujeto a convenio.

#### NÚMERO TOTAL DE TRABAJADORES DE LA APCS (OPPE: S\_01, S\_04)

	2012	2013	2014	2015	2016
Total trabajadores	132	131	124	121	122
Ratio fuera de convenio (%)	18,2	18,3	19,4	18,2	19,7
Ratio dentro de convenio (%)	81,8	81,7	80,6	81,8	80,3
Plantilla media	128	126	121	121	120

La disminución en la plantilla de trabajadores, se debe a la jubilación de los trabajadores y a la no reposición de plazas amortizadas de algunos de los empleados.

#### PORCENTAJE DE TRABAJADORES POR TIPO DE CONTRATO (OPPE: S\_02)

POR DURACIÓN DE CONTRATO	2012	2013	2014	2015	2016
Fijos	121	120	116	115	114
Temporales	11	11	8	6	8
Ratio Temporales sobre el total de fijos (%)	9,09	9,17	6,90	5,22	7,02

#### PORCENTAJE DE TRABAJADORES FIJOS POR GRUPO DE EDAD (OPPE: S\_12, S\_13)

(%)	2012	2013	2014	2015	2016
<30	6,60	6,70	5,20	2,50	2,6
30-50	62,00	60,80	64,70	66,10	68,4
>50	31,40	32,50	30,20	31,40	28,9

### 2.3.4. Satisfacción y desarrollo de las personas

#### 2.3.4.1. Formación S\_07, S\_08, S\_09, S\_23

La Autoridad Portuaria de Castellón utiliza el modelo de Gestión por Competencias, tal y como queda estipulado en el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Este modelo, que se basa en la gestión estratégica de los recursos humanos, analiza e identifica cada una de las competencias que son necesarias para el correcto desempeño laboral de cada uno de los puestos de trabajo. La Comisión Local de Gestión por Competencias es la encargada de aprobar semestralmente los planes de formación, así como supervisar los procesos selectivos y de promociones. El 100% de los empleados reciben evaluaciones regulares.

En el año 2016 ha incrementado la oferta de cursos de formación, siendo el número, y las horas impartidas un total de 2.424.

#### EVOLUCIÓN PROGRAMAS FORMATIVOS APCS (OPPE: S\_09, S\_23)

	2012	2013	2014	2015	2016
Nº programas formativos	37	30	18	28	34



## 2.3. LOS EMPLEADOS\_ 2.3.4. Satisfacción y desarrollo de las personas\_ 2.3.4.1. Formación S\_07,S\_08,S\_09,S\_23

### LISTADO DE CURSOS DEL PROGRAMA FORMATIVO EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS (OPPE: S\_09, S\_23)

NOMBRE DEL CURSO	GESTIÓN COMPETENCIAS
Auditor interno de sistemas de gestión de calidad	
Comercial y Márketing. Nivel 1	SI
Comunicación con PNL	
Desarrolla tu Inteligencia Emocional	
Dirección y Cohesión de Equipos	
EPIs y Plan de Emergencia Interno	SI
Ergonomía en Oficinas	SI
Gestión de Actividades Pesqueras. Nivel 1	SI
Gestión de Mercancías. Nivel 1	SI
Gestión de Mercancías. Nivel 2	SI
Gestión Económica-Financiera. Nivel 1	SI
Inglés Avanzado	SI
Inglés Intermedio-alto	SI
Inglés Intermedio-bajo	SI
Ley de Seguridad Ciudadana	
Logística e Intermodalidad. Nivel 1	SI
Logística e Intermodalidad. Nivel 2	SI
Mindfulness	
Náutica. Nivel 1	SI
Operaciones y Servicios Portuarios. Nivel 2	SI
Presentaciones Eficaces	
Prevención de Riesgos Laborales. Nivel 1	SI
RCP Básica y Desfibrilador	SI
Reciclaje RCP Básica y Desfibrilador	SI
Redes Sociales y comunicación interna	
Relaciones Laborales. Nivel 1	SI
Relaciones Laborales. Nivel 2	SI
Risoterapia	
Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 1	SI
Sector y Estrategia Portuaria. Nivel 2	SI
Sistemas de Ayuda a la Navegación. Nivel 1	SI
Social media marketing: gestión de redes sociales	SI
Valenciano Avanzado	SI
Valenciano Elemental	SI

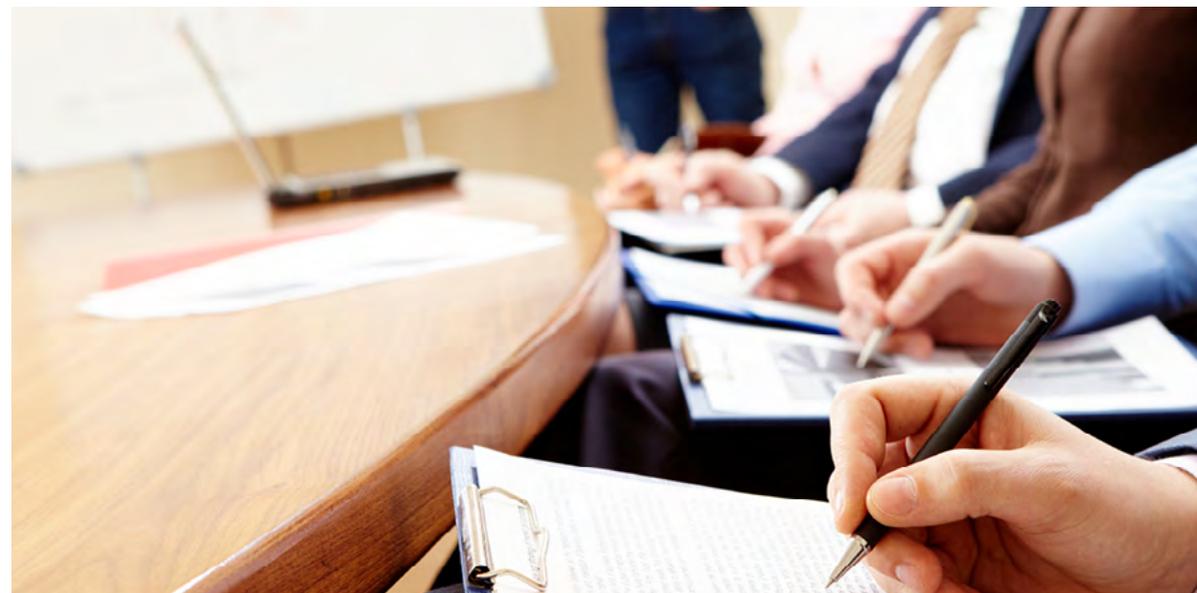
### PORCENTAJE DE TRABAJADORES EN PROGRAMAS DE FORMACIÓN (OPPE: S\_07)

FORMACIÓN	2012	2013	2014	2015	2016
Dentro convenio	71,30	85,98	67	68,32	90,82
Fuera convenio	41,67	83,33	66,67	66,67	83,33

### PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN POR TRABAJADOR (OPPE: S\_08)

PROMEDIO (HORAS)	2012	2013	2014	2015	2016
Dentro convenio	18,05	18,18	11,27	37,39	18,92
Fuera convenio	8,46	23,33	10,29	25,88	23,75

En el año 2016 se ha aumentado el número de cursos de formación, 6 más que en el año 2015.



## 2.3. LOS EMPLEADOS

### 2.3.4. Satisfacción y desarrollo de las personas

#### 2.3.4.2. Igualdad de oportunidades

La Autoridad Portuaria de Castellón sigue aplicando la política de igualdad de oportunidades en lo relativo al acceso al empleo, a la formación y a la promoción. No se ha hecho exclusión alguna en temas de edad o género.

DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL POR ÁREA DE ACTIVIDAD (OPPE: S_03)						
ÁMBITO FUNCIONAL DENTRO DE LA EMPRESA	ACTIVIDAD	2012	2013	2014	2015	2016
<b>DENTRO DE CONVENIO</b>	Oficina	37,88	38,93	38,71	38,02	34,43
	Policía	32,58	32,82	32,26	33,06	37,70
	Taller	5,30	4,58	4,84	5,79	4,1
	Señales marítimas	3,03	3,05	3,23	3,31	3,28
	Flota/Obras	3,03	2,29	1,61	1,65	0,82
<b>FUERA DE CONVENIO</b>	Oficinas	18,18	18,32	19,35	18,18	19,67

PORCENTAJE DE TRABAJADORES POR SEXO (OPPE: S_10)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Hombres (%)	71,09	69,84	68,60	68,60	68,07
Mujeres (%)	28,91	30,16	31,40	31,40	31,93

#### 2.3.4.3. Representación sindical y libertad de asociación S\_05

En el Consejo de Administración los trabajadores están representados a través de una persona (véase apartado 1.3.1 Consejo de Administración)

En mayo de 2015 confluyeron a las elecciones sindicales tres sindicatos quedando representados los trabajadores en la APCS en el Comité de Empresa con la siguiente distribución: UGT con 4 delegados, CCOO con 2 delegados y SPPLB con 3. (véase apartado 2.1.2 Comités directivos e interdepartamentales.)

Se conforma el Comité de Seguridad y Salud Laboral formado por 4 representantes del Comité de Empresa, 1 perteneciente a UGT 2 al SPPLB y 1 a CCOO. (véase apartado 2.1.2 Comités directivos e interdepartamentales.)

PORCENTAJE DE MUJERES NO ADSCRITAS A CONVENIO SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES Y SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES DE FUERA DE CONVENIO (OPPE: S_11)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Total Fuera convenio (%)	50,00	50,00	50,00	54,50	59,10
Total trabajadores (%)	9,23	9,52	9,92	9,92	10,92

TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD					
	2012	2013	2014	2015	2016
Hombres (%)	1	1	1	1	1
Mujeres (%)	2	2	2	2	2

El porcentaje trabajadores con discapacidad en la plantilla que marca la Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de Minusválidos, para empresas públicas y privadas de 50 o más trabajadores, es un mínimo del 2%. En este punto, se cumple la Ley con un porcentaje del 2,46%.

REPRESENTACIÓN SINDICAL DEL COMITÉ DE EMPRESA 2014 (OPPE: S_05)								
NOMBRE	NÚMERO INTEGRANTES	DISTRIBUCIÓN POR SEXOS (%)		DISTRIBUCIÓN POR EDADES (%)			PERTENENCIA A LAS MINORÍAS (%)	PERIODICIDAD REUNIONES
		HOMBRES	MUJERES	- 30 AÑOS	30-50 AÑOS	+ 50 AÑOS		
Comité de empresa	9	66,66%	33,33%	11,11%	77,78%	11,11%	0,00%	Sin periodicidad

## 2.3. LOS EMPLEADOS

### 2.3.5. Entorno laboral de calidad

#### 2.3.5.1. Retribuciones

Desde el año 2015 siguiendo instrucciones de la CECIR, permanece la congelación de los salarios de los empleados públicos y la disminución del 5% del total salarial, así como la no aportación de fondos a los planes de pensiones de los mismos y la aportación al Fondo de Fines Sociales de empleados sigue siendo únicamente la cuarta parte del 1% de la masa salarial autorizada.

La retribución de los diferentes niveles profesionales sujetos a convenio, está estipulada por lo acordado en el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. No hay diferencia alguna en materia retributiva respecto a cuestiones de género, ni por ubicaciones significativas de actividad dado que hay una única sede.

En el año 2016 se recuperó la parte de la paga extra no abonada en 2012 a aquellos trabajadores con derecho a su percepción.

MASA SALARIAL APCS					
MASA SALARIAL (€)	2012	2013	2014	2015	2016
Dentro de convenio	2.400.234,86	2.545.542,51	2.452.639,86	2.491.362,65	2.486.602,44
Fuera de convenio	1.112.801,28	1.184.201,35	1.166.371,37	1.222.380,30	1.225.905,90

#### 2.3.5.2. Beneficios sociales

En el Comité de Empresa del pasado 29 de marzo, y a propuesta del mismo, se llegó a un acuerdo por el que durante el periodo de jornada partida el colectivo sujeto a convenio colectivo, excepto los que trabajan a turnos y personal fuera de convenio, pasan a trabajar solo una tarde, en lugar de las dos que venían trabajando hasta la fecha. También se amplió en 15 días el periodo de jornada intensiva. Este nuevo horario entró en vigor el día 1 de abril.

Desde el pasado mes de mayo, los empleados usuarios de bicicleta disponen de estacionamiento específico para sus bicis en el parking de empleados. En esta primera fase se instalaron 4 arcos que posibilitan el aparcamiento de hasta 8 bicicletas, y que podría verse ampliado en función del número de empleados de la APC que apuesten por este medio de transporte sostenible.

Se instaló un sistema de wi-fi con contraseña para los empleados de la Autoridad Portuaria, tanto en el edificio social como en el vestuario. Esta acción se llevó a cabo tras la solicitud que hicieron los representantes del Comité de Empresa en la última reunión que se tuvo con ellos.

#### 2.3.5.3. Seguridad y salud I\_04, I\_36

##### 2.3.5.3.1 Sistema de gestión en seguridad y salud laboral

Desde la Autoridad Portuaria consideramos de vital importancia mantener un sistema sólido de la gestión de la prevención que implemente a todos los sectores que se ven afectados dentro de las operativas. Por ello va incidiendo en aquellos aspectos que ayuden a tal fin, pudiendo destacar:

- Se valora positivamente la labor y mejora de la Autoridad Portuaria respecto a la correcta comunicación de riesgos en materia de coordinación de actividades empresariales, el interés por mejorar dicho sistema en la operativa y la mejora documental a través de una plataforma web.
- El elevado seguimiento de indicadores en materia de seguridad y salud laboral y la investigación de los accidentes e incidentes ocurridos conlleva un índice de siniestrabilidad muy bajo manteniéndose en el tiempo.
- El sistema formativo del personal sigue siendo sólido y apuesta por la mejora de la competencia del personal.
- Las herramientas de participación se utilizan según lo requerido, destacando positivamente la información y mejoras que se recaban de las reuniones de prevención de riesgos con la comunidad portuaria.

El sistema de gestión ha ido evolucionando a través de las necesidades planteadas teniendo como referencia de futuro el englobar la comunidad portuaria.

Periódicamente, en el seno del Comité Coordinador de Actividades Empresariales se revisan los accidentes e incidentes producidos, se proponen e implantan acciones encaminadas a la mejora de la prevención, se identifican las posibles situaciones de riesgo y se toman, de manera consensuada, actuaciones para eliminarlas. Todo se aborda siempre desde una perspectiva global del puerto, considerando tanto los espacios públicos como los privados.

## 2.3. LOS EMPLEADOS\_2.3.5. Entorno laboral de calidad

### 2.3.5.3. Seguridad y salud I\_04, I\_36\_2.3.5.3.1 Sistema de gestión en seguridad y salud laboral

#### Proceso de coordinación de actividades empresariales

Durante este año se ha realizado una modificación del proceso de coordinación de actividades empresariales para adaptarlo a la plataforma web de control. Se ha adaptado nuevos formularios y contenido, destacando la labor de vigilancia presencial de la Autoridad Portuaria en las obras o servicios para comprobar los trabajos realizados y la forma en que se realizan.

#### Actualización de la legislación en temas de seguridad y salud laboral

Se dispone de un programa avanzado que nos informa sobre los cambios legislativos y los requisitos a cumplir.

EMPRESAS CONTRATISTAS SOBRE LAS QUE SE HA REALIZADO COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES (OPPE: S_21)					
COORDINACIÓN EMPRESARIAL	2012	2013	2014	2015	2016
Número de empresas	17	25	36	53	56

En el siguiente cuadro se muestran los gastos destinados a protección y seguridad, en el último ejercicio representan un 1,03% del total de los gastos de explotación y están relacionados con la vigilancia del área de servicio del Puerto de Castellón, la actualización del Plan Emergencia Interior y el mantenimiento de alarmas de incendio y robo.

GASTOS EN MATERIA DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD					
	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos protección y seguridad (€)	172.378	170.397	171.815	172.888	182.616
Gastos de explotación (€)	17.098.736	16.761.890	17.536.825	17.687.595	17.655.683
Ratio (%)	1,01	1,02	0,98	0,98	1,03

En el ejercicio 2016 se ha reducido el nivel de inversión destinado a esta partida respecto al ejercicio anterior. Durante el último año se ha destinado la inversión de protección y seguridad en la adquisición e instalación de barandillas de protección en la Zona Lúdica del Puerto y a la implantación de un sistema de copias de seguridad para establecer un plan de recuperación ante desastres, tanto de hardware o software.

RECURSOS ECONÓMICOS EN MATERIA DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD (OPPE: I_36)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Inversiones protección y seguridad (€)	51.183	9.094	18.291	44.302	26.102
Inversión pública* (€)	5.366.772	3.222.363	3.418.237	3.109.014	3.465.146
Ratio (%)	0,95	0,28	0,53	1,42	0,75

(\* No se ha tenido en cuenta el inmovilizado Financiero.

### 2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo S\_14, S\_15, S\_16, S\_21, S\_22, S\_17, S\_18, A\_04

Durante este año se ha realizado una nueva evaluación de riesgos producto de la nueva legislación ferro portuaria que nos asigna la figura del auxiliar de circulación ferroviaria.

#### Incidentes

EVOLUCIÓN ACCIDENTES APCS					
	2012	2013	2014	2015	2016
Con baja médica	2	1	2	1	1
Sin baja médica	2	2	2	5	2

## 2.3. LOS EMPLEADOS\_2.3.5. Entorno laboral de calidad

### 2.3.5.3. Seguridad y salud I\_04, I\_36\_2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo S\_14, S\_15, S\_16, S\_21, S\_22, S\_17, S\_18, A\_04

#### Indicadores de siniestrabilidad

##### EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE FRECUENCIA ANUAL DE ACCIDENTES (OPPE: S\_14)

	2012	2013	2014	2015	2016
Número de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	9,49	4,82	10,04	5,02	5,10

##### EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE GRAVEDAD DE ACCIDENTES (OPPE: S\_15)

	2012	2013	2014	2015	2016
Número de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,07	0,04	0,11	0,11	0,05

##### EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE DE ABSENTISMO ANUAL (OPPE: S\_16)

	2012	2013	2014	2015	2016
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad (%)	1,47	0,91	1,42	1,25	1,99



#### Formación

Durante este año 2016 se han impartido cursos encaminados no sólo a la prevención de riesgos físicos, sino también psicológicos, profundizando en las competencias genéricas de los empleados.

##### EL ESFUERZO EN FORMACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES (OPPE: S\_17)

	2012	2013	2014	2015	2016
Total horas	886	1.022	482	2.410	1168
Nº de trabajadores	128	126	121	121	119
Ratio	6,92	8,11	4,02	19,92	9,82

##### FORMACIÓN AMBIENTAL (OPPE: A\_04)

	2012	2013	2014	2015	2016
Número de personas dedicadas a gestión y supervisión ambiental	44	44	41	41	47
Número de trabajadores con acreditación por realizar formación ambiental debido a sus competencias de vigilancia o gestión ambiental portuario	0	0	0	0	0
Ratio trabajadores con formación ambiental frente a plantilla media (%)	0,78	0,79	0,83	0,83	0,84

##### EVOLUCIÓN SIMULACROS APCS (OPPE: S\_18)

	2012	2013	2014	2015	2016
Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad industrial y protección portuaria	10	10	15	11	15

## 2.4. LA SOCIEDAD

### 2.4.1. Servicio de atención al cliente (SAC)

I\_21, I\_27, A\_06, A\_19

El compromiso con los grupos de interés al implantar el Servicio de Atención al Cliente (SAC) de forma telemática ha contribuido a una mayor cercanía con todos ellos, estableciendo una relación de confianza y dialogo permanente.

Los resultados obtenidos para el año 2016 han sido los siguientes:

Tal y como puede observarse, el porcentaje de consultas ha disminuido un 27,7 % frente al año 2015. Con respecto a los tiempos de respuesta, han disminuido de 6,9 a 4,8 días. Este hecho se debe al control que se hace de la evolución semestral desde el Cuadro de Mando de Sostenibilidad.

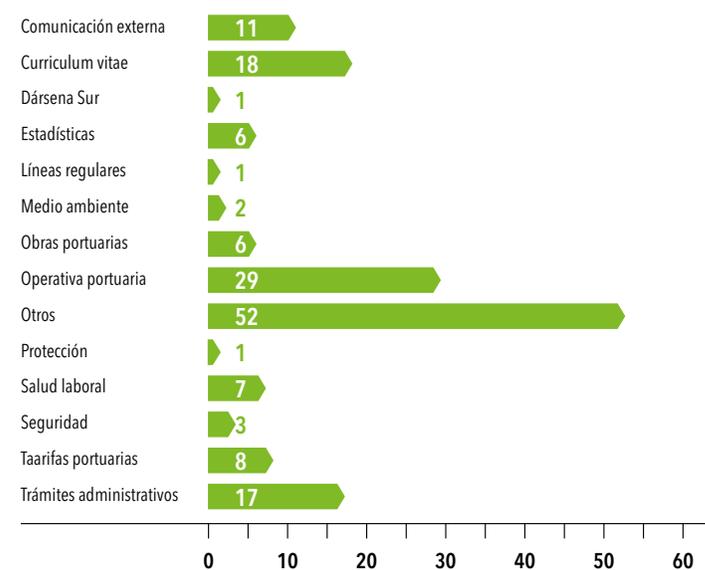
EXPEDIENTES SAC (OPPE: I\_21)



EVOLUCIÓN TIEMPO DE RESPUESTA (OPPE: I\_21)



EXPEDIENTES DE SAC POR TEMÁTICA (OPPE: I\_21)



Al igual que el año anterior, las consultas sobre la página web y sus servicios de información, así como el acceso a los portales específicos de la Comunidad Portuaria, englobados dentro de "Comunicación externa", "Operativa portuaria" y "Trámites administrativos" están entre las temáticas más consultadas.

## 2.4. LA SOCIEDAD

### 2.4.2. Canales de comunicación y colaboración |\_26

En el año 2016 se llevó a cabo una revisión del Proceso de Satisfacción de Grupos de Interés para actualizar los canales de diálogo que existen con dichos colectivos (administraciones públicas, aliados, clientes, empleados, proveedores y sociedad).

A fecha del 2016, existen 68 canales de diálogo identificados:

- Administraciones Públicas: **13**
- Aliados: **3**
- Clientes: **16**
- Empleados: **23**
- Proveedores: **6**
- Sociedad: **7**

A continuación se muestra la ficha tipo en la que se recaba la información de cada canal de comunicación.

EJEMPLO DE CANALES DE COMUNICACIÓN APCS							
 <h2>Canal de diálogo</h2>		<table border="1"> <tr> <td>FECHA</td> <td>11 / 02 / 16</td> </tr> <tr> <td>REV</td> <td>II</td> </tr> </table>		FECHA	11 / 02 / 16	REV	II
FECHA	11 / 02 / 16						
REV	II						
Código:	CCD-AP-0066						
Grupo de interés:	Administraciones públicas						
Nombre:	Consejo de administración						
Tipo de comunicación:	Unilateral	Bilateral	X				
Periodicidad:	Bimensual						
Área/Departamento responsable:	Presidencia - Asesoría Jurídica						
Departamentos implicados:	Todos						
Descripción:	El Consejo de Administración es el órgano colegiado de gobierno de la Autoridad portuaria y su composición, funciones e incompatibilidades están reguladas en el art. 30 del TRLPEMM. Está presidido por el presidente de la entidad, tiene como miembro nato al Capitán Marítimo y cuenta entre sus miembros con representantes de la Administración General del estado (entre ellos un Abogado del Estado y un representante de Puertos del Estado), de la Comunidad Autónoma, del Ayuntamiento de Castellón, de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, de las organizaciones empresariales y sindicales y de sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.						
Descripción:							

### 2.4.3. Relación con los ciudadanos |\_25, |\_27

#### 2.4.3.1. Encuesta de satisfacción de la sociedad

Durante el año 2016 se ha realizado una Encuesta de Satisfacción a la Sociedad a través de una consultora externa, con el objetivo de analizar la percepción que la sociedad castellanense tiene del Puerto de Castellón desde varias dimensiones:

**DIMENSIÓN IMÁGEN:** donde se analiza la percepción del impacto que el Puerto de Castellón tiene en el desarrollo económico de la región, de empresas de la zona, entidades e infraestructuras.

**DIMENSIÓN ACTIVIDAD:** información relativa a la importancia que la sociedad Castellonense da a las distintas actividades portuarias, así como el grado de satisfacción con las distintas actuaciones llevadas a cabo por el puerto. También se analiza la percepción de la sociedad sobre el impacto de la actividad portuaria en aspectos ambientales.

**DIMENSIÓN MEDIOS:** se analizan los distintos medios a través de los cuales el Puerto de Castellón podría realizar campañas de comunicación a fin de maximizar el impacto y conocimiento en la sociedad castellanense.

La encuesta telefónica (CATI) se ha realizado a una muestra de 400 individuos mayores de 15 años residentes en la provincia de Castellón, divididos en:

- **Zona 1:** 40% Ribesalbes, Villareal, Alcora y Onda
- **Zona 2:** 60% Grao, Almazora y Castellón de la Plana.



## 2.4. LA SOCIEDAD

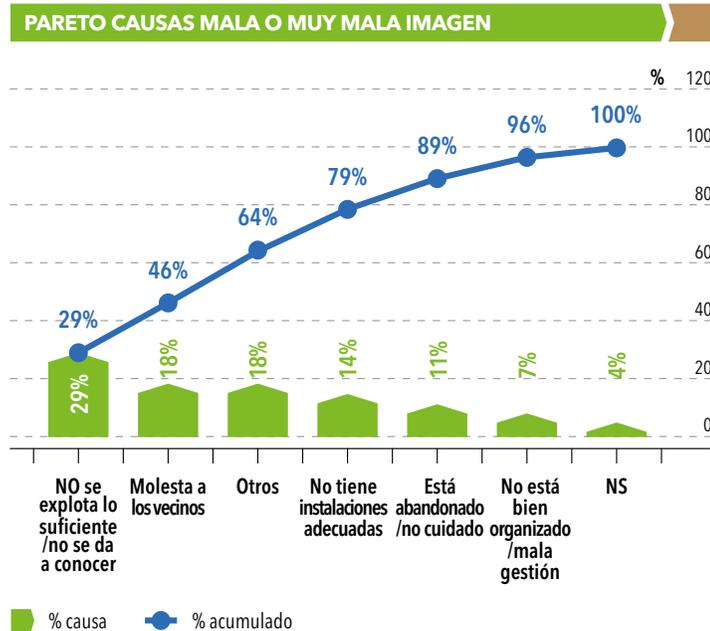
### 2.4.3. Relación con los ciudadanos | 25, | 27

#### 2.4.3.1. Encuesta de satisfacción de la sociedad

La **imagen global y reputación** del Puerto de Castellón ha mejorado notablemente desde la última encuesta realizada en 2011. La ciudadanía ha pasado de valorar la imagen el puerto de un 89%, a un 92%, es decir que ha mejorado un 3,3%.

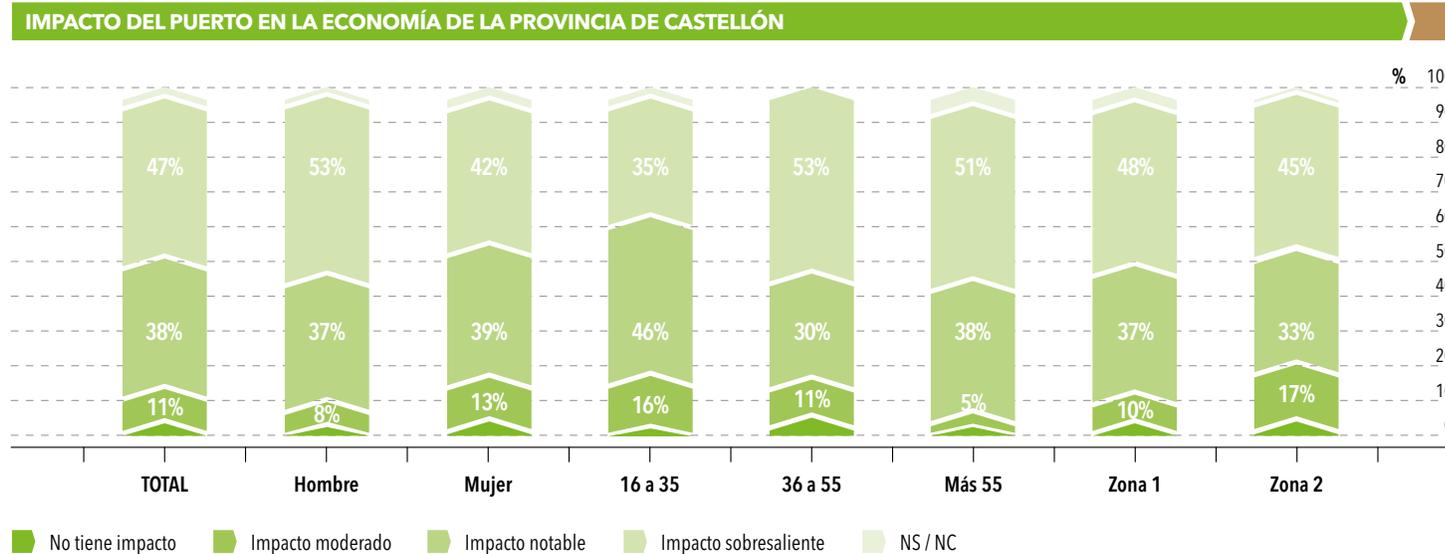
A fin de poder mejorar aún más la imagen global del puerto por parte de la sociedad castellanense, se han analizado cuáles han sido las principales causas de insatisfacción a través de un diagrama de Pareto. En él se aprecia que las principales causas de imagen negativa del puerto son:

- "No se explota lo suficiente/no se da a conocer".
- "Molestias a los vecinos".
- "No tiene instalaciones adecuadas".



Por otra parte, el Puerto de Castellón sigue siendo identificado como una infraestructura, muy valorada por su **organización y eficiencia**, además de haber mejorado en lo relativo a la transparencia en la información, un 20% desde la encuesta anterior en el año 2011.

La sociedad castellanense percibe que el tráfico de mercancía general es el más importante en la **actividad del puerto**, a la vez que no se descuidan tanto los aspectos relativos a la mejora y conservación de las instalaciones portuarias, como aquellas actuaciones de carácter cultural.



## 2.4. LA SOCIEDAD

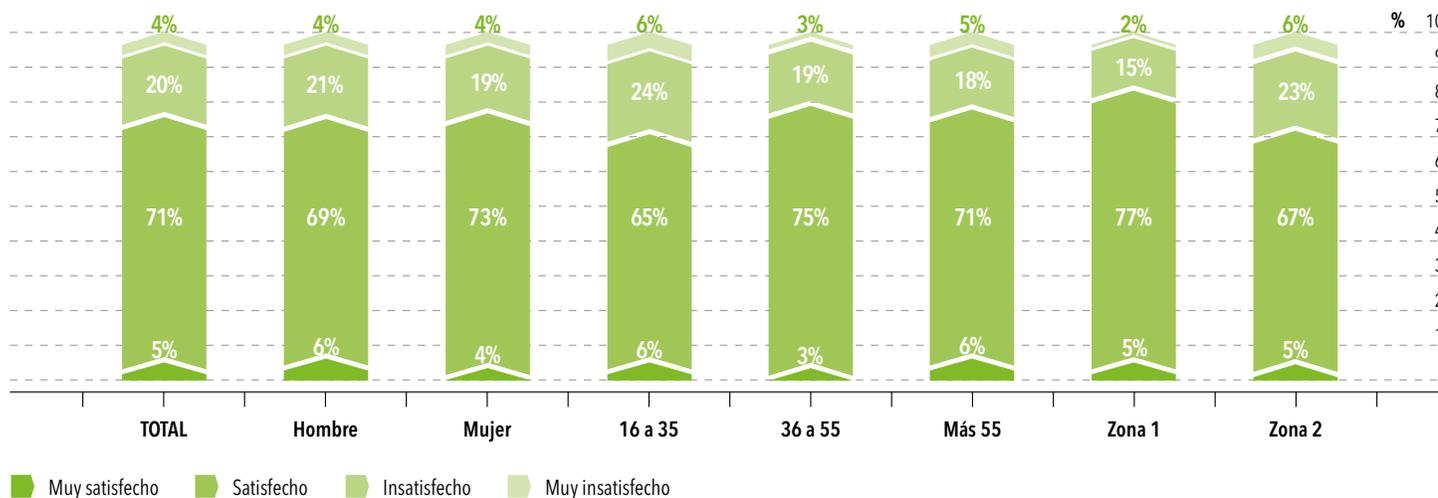
### 2.4.3. Relación con los ciudadanos | 25, | 27

#### 2.4.3.1. Encuesta de satisfacción de la sociedad

Se percibe un aumento de la sensibilidad de la ciudadanía hacia **aspectos ambientales**, lo cual se traduce en un aumento de las valoraciones en el impacto que la actividad del puerto produce en el medio ambiente, considerando que el impacto más significativo se produce sobre la calidad del agua. Además, existe una mejora en la satisfacción de las actuaciones realizadas por el puerto en pro de la minimización de su impacto negativo en el medio ambiente.

El Puerto de Castellón, realiza una serie de **actuaciones de mejora** que relaciona esta entidad con la ciudadanía. La actuación más valorada por la sociedad castellanense es el nuevo acceso a la dársena sur, seguido por la recuperación y acondicionamiento de la zona del Moll de Costa y la organización de exposiciones en el edificio Moruno.

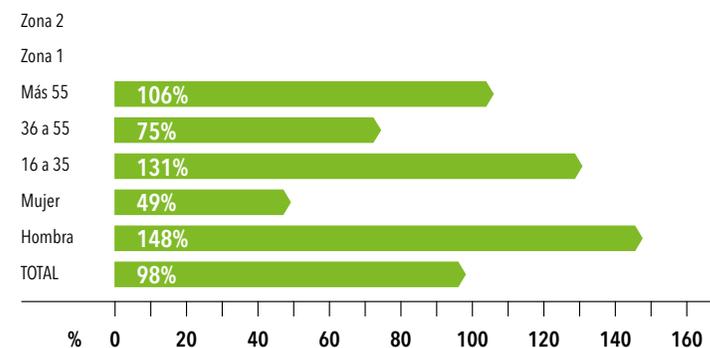
#### SATISFACCIÓN: REDUCCIÓN IMPACTO AMBIENTAL



Indicar que la satisfacción media de la ciudadanía para todas las actuaciones ha mejorado respecto al 2011, y que la información sobre las actividades que organiza el puerto sigue siendo la actuación menos valorada, pese a que ha mejorado un 32%.

Analizados los distintos **canales de comunicación**, a través de los cuales el Puerto de Castellón puede realizar sus campañas de comunicación, hay que destacar un elevado incremento del uso de la web, respecto de 2011. Y el uso de forma mayoritaria de los medios digitales, en todos los fragmentos encuestados.

#### USUARIOS WEB 2016 vs. 2011



## 2.4. LA SOCIEDAD

### 2.4.3. Relación con los ciudadanos | 25, | 27

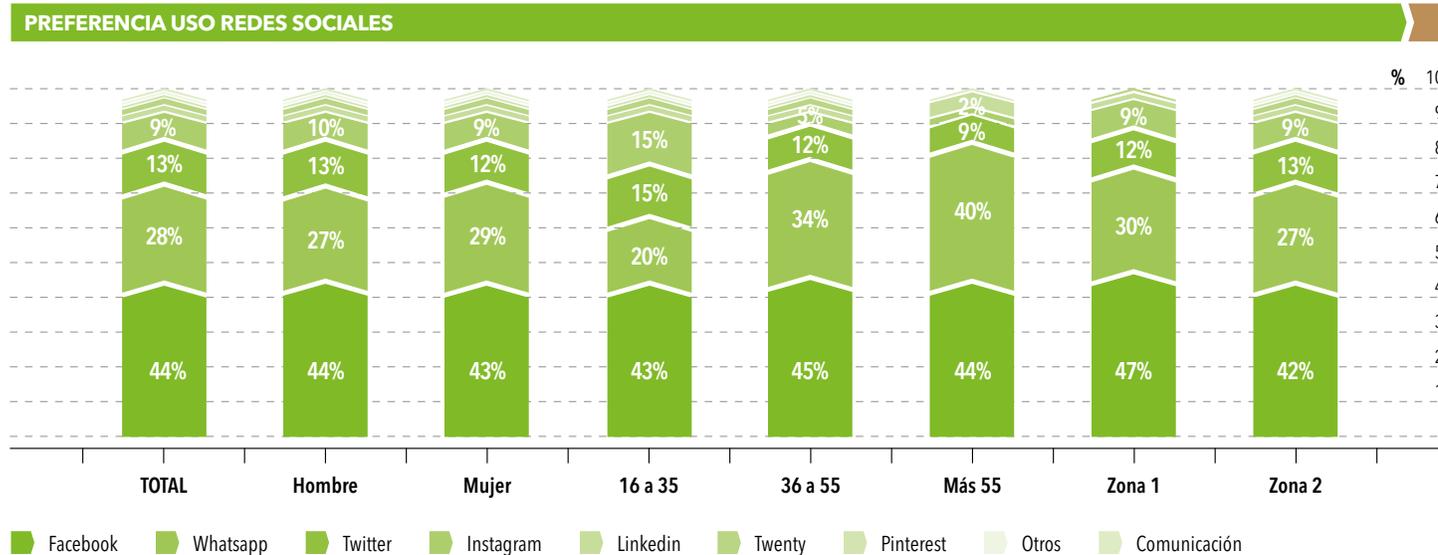
#### 2.4.3.1. Encuesta de satisfacción de la sociedad

Los datos de la encuesta arrojan que actualmente la prensa digital tiene una audiencia del 37%, situándose por encima de la prensa escrita. Siendo el periódico digital más leído por el conjunto de la Sociedad Castellonense es la versión digital del Mediterráneo, seguido de la versión digital de El País y El Mundo.

En relación con la Radio digital, los datos de la encuesta arrojan que actualmente tiene una audiencia del 59%, comparándolos con los de la encuesta realizada en 2011, se evidencia que la audiencia de la radio ha disminuido ligeramente a nivel global de la sociedad Castellonense pasando de un 59,6% (2011) a un 58,7% (2016) lo que representan un decremento del 1,5%. A nivel global, la emisora de radio con mayor audiencia entre la sociedad Castellonense es la Cadena Ser, seguida de Onda Cero y La Cope.

Los datos de la encuesta indican que actualmente la televisión local o regional tiene una audiencia del 25%.

Por otra parte, los datos de la encuesta indican que actualmente existe un elevado uso de redes sociales por parte de los habitantes de la provincia de Castellón encuestados.



Como se puede apreciar la red social con mayor porcentaje de usuarios es Facebook seguido de whatsapp y twitter.

En base a las conclusiones extraídas de la totalidad del Informe, en el año 2017 se identificarán las áreas de mejora, que se deberían reforzar para mejorar y fortalecer la percepción que la sociedad castellonense tiene del Puerto de Castellón.

## 2.4. LA SOCIEDAD

### 2.4.4. Relación con los clientes y la comunidad portuaria |\_19, |\_21, |\_25, |\_27

En la relación con nuestros clientes se establecen dos vías principales de acción, por una parte la realización de encuestas de opinión periódicamente y por otra la realización de acciones derivadas del Plan Estratégico. Concretamente existe un grupo, el G1, cuyo objetivo es fomentar la competitividad mediante la mejora de procesos y garantizar una buena relación precio, tiempos y calidad.

Dentro del objetivo general del G1 las líneas durante 2016 han estado enfocadas principalmente a incidir más en la calidad de los procesos que afectan al paso de la mercancía.

#### Optimizar costes de escala

La vía para poder encontrar oportunidades de mejora ha sido la de analizar la percepción sobre la prestación de los servicios. Por ello en 2016 se ha iniciado la realización de una encuesta cualitativa sobre los servicios portuarios.

Esta encuesta tiene dos fases:

- Consignatarios, como clientes de los servicios
- Prestadores, atendiendo a las opiniones que se han derivado de la primera encuesta.

La fase de encuesta se desarrolló durante 2016 y de ella se derivará un Plan de acción resultado de los puntos débiles detectados o posibilidades de mejora.

#### Plan de implantación de tecnologías de la información

Durante 2016 se ha puesto en marcha el módulo del **Peso Verificado Bruto**, obligatorio en cumplimiento de la enmienda a la normativa SOLAS que requiere como condición para cargar un contenedor lleno en un buque para su exportación que tenga verificado el peso bruto.

- Fase 1: adaptación del LSP exportación
  - Fase 2: implantación del VERMAS, ampliación flujo de intercambio de información a básculas externas.
- La implantación del PVB ha supuesto un esfuerzo en recursos e inversor importante para la APC.

#### Instalaciones fronterizas de control de mercancías-PIF

Durante el ejercicio 2016 se han iniciado líneas de acción vinculadas a mejorar la calidad de los servicios, entre ellos los servicios parauaneros y en este sentido la primera acción que se ha realizado ha sido un análisis de la gestión de los PIF en los puertos españoles.

Para ello se ha tenido en cuenta los siguientes aspectos:

- Número de PIF
- Tipo de gestión: propia, externalizada, mixta
- Volumen de inspecciones realizadas

Las conclusiones de este estudio servirán de base para poner en marcha posibles acciones de mejora en nuestras instalaciones teniendo siempre en cuenta las posibilidades por volumen y tipo de inspecciones.

### 2.4.5. Relación con los proveedores |\_18, |\_25, |\_27

#### Tipología de proveedores

La APC define sus proveedores locales como aquellos cuyo domicilio social está en la provincia de Castellón.

El desglose de los proveedores de la APCS se refleja en la siguiente tabla:

TIPOLOGÍA DE LOS PROVEEDORES DE APCS					
TIPOLOGÍA PROVEEDORES	2012	2013	2014	2015	2016
Nº total proveedores	352	327	274	313	349
Proveedores gastos	Nº 287	266	227	254	287
	% 81,53	81,35	82,85	81,15	82,23
Proveedores inversión	Nº 65	61	47	59	62
	% 18,47	18,65	17,15	18,85	17,77

PORCENTAJE PROVEEDORES LOCALES					
PROVEEDORES LOCALES	2012	2013	2014	2015	2016
Nº total proveedores gastos	287	266	227	254	287
Proveedores gastos Castellón	Nº 147	143	112	130	151
	% 51,22	53,76	49,34	51,18	52,61
Nº total proveedores inversión	65	61	47	59	62
Proveedores inversión Castellón	Nº 31	37	21	28	26
	% 47,69	60,65	44,68	47,46	41,94

El número total de proveedores con los que ha trabajado esta entidad durante el ejercicio 2016 ha sido de 349. Del total de los proveedores un 82% son de gastos y un 18% de inversión, estos porcentajes se han mantenido estables durante los últimos años.

En cuanto a la distinción de proveedores locales, que se puede apreciar en el siguiente cuadro, un 53% de los proveedores de gasto y un 42% de los de inversión con los que trabaja esta Autoridad pertenecen a la provincia de Castellón.

## 2.4. LA SOCIEDAD

### 2.4.5. Relación con los proveedores |\_18, |\_25, |\_27

#### Plazos de pago a proveedores corrientes

En el BOE de 4 de febrero de 2016 salió publicada la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales.

Esta Resolución reemplaza y deroga a la anterior de fecha 29 de diciembre de 2010, dando cumplimiento al mandato expreso contenido en la Ley 31/2014, de 3 de diciembre, por la que se modifica la Ley de Sociedades de Capital para la mejora del gobierno corporativo, para incluir como información en la memoria el periodo medio de pago a los proveedores.

Esta Resolución entró en vigor el 5 de febrero de 2016 y se aplicará con efecto retroactivo a las cuentas anuales de los ejercicios iniciados a partir de 1 de enero de 2015, por lo que deberá incluirse en las cuentas anuales del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de dicho año.

En las cuentas anuales del primer ejercicio de aplicación de esta resolución, no se presentará información comparativa, calificándose las cuentas anuales, sólo a estos efectos, como iniciales en lo que se refiere a la aplicación del principio de uniformidad y del requisito de comparabilidad.

LÍMITES DE PAGO APCS A PROVEEDORES		
	EJERCICIO 2015	EJERCICIO 2016
Periodo Medio de Pago a Proveedores	40 días	49 días
Ratio de Operaciones Pagadas	44 días	45 días
Ratio de Operaciones Pendientes de Pago	21 días	22 días
	IMPORTE (€)	IMPORTE (€)
Total de Pagos Realizados	3.548.484,12	6.210.985,22
Total de Pagos Pendientes	4.313.038,15	2.624.163,81

El Periodo Medio de Pago a partir de 2013 se aplica según lo establecido en las conclusiones del Informe 58/10, de 23 de mayo de 2011 de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa. "Plazo de pago aplicable a los entes, organismos y entidades que, aun perteneciendo al sector público estatal, no tengan, sin embargo, la consideración de Administración Pública":

"Los organismos, entidades, entes, empresas, fundaciones, mutuas, etc., que no tienen la condición de Administración Pública a los efectos de la Ley de Contratos del Sector Público, y por no resultarles de aplicación lo dispuesto en el artículo 200.4 de la misma Ley, han de pagar sus deudas en el plazo de sesenta días, conforme se regula en el artículo 4.1 de la Ley 3/2004."

#### Compra verde

Durante el ejercicio 2013 entró en funcionamiento la Guía Orientativa de Compra Verde de la Autoridad Portuaria de Castellón para la contratación de suministros, servicios o inversiones con carácter medioambiental.

Con la entrada en funcionamiento de la guía se pusieron en marcha unos indicadores, tanto en gasto como inversión, para medir el porcentaje de proveedores con algún tipo de Certificado Medioambiental sobre el total.

El indicador obtenido en 2016 de compra verde de proveedores de inversión ha sido 96,62% y en gasto el indicador de compra verde ha sido 95,39% (Meta 100%).

Comparando este indicador con los obtenidos en 2014 y 2015 vemos que hemos mejorado notablemente en el indicador de proveedores de inversión, mientras que en proveedores de gasto la mejora solo es con respecto a la del 2015.

Aunque en 2016 estemos más cerca de la meta del 100%, la inexistencia de evidencias de certificados medioambientales en algunos proveedores de gasto e inversión sigue sin optimizar los indicadores, si bien, en 2016, se ha invertido en proyectos para el ahorro energético: alumbrados led del edificio principal oficinas APCS y en vial transversal nº 1 zona líquidos, sistemas de lamas orientables en ventanas edificio principal oficinas y en el reciclaje residuos: contenedores soterrados de RSU en zona lúdico pesquera.

Nuestros proveedores de inversión y gasto disponen en su mayoría de ISO 14004, EMAS, AENOR Gestión Medioambiental, Políticas Medioambientales o de Responsabilidad Social Corporativa, Sello ERCOVA empresa responsable y Certificado UNE EN ISO 50001.

Además las actividades que realizan muchos de nuestros proveedores suponen ya una mejora y cuidado medioambiental, como son las relacionadas con el ciclo del agua o recogida de residuos MARPOL.

## 2.4. LA SOCIEDAD

### 2.4.6. Acción comercial |\_30, I-31

Las acciones comerciales del puerto de Castellón son vitales para dar a conocer a sus grupos de interés las posibilidades y situación geoestratégica del puerto. Su actividad comercial durante 2016 se asienta sobre las bases establecidas en el Plan de Acción que se desarrollan a través de la Fundación PortCastelló. La estrategia es la de dar a conocer el puerto tanto a nivel nacional como internacional y apoyar aquellas acciones propuestas por la Comunidad Portuaria. Entre estas últimas destaca la presentación del puerto de Castellón en Madrid ante más de 150 empresas nacionales e internacionales radicadas en Madrid, así como embajadas. Una presentación en la que se dio a conocer las ventajas de operar desde el recinto castellonense.

Además de esta acción, el puerto de Castellón organiza actividades sectoriales a colectivos de interés, entre los que destacaron en 2016 la presentación del puerto a la Asociación de Técnicos Cerámicos (ATC), por ser el sector cerámico uno de los principales tráficos del puerto de Castellón. También destacan las jornadas específicas organizadas sobre el pesaje de contenedores y que contó con la presencia de las principales asociaciones involucradas: ASCER, consignatarios y terminales.

El puerto de Castellón apuesta por estar presente en los principales acontecimientos internacionales para el sector portuario. Entre ellos destaca la participación en Fitur, Breakbulk, Cersaie, Tecnargilla, Cevisama, Cruise Summit, Fruit Logística, SIL Barcelona, ó Seatrade Med Europa.

Por otro lado, el puerto de Castellón va de la mano con sus grupos de interés y en ese sentido participa activamente en los encuentros mensuales que organiza el Propeller Club Castelló.

#### GASTOS DESTINADOS A LA PROMOCIÓN COMERCIAL DEL PUERTO (OPPE: I\_31)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Fundación Portcastelló (€)	500.000	300.000	300.000	300.000	300.000	290.000	280.000
Promoción Comercial del Puerto (€)	600.400	388.304	307.298	378.412	393.450	325.460	89336,34
Gastos de explotación (€)	16.598.107	17.553.513	17.098.735	16.761.890	17.536.825	17.687.595	17.655.683
Ratio %	3,62	2,21	1,80	2,26	2,24	1,84	2,09

### 2.4.7. Apoyo al desarrollo de la comunidad

|\_28, I\_29, I\_34, E\_14, S\_19, I\_15, I\_16, I\_18, S\_20

La Autoridad Portuaria de Castellón extiende su compromiso a toda la sociedad y potencia acciones encaminadas a fortalecer el vínculo puerto-ciudad.

Se lleva a cabo un observatorio de prensa cuyos resultados ofrecen una primera fotografía de los temas que más preocupan a la sociedad en general, del entorno en particular y de los grupos de interés del puerto en concreto.

Entre las principales acciones llevadas a cabo en 2016 destaca la participación del puerto, junto al Ayuntamiento de Castellón, en la XV Conferencia Mundial de Ciudades Portuarias celebrado en Róterdam entre el 5 y 7 de octubre. La Autoridad Portuaria expuso la ponencia "Un modelo de dos hélices para la transformación urbana y sociológica del Grao de Castellón".

Entre las acciones encaminadas a un mayor conocimiento del puerto y vínculo con la comunidad portuaria y su entorno destaca el programa "Conoce tu puerto", dirigido a la comunidad educativa, así como a entidades y asociaciones vecinales y empresariales. En 2016 un total de 1.236 escolares pasaron por el puerto de Castellón y conocieron de cerca la importancia del mismo en la generación de empleo y riqueza.

Al programa "Conoce tu puerto" se suma la colaboración del puerto de Castellón con el programa "Cine en Valores", junto al Ayuntamiento de Castellón y la Generalitat Valenciana. Una iniciativa en la que el pasado año participaron 10.000 escolares.

Así mismo, se organizaron unas Jornadas de Puertas Abiertas organizadas por PortCastelló y en las que participaron de 2.552 personas de diferentes municipios de la provincia. Los visitantes pudieron conocer de cerca el puerto de Castellón y recorrer sus instalaciones por autobús o barco.

Una de las iniciativas que se pusieron en marcha en 2016 fue la I edición de Premios Faro PortCastelló, que tiene como fin de reforzar el sentido de pertenencia a la Comunidad Portuaria, contribuir al conocimiento público de iniciativas novedosas relacionadas con el puerto y reconocer méritos del trabajo. La Autoridad Portuaria impulsó estas distinciones en abril, coincidiendo con la conmemoración de los 114 años de la creación del puerto.

Además, PortCastelló se involucra con aquellas actividades que suponen un impulso y promoción de su actividad, como son las Jornadas Empresariales PortCastelló-Mediterráneo, que en 2016 llegaron a su séptima edición, y que congrega a los principales sectores empresariales de la provincia de Castellón. En 2016 estas jornadas se llevaron a cabo bajo el título "Alianzas del puerto para favorecer el crecimiento económico".

## 2.5. EL MEDIO AMBIENTE

### 2.5.1. Estrategia de sostenibilidad ambiental

Desde hace años la estrategia en el ámbito de la sostenibilidad se ha convertido en uno de los retos más importantes a los que se deben enfrentar actualmente las organizaciones, no sólo por la vital importancia que representa la protección ambiental de los espacios en los que están ubicadas las instalaciones, sino también porque se ha convertido en una forma más de competitividad en el mercado actual.

Esto ha llevado a que las empresas promuevan, dentro de un contexto económico, el establecimiento de nuevos códigos y normas encaminados a cambiar el comportamiento empresarial en el que los balances económicos eran lo principal, inculcando poco a poco nuevas prácticas y sistemas de gestión empresariales voluntarios cuyo objetivo final es conseguir un nuevo equilibrio entre los intereses económicos, sociales y ambientales.

El concepto de estrategia, tradicionalmente siempre se ha mirado desde el punto de vista de posicionamiento económico dentro del ámbito de la actividad de las organizaciones. Este punto de vista no ha cambiado, pero afortunadamente y cada vez más, las organizaciones están ampliando el concepto de estrategia a otros ámbitos de la empresa como son los empleados, la sociedad y el medio ambiente.

Esto se está consiguiendo a través de la elaboración de planes estratégicos dentro de las organizaciones, los cuales se han convertido en una verdadera fuente de actuaciones sistemáticas encaminadas a conseguir o en el mejor de los casos, a acercarse cada vez más, a la consecución de una verdadera empresa sostenible y orientarlas hacia un cambio estructural y funcional dentro del actual sistema económico y social.

La APCS, desde hace años se subió al tren de la sostenibilidad, ya en el 2013, con la elaboración de su primer plan estratégico global, en el que se analizaban, no sólo las fortalezas y debilidades en el ámbito económico, sino ampliándolo a todos los demás ámbitos de la sociedad.

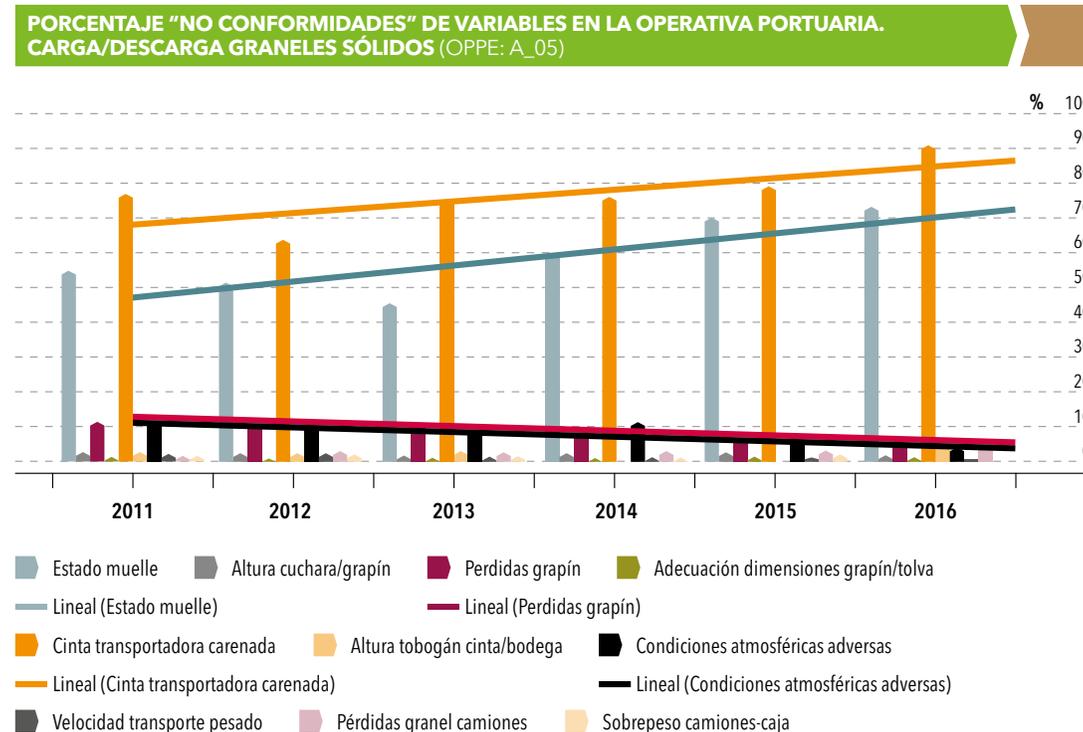
Los beneficios de este cambio de visión para el puerto de Castellón se consiguen a través de los clientes y usuarios, promoviendo la implantación de buenas prácticas ambientales entre ellos, bien dando ejemplo o incentivando dicho comportamiento, por ejemplo, con la construcción de pantallas atrapa-polvo en los muelles donde se trabaja con graneles sólidos o mediante la firma de convenios ambientales voluntarios en los que la empresa obtiene un beneficio económico si cumple ciertos requisitos ambientales.

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34

Durante el 2016, el Puerto de Castellón ha manipulado 5.198.983 toneladas de graneles sólidos. Los dos muelles en los que se manipulan dichos graneles son de titularidad pública, lo que quiere decir que cualquier empresa dada de alta como manipulador de mercancías, es decir, como empresa estibadora, puede trabajar en dichos muelles (Muelle de la Cerámica y Muelle Transversal Exterior).

La APCS como garante de la gestión de estas infraestructuras mantiene una vigilancia individualizada de cada operativa, en la que la policía portuaria inspecciona una serie de parámetros que permiten evaluar cada operativa y controlar las "no conformidades" anuales de la actividad, pudiendo si se considera conveniente, tomar medidas para que no se vuelvan a producir o, como mínimo, reducir las.

El siguiente gráfico muestra los datos estadísticos de esta serie de variables controladas en cada una de las operativas con graneles sólidos.



## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34

Gracias al estricto control de las operaciones por parte de la policía portuaria, durante el 2016, al igual que durante el 2015, el tipo de no conformidades se ha mantenido en dos tipos: concretamente en la limpieza de los muelles y en el uso de cintas sin carenar.

Estas dos variables son las que presentan un mayor número de no conformidades con tendencia positiva mantenida en el tiempo para graneles muy pulverulentos. Precisamente, para disminuir este aumento en el tiempo de estas dos variables se creó un grupo de trabajo interdepartamental, "Grupo de Operativa Portuaria", con el objetivo de ordenar dichas operativas. A continuación se presenta una descripción sintética de algunas condiciones o exigencias, sobre aspectos ambientales que la Autoridad Portuaria tiene en cuenta a la hora de exigir en otorgamiento títulos de concesiones o autorizaciones.

#### CONDICIONES Y EXIGENCIAS AMBIENTALES CONCESIONES/AUTORIZACIONES (OPPE: A\_34)

- X Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad.
- X Exigencias de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames (sistema de riego, exigencias en talleres, etc.)
- X Exigencias sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo.
- X Exigencia sobre gestión de residuos.
- X Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios.
- X Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la Ley 27/2007.
- X En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa.
- X Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente.
- X Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones.

El objetivo de la APCS es intentar conseguir en un futuro próximo que todos los usuarios cumplan con el máximo de medidas disponibles para el correcto funcionamiento de su actividad y se mejoren poco a poco las condiciones laborales y ambientales en la zona portuaria.

### 2.5.2.1. Sistema de gestión ambiental PERS (Port Environmental Review System) I\_04, A\_01, A\_35

La APCS, ya en el 2005 se certificó por la ESPO en el sistema de gestión ambiental PERS. Dicho sistema ayudó a la organización a iniciarse en temas de control y gestión ambiental, centrándose principalmente en el tema de emisiones atmosféricas debido al movimiento de graneles. Con las sucesivas revisiones bienales, la APCS fue mejorando poco a poco en su gestión y concienciación ambiental, tal y como se puede consultar en las anteriores y presente memoria. La última revisión se realizó durante el 2016, en colaboración con el Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (FEPORTS) que fue auditada por Lloyd's Register.



## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34\_ 2.5.2.1. Sistema de gestión ambiental PERS (Port Environmental Review System) I\_04, A\_01, A\_35

La APCS no ha recibido ninguna sanción por incumplimiento de la normativa ambiental ni en ningún otro ámbito durante el año 2016.

Los recursos económicos totales asociados a la implantación, certificación y mantenimiento del Sistema de Gestión Medioambiental (SGMA) de la APCS se pueden consultar en el apartado 2.5.5. Gastos e inversiones. El nivel de implantación de SGMA en la Comunidad Portuaria en el 2016, ha sido el siguiente:

NIVEL DE IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN EN LA COMUNIDAD PORTUARIA 2016 (OPPE: A_35)							
	2015			2014			VARIACIÓN ANUAL IMPLANTACIÓN (%)
	Nº DE EMPRESAS	Nº EMPRESAS CON IMPLANTACIÓN SGMA	IMPLANTACIÓN (%)	Nº DE EMPRESAS	Nº EMPRESAS CON IMPLANTACIÓN SGMA	IMPLANTACIÓN (%)	
Terminales marítimas de mercancías	8	5	62,5	8	7	87,5	-28,6
Estaciones marítimas de pasajeros	0	0	0	0	0	0	0
Empresas prestadoras de servicios portuarios o comerciales	30	12	40	30	12	40	0
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>17</b>	<b>44,7</b>	<b>38</b>	<b>19</b>	<b>50</b>	<b>-10,52</b>

Se ha producido una ligera disminución en el % de empresas que cuentan con algún sistema de gestión ambiental y que operan dentro de la zona portuaria, quizá debido a reestructuraciones o a bajas/altas de pequeñas pymes que en algún momento han desempeñado servicios comerciales.

### 2.5.2.2. Gestión de residuos A\_22, A\_23, A\_24, A\_25

Principalmente, la APCS contempla la gestión de los residuos que genera directamente de su propia actividad y a través de sus puntos limpios de algunos de los residuos más importantes que se generan en el puerto. Hasta el presente 2016, facilitó la gestión a través de sus puntos limpios de algunos de los residuos generados de la actividad portuaria de graneles sólidos inertes y mercancía general, pero recientemente, dichos puntos han pasado a ser responsabilidad de las empresas estibadoras que operan en el muelle público de la Cerámica. No así ha pasado con los puntos limpios ubicados en el puerto pesquero y en la dársena norte, los cuales siguen bajo gestión de la APCS.

Como parte de la gestión concienciadora de la APCS, también se informa a concesionarios y prestadores de servicios de la obligación del cumplimiento de los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos para sus actividades.

Periodicamente, el personal de la APCS adscrito a la vigilancia ambiental de las instalaciones, realiza visitas a las distintas concesiones y terminales con cierta incidencia en la producción de residuos con el fin de informar y ayudar en la gestión de los residuos generados por estos.

Algunas de las funciones e iniciativas promulgadas por la APCS en el ámbito de la gestión de residuos son las siguientes:

#### INICIATIVAS PROMOVIDAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA PARA MEJORAR LA GESTIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA (OPPE: A\_24)

- Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto.
- Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la ley de residuos.
- Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados.
- Guías de buenas prácticas o códigos de conducta ambiental.
- Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria.
- Puntos Limpios con recogida separada.
- Convenios de buenas prácticas.
- Campañas de sensibilización a través de jornadas ambientales.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34\_ 2.5.2.2. Gestión de residuos A\_22, A\_23, A\_24, A\_25

#### A) RESIDUOS NO PELIGROSOS

Para la recogida de residuos no peligrosos, la APCS ha habilitado una serie de puntos limpios ubicados en la zona comercial, dársena pesquera y en la zona lúdica de acceso público.

La ubicación de los puntos de recogida de residuos gestionados por la APCS se puede consultar en la Guía de Buenas Prácticas Ambientales.

Dentro de esta gestión se pueden diferenciar los siguientes tipos de residuos:

EVOLUCIÓN GRANELES SÓLIDOS MANIPULADOS Y RESIDUOS INERTES GENERADOS					
	2012	2013	2014	2015	2016
Tn granel inerte manipulado	2.085.894	1.489.861	2.397.676	3.991.119	5.198.983
Tn residuos granel inerte	551	672	1.637	815	1.018

#### • Recogida selectiva de residuos

El Puerto de Castellón dispone de contenedores en superficie para la recogida de los residuos sólidos urbanos, papel/cartón, vidrio y envases en todo el recinto portuario.

Respecto a la evolución de la cantidad de residuos reciclables (papel/cartón, vidrio y envases), la APCS facilita su gestión a la Comunidad Portuaria como entidad gestora del puerto, sin poseer control sobre su generación, ya que dicho factor depende de las iniciativas de los operadores y concesionarios.

A continuación se muestra un histórico de las cantidades gestionadas por la APCS.

A continuación se muestra un histórico de las cantidades gestionadas por la APCS.

#### Dársenas comerciales y zona lúdica

EVOLUCIÓN DE RESIDUOS		2012	2013	2014	2015	2016
<b>Residuos orgánicos</b>	Toneladas	1.083,00	1.240,00	1.314,40	784,43	893,72
	Evolución anual %	-9,75	14,50	6,00	-40,30	13,93
<b>Papel / cartón</b>	Toneladas	4,25	6,40	7,20	4,98	7,17
	Evolución anual %	-5,60	50,60	12,50	-30,80	44,12
<b>Residuos plásticos</b>	Toneladas	13,30	18,60	19,72	9,62	11,76
	Evolución anual %	-11,30	39,80	6,00	-51,21	22,24
<b>Residuos férricos</b>	Toneladas	122,00	96,00	101,76	3,71	21,42
	Evolución anual %	-9,60	-21,30	6,00	-96,25	155,62
<b>Residuos de madera</b>	Toneladas	144,00	148,00	45,72	46,38	69,46
	Evolución anual %	-10,00	2,80	-69,11	1,44	49,76

Como se observa en la tabla anterior se ha incrementado el volumen de residuos, debido a que 2016 ha sido uno de los mejores años que ha tenido el puerto en cuanto a movimiento de mercancías.

#### Dársenas pesquera

OTROS RESIDUOS (DÁRSENA PESQUERA)		2012	2013	2014	2015	2016
<b>Residuos orgánicos</b>	Toneladas	675,00	830,00	105,50	29,58	37,48
	Evolución anual %	-10,70	23,00	-87,29	-72,00	26,71

En la dársena pesquera del recinto de Castellón se encuentran ubicados contenedores para la retirada de residuos no peligrosos, principalmente artes de pesca, embalajes y cajas de madera.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34\_ 2.5.2.2. Gestión de residuos A\_22, A\_23, A\_24, A\_25

#### Lámina de agua

Además de la limpieza y mantenimiento de la zona portuaria terrestre, la APCS también se encarga de la limpieza de las aguas abrigadas del puerto, mediante la contratación de una embarcación que se encarga de la recogida de residuos flotantes.

RESIDUOS FLOTANTES AGUAS ABRIGADAS (tn)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Aceites y grasas	0,00	0,00	0,02	0,00	0
Algas	0,40	0,40	0,22	0,34	1,1
Residuos orgánicos	1,60	1,90	0,73	0,46	0,55
Maderas	2,70	2,80	2,05	2,64	1,98
Plásticos	1,80	1,90	2,39	2,05	2,8
Otros	1,70	2,10	1,74	2,22	2,5



#### B) RESIDUOS PELIGROSOS

La APCS cuenta con un recinto de recogida para los residuos peligrosos generados en sus centros de trabajo.

EVOLUCIÓN CANTIDADES GENERADAS POR LAS INSTALACIONES PERTENECIENTES A LA APCS O POR ABANDONO DENTRO DEL RECINTO (kg)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Baterías	30,00	80,00	20,00	35,00	130,00
Productos caducados	50,00	220,00	0,00	8,00	15,00
Envases plástico contaminados	10,00	10,00	0,00	3,00	4,00
Trapos contaminados	30,00	20,00	3,00	3,00	5,00
Fluorescentes	30,00	40,00	2,00	0,00	0,00
Pilas	10,00	10,00	1,00	10,00	15,00
Aceites usados	50,00	10,00	0,00	3,00	2,00
Consumibles	61,00	23,00	24,40	0,00	0,025
Envases metálicos contaminados	40,00	20,00	17,00	15,00	90,00

Las cantidades recogidas y gestionadas a través del recinto de residuos peligrosos de la APCS son cada vez menores debido a la externalización del mantenimiento de las instalaciones, recogándose únicamente residuos procedentes de pequeños trabajos realizados por los operarios del taller.

Durante el 2016 no se han realizado operaciones de dragado de material contaminado. (OPPE: A\_25)

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34\_ 2.5.2.2. Gestión de residuos A\_22, A\_23, A\_24, A\_25

#### C) PORCENTAJE DE LOS RESIDUOS TIPO GENERADOS DENTRO DEL RECINTO PORTUARIO

El porcentaje de residuos generados por la APCS, que son segregados, valorizados o eliminados por gestores autorizados y desglosados por tipo de residuo son:

PORCENTAJE DE LOS RESIDUOS GENERADOS POR LA APCS, QUE SON SEGREGADOS, VALORIZADOS O ELIMINADOS POR GESTORES AUTORIZADOS, DESGLOSADOS POR TIPO DE RESIDUO (OPPE: A_22)						
RESIDUOS TIPO	TRATAMIENTO	2016		2015		VARIACIÓN ANUAL (%)
		Tm	%	Tm	%	
<b>RESIDUOS NO PELIGROSOS</b>						
Residuos inertes (*)	Vertedero	1.018	49,24	815,1	47,90	24,89
Residuos orgánicos	Vertedero/Compostaje	893,46	43,22	784,43	46,10	13,89
Papel y cartón	Reciclado	7,17	0,35	4,98	0,29	43,97
Residuos plásticos	Reciclado	11,7	0,57	9,62	0,57	22,34
Residuos férricos	Reciclado	21,42	1,04	3,71	0,22	477,36
Residuos de madera	Reciclado	69,46	3,36	46,38	2,73	49,76
Otros residuos (Zona Pesquera)	Vertedero	37,18	1,80	29,58	1,74	25,69
Residuos sólidos flotantes	Gestores autorizados	8,93	0,43	7,7	0,45	15,97
<b>SUBTOTALES</b>		<b>2.067,32</b>	<b>100,00</b>	<b>1.701,5</b>	<b>100,00</b>	<b>21,50</b>

RESIDUOS TIPO	TRATAMIENTO	2016		2015		VARIACIÓN ANUAL (%)
		Tm	%	Tm	%	
<b>RESIDUOS PELIGROSOS</b>						
Baterías	Gestores autorizados	0,130	45,45	0,035	32,71	271,42
Fluorescentes	Gestores autorizados	0,000	0,00	0,000	0,00	0,00
Productos caducados	Gestores autorizados	0,015	5,24	0,008	7,48	87,50
Pilas	Gestores autorizados	0,015	5,24	0,010	9,35	50,00
Envases plástico contaminados	Gestores autorizados	0,004	1,40	0,003	2,80	33,33
Aceites usados	Gestores autorizados	0,002	0,70	0,003	2,80	-33,33
Consumibles	Gestores autorizados	0,025	8,74	0,030	28,04	-16,67
Trapos contaminados	Gestores autorizados	0,005	1,75	0,003	2,80	66,66
Envases metálicos contaminados	Gestores autorizados	0,090	31,47	0,015	14,02	500,00
<b>SUBTOTALES</b>		<b>0,286</b>	<b>100,00</b>	<b>0,107</b>	<b>100,00</b>	<b>167,29</b>
<b>TOTALES</b>						
<b>RESIDUOS NO PELIGROSOS</b>			<b>100,00</b>		<b>100,00</b>	
<b>RESIDUOS PELIGROSOS</b>		<b>0,286</b>	<b>100,00</b>	<b>0,107</b>	<b>100,00</b>	<b>167,29</b>

(\*) La gestión de los residuos procedentes de la operativa portuaria con graneles sólidos inertes ha pasado a depender directamente de las empresas estibadoras que las manipulan.

La información sobre el tratamiento de los residuos es proporcionada por los gestores autorizados a los que se entrega. Respecto a los residuos peligrosos generados dentro de la zona portuaria y de los cuales la APCS colabora en su gestión, destacar que la generación de dichas cantidades depende en gran medida de empresas externas a la organización y sobre las que la APCS no tiene una influencia directa.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34\_ 2.5.2.2. Gestión de residuos A\_22, A\_23, A\_24, A\_25

#### D) DESECHOS MARPOL

Durante el año 2016 se ha llevado a cabo la revisión del Plan de recepción y manipulación de residuos Marpol del Puerto de Castellón.

A continuación se detallan las cantidades generadas de desechos Marpol en el Puerto de Castellón en los últimos 5 años.

EVOLUCIÓN DE VOLUMENES ANUALES DE RESIDUOS MARPOL (m³) GESTIONADOS (OPPE: A_22)						
DESECHOS MARPOL		2012	2013	2014	2015	2016
MARPOL I-B	Nº de servicios	100	89	84	76	43
	M3 residuos	12.433	9.774	52.514	77.731	41.829
	Variación (%)	20,71	-21,39	437,28	48,00	-46,18
MARPOL I-C	Nº de servicios	935	819	618	668	535
	M3 residuos	7.672	6.768	5.769	6.711	5.458
	Variación t (%)	42,21	-11,79	-14,76	16,30	-18,67
MARPOL II	Nº de servicios	-	-	-	-	-
	M3 residuos	-	-	-	-	-
	Variación (%)	-	-	-	-	-
MARPOL IV	Nº de servicios	-	-	-	-	-
	M3 residuos	-	-	-	-	-
	Variación (%)	-	-	-	-	-
MARPOL V	Nº de servicios	1.478	1.406	1.536	1.538	1.678
	M3 residuos	1.811	1.806	2.582	2.970	3.391
	Variación (%)	-19,12	-0,27	42,97	15,00	14,17
MARPOL VI	Nº de servicios	-	-	-	-	-
	M3 residuos	-	-	-	-	-
	Variación (%)	-	-	-	-	-

Las bonificaciones a la Tasa del Buque debido a la utilización del servicio de recogida de residuos Marpol por la APCS según el Real Decreto Legislativo 2/2011 art. 132 apartados 10 y 11, han sido las siguientes:

DETALLE BONIFICACIONES, EXENCIONES Y RECLAMACIONES SERVICIOS MARPOL							
		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bonificaciones a la Tasa del Buque (€)	Bonif. 10A	0	9.196	9.797,14	12.470,00	7.858,32	9.683,68
	Bonif. 10B	8.209	580	0,00	353,00	736,56	1.631,77
	Bonif. 10C	11.525	26.022	14.207,62	25.182,00	27.330,02	34.175,82
	<b>TOTAL</b>	<b>19.734</b>	<b>35.798</b>	<b>23.994,76</b>	<b>38.005,00</b>	<b>35.924,90</b>	<b>45.491,27</b>
Incremento %		-	81,4	-32,97	58,39	-5,47	26,62
Exenciones concedidas por la Capitanía Marítima		30	5	0	7	29	4
Reclamaciones recibidas sobre el servicio		10	3	1	0(*)	0	0

(\*) Debido a un error de transcripción de datos se modifica el valor por el correcto.

Durante el 2016 se han bonificado 35.924 € en concepto de:

- 9.683 € a buques que disponen de un certificado de la Administración Marítima en el que se hace constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes.
- 1.631 € a buques que en una escala no efectúan descarga de desechos del anexo I acreditan ante la Autoridad Portuaria mediante un certificado expedido por la Administración marítima, la entrega de desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde hayan efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala.
- 34.491 € a buques que operan de forma regular con escalas recuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración Marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por el buque de los anexos I y V; para más información ver el Real Decreto Legislativo 2/2011 artículo 132 apartado 10c.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34\_2.5.2.3. Gestión de la calidad de las aguas A\_02, A\_11, A\_12

La APCS, de manera proactiva y siguiendo las directrices establecidas a nivel europeo por la Directiva Marco del Agua (DMA) aprobada en el año 2000, su transposición a la normativa nacional y los estudios realizados en la caracterización de masas de aguas portuarias del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) como es la revisión "ROM 5.1-13 para Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias" terminada el año 2013.

Dichas recomendaciones pueden consultarse en la web del OPPE en la siguiente url:  
<http://www.puertos.es/es-es/BibliotecaV2/ROM%205.1-13.pdf>

A continuación se muestra una relación de medidas implantadas por la APCS para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto ya se trate de medidas administrativas como operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimiento controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.).

#### RELACIÓN DE MEDIDAS DE CONTROL DE VERTIDOS (OPPE: A\_11)

- X Implantación del programa ROM 5.1.
- X Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas.
- X Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
- X Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
- X Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
- X Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
- X Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- X Mejoras en red de saneamiento.
- X Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.
- X Convenios de buenas prácticas.
- X Desarrollo y aprobación de planes interiores de contingencias (PICCMA)
- X Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.

### Red de vigilancia

La APCS realiza periódicamente analíticas dentro de las aguas abrigadas del puerto.

#### INDICADORES PARAMETIZADOS (OPPE: A\_12)

INDICADORES	2012	2013	2014	2015	2016
Físico-químicos	X	X	X	X	X
Turbidez/sólidos en suspensión	X	X	X	X	X
Nutrientes	X	X	X	X	X
Clorofilas	X	X	X	X	X
Metales pesados	X	X	X	X	X
Pesticidas	X	X	X	X	X
Otros microcontaminantes orgánicos					
Indicadores biológicos					

De todos los parámetros analizados anualmente, se sigue detectando el tributil-estaño en el sedimento, debido a que el citado compuesto se utilizaba como aditivo en pinturas, utilizadas en los cascos de las embarcaciones de pesca para pinturas anti-incrustantes. Dicho compuesto aunque lleva bastantes años sin utilizarse debido a su prohibición como contaminante del mar, se sigue detectando debido a su gran persistencia.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34\_2.5.2.4. Vertidos A\_10, A\_13, A\_14, A\_16, A\_22

#### A) VERTIDOS ACCIDENTALES

Principalmente, la APCS es la encargada de proteger toda la zona portuaria frente a vertidos de cualquier tipo en superficie y en la lámina de agua junto a otras administraciones, como Capitanía Marítima y SASEMAR.

#### B) VERTIDOS SIGNIFICATIVOS PROCEDENTES DE BUQUE

La APCS, junto con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) y la Capitanía Marítima, son los encargados de velar de que no se produzcan vertidos dentro de la zona de servicio portuario, colaborando en la ejecución de los planes de actuación.

EVOLUCIÓN Nº DE VERTIDOS SIGNIFICATIVOS Y CANTIDADES DE RESIDUOS RECOGIDAS (OPPE: A_16, A_22)		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nº Activaciones PIM	Verde	8	5	0	2	0	1
	Azul	0	1	0	0	0	0
	Roja	1	0	0	0	0	0
Nº vertidos Significativos		0	0	0	0	0	0
Peso residuos recogidos (Kg)		0	2.420	0	2.000	0	0

Durante el año 2016 se ha producido una activación del Plan Interior Marítimo (PIM), que es el plan encargado de luchar contra la contaminación marina accidental por hidrocarburos. Esta activación, más que una actuación del plan, es una pre-alerta de fase verde, en el que el causante del incidente actúa con sus medios para solventarlo. Ello no quiere decir que puntualmente se produzcan incidentes, que aunque en un primer momento parezcan significativos, no se puedan solventar con un batido de la mancha con una lancha. Este método es una actuación estándar cuando se valora que la actuación con absorbentes específicos no va a resultar efectiva.

#### C) VERTIDOS SIGNIFICATIVOS PROCEDENTES DE INSTALACIONES, ZONAS COMUNES O INSTALACIONES GESTIONADAS POR LA APCS

A continuación se muestran los datos derivados de la gestión de estos vertidos:

VOLÚMENES Y DESTINO DE AGUAS RESIDUALES GENERADOS POR APCS (OPPE: A_17)								
AGUAS RESIDUALES POR TIPO DE VERTIDO	M <sup>3</sup>					POR TIPO DE DESTINO		
	2012	2013	2014	2015	2016	COLECTOR MUNICIPAL	FOSA SÉPTICA	TRATAMIENTO PROPIO
Volúmen ARU	45	414	216	180	180	X	X	
Volúmen ARI	-	-	-	-	-			
Volúmen mixtas	-	-	-	-	-			
Volúmen total	45	414	216	180	180	X	X	

GRADO DE COBERTURA Y TIPO DE RED DE RECOGIDA DE PLUVIALES (OPPE: A_14)						
AGUAS PLUVIALES POR TIPO DE RED Y TRATAMIENTO	SUPERFICIE TERRESTRE %					
	2012	2013	2014	2015	2016	
Con red de recogida de pluviales independientemente de si está o no tratada	100	100	100	100	100	
Con red de recogida y tratamiento que vierten al colector del Ayuntamiento o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar.	0	0	0	0	0	

La APCS únicamente genera vertidos urbanos procedentes de oficinas y talleres, todos recogidos a través de colectores municipales o en fosa séptica y gestionada a través de gestores autorizados.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34\_2.5.2.4. Vertidos A\_10, A\_13, A\_14, A\_16, A\_22

#### Zona de servicios terrestre portuario

##### Concesiones

PORCENTAJE DE LA SUPERFICIE DE LA ZONA DE SERVICIO QUE CUENTA CON RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES (OPPE: A_13)					
SUPERFICIE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE CON TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES (%)	2012	2013	2014	2015	2016
Red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido)	12,46	12,46	12,46	12,46	12,46
Red saneamiento conectada a colector municipal o EDAR	12,46	12,46	12,46	12,46	12,46
Fosas sépticas	87,54	87,54	87,54	87,54	87,54

La APCS cuenta con una superficie de 337.665 m<sup>2</sup> que abarca el puerto pesquero, Muelle de Costa, zona administrativa y Emara Inversiones Empresariales, S.L., donde todas sus aguas residuales desembocan en el alcantarillado municipal.

En la Dársena Sur, la APCS cuenta con dos fosas sépticas, las cuales están ubicadas en los vestuarios de la policía portuaria y en las instalaciones del retén de bomberos.

El resto de superficie concesionada vierte sus aguas residuales en fosas sépticas que ellos mismos gestionan.

#### Aportes no procedentes de la zona de servicio portuario

CENSO VERTIDOS NO PORTUARIOS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO (ZONA I) (OPPE: A_10)				
NOMBRE	TIPO DE VERTIDO	ORIGEN	TIPO	TRATAMIENTO
Acequia Fil y escorredor sensal	Canal abierto	Mixto	Puntal	Nulo
Acequia de Fábrega	Canal abierto	Agrícola	Puntal	Nulo
Acequia de Vellet	Canal abierto	Agrícola	Puntal	Nulo
Acequia de Vinatxell	Canal abierto	Agrícola	Puntal	Nulo
Acequia perimetral norte de la C.T. de Iberdrola	Canal abierto	Mixto	Puntal	Nulo
Acequia de Villamargo	Canal abierto	Mixto	Puntal	Nulo

Todos los vertidos puntuales listados en la tabla se consideran significativos por la APCS, al provenir de tierra adentro y no tener ningún tipo de pre-tratamiento antes de su vertido a la zona de servicio del puerto.

### 2.5.2.5. Limpieza de las zonas comunes de agua A\_15

La APCS cuenta con un convenio de limpieza y gestión de residuos sólidos flotantes de la lámina de agua interior del puerto con un gestor autorizado. Para la relación de dicho servicio se cuenta con los siguientes medios:

MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS UTILIZADOS PARA LA LIMPIEZA DE LA LÁMINA DE AGUA (OPPE: A_15)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Nº embarcaciones	1	1	1	1	1
Frecuencia de la limpieza	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario
Peso de los residuos recogidos (tn)	8,2	8,9	7,35	7,7	8,93

El peso detallado de los residuos flotantes recogidos en el año puede consultarse en el punto 2.5.2.2. Gestión de residuos, apartado "Lámina de agua".



## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34

#### 2.5.2.6. Gestión de la calidad del aire. Emisiones A\_02, A\_05, A\_07, A\_08, A\_09

##### A) EMISIONES DE PARTÍCULAS PM10 (OPPE: A\_08)

La APCS cuenta con un monitor de medida en continuo de partículas ambientales (modelo Grimm 1107 portátil), colocado en la interface puerto-ciudad de la zona comercial norte, y otro (modelo Grimm 180) ubicado en la zona pesquera, ambos capaces de realizar medidas simultáneas de orden de microgramos de partículas por m<sup>3</sup> de aire tamaño PM-10, PM-2,5 y PM-1, provistos de estaciones meteorológicas.

Los datos son transferidos de los propios captadores a un servidor de comunicaciones, en el que almacenan los datos, y a través del cual, mediante un software específico para tratamiento de datos ambientales, se puede acceder a dichos datos almacenados y obtener gráficos, rosas de contaminantes, informes y medidas diarias, mensuales o anuales de partículas.

Como todo valor de inmisión, dentro de ese valor anual o diario obtenido, se encuentran no sólo las aportaciones del puerto a la concentración de partículas en el aire, las cuales muchas de ellas son de tipo difuso relativamente de poca importancia, sino que también están incluidos los aportes urbanos e industriales presentes en la zona, sin olvidarnos de la gran importancia de los vehículos y el transporte terrestre, posiblemente uno de los factores más importantes, tanto en la emisión de partículas inquemadas como por la resuspensión y fraccionamiento a diámetros todavía más pequeños de las partículas que se encuentran ya depositadas.

Bajo el punto de vista de emisiones significativas identificadas mediante valoración objetiva de aspectos o riesgos ambientales por el SGMA desde 2008 no se han identificado focos de emisión significativos, pues dan resultado moderado o despreciable. Aun así, las actividades que generan este aspecto sí se consideran como significativas por su importancia en el puerto, como es la manipulación de graneles sólidos y que en este caso son de origen difuso.

##### FOCOS DE EMISIÓN SIGNIFICATIVOS EN EL PUERTO DE CASTELLÓN (OPPE: A\_05)

EMISIÓN DE PARTÍCULAS PROCEDENTES DE:	VALORACIÓN
Trafico de vehículos terrestres (resuspensión)	Impacto moderado
Carga, descarga y manipulación de graneles sólidos	Impacto moderado
Almacenamiento temporal al aire libre de granel sólido	Impacto moderado
Construcción, demolición, mantenimiento y limpieza de instalaciones en obra civil	Impacto despreciable

Nota: Valoración según el método utilizado por el sistema de gestión ambiental PERS.

##### MEDIDAS DE CONTROL POR FOCO GENERADOR DE EMISIONES DENTRO DEL RECINTO PORTUARIO (OPPE: A\_07)

FOCOS SIGNIFICATIVOS DE EMISIÓN:	MEDIDAS DE CONTROL
Tráfico pesado terrestre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitación de velocidad a 30km/h.</li> <li>Sanciones administrativas por exceso de velocidad.</li> <li>Partes de limpieza de zonas de operativa.</li> </ul>
Carga, descarga y manipulación de graneles sólidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riego frecuente de material pulverulento para aquellos productos que lo permitan.</li> <li>Cumplimentación por parte de la policía portuaria del check-list de Buenas Prácticas Ambientales en la operativa.</li> <li>Instalación de pantallas de altura suficiente si se requiere con productos especialmente pulverulentos.</li> <li>Monitoreo por equipos de medición en continuo de la concentración en partículas en la interface puerto-ciudad.</li> </ul>
Almacenamiento al aire libre de granel sólido	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autorización de la APCS.</li> <li>Limitación del tipo de granel permitido (no pulverulento y que permita su riego o formación de costra por efecto del agua que evite la emisión de partículas).</li> <li>Monitoreo por equipos de medición en continuo de la concentración en partículas en la interface puerto-ciudad.</li> </ul>

A continuación se presentan los valores para partículas de las dos estaciones en base a los valores límite actualmente vigentes, según el Anexo I, apartado C para PM-10 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

##### Estación SELMA (\*)

##### VALORES CAPTADORES DE PARTÍCULAS RED DE VIGILANCIA APCS (OPPE: A\_09)

CONCENTRACIÓN DE PM10	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nº de superaciones del valor límite diario (50 µg/m <sup>3</sup> ) (**)	11	2	1	0	0	0
Valor medio anual (µg/m <sup>3</sup> )	24,46	16,20	10,00	7,00	16,00	10,00
Datos válidos (%)	95,07	99,40	97,26	97,26	99,20	95,00

(\*) Dicho valor límite diario no puede superarse en más de 35 ocasiones al año.

(\*\*) Los valores obtenidos no superan el 90% de datos válidos, debido principalmente a problemas externos al equipo (subidas de tensión eléctrica y corte de corriente eléctrica fundamentalmente), por lo que dichos datos son meramente indicativos y seguramente muy próximos a la realidad.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34

#### 2.5.2.6. Gestión de la calidad del aire. Emisiones A\_02, A\_05, A\_07, A\_08, A\_09

##### Estación LONJA (\*)

VALORES CAPTADORES DE PARTÍCULAS RED DE VIGILANCIA APCS (OPPE: A_09)						
CONCENTRACIÓN DE PM10	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nº de superaciones del valor límite diario (50 µg/m³) (**)	11	0	0	0	0	0
Valor medio anual (µg/m³)	19,30	14,10	9,00	9,00	10,00	9,00
Datos válidos (%)	96,16	97,80	86,85	96,71	96,44	97,00

(\*) Dicho valor límite diario no puede superarse en más de 35 ocasiones al año.

(\*\*) Los valores obtenidos no superan el 90% de datos válidos, debido principalmente a problemas externos al equipo (subidas de tensión eléctrica y corte de corriente eléctrica fundamentalmente), por lo que dichos datos son meramente indicativos y seguramente muy próximos a la realidad.

Como se observa en los datos obtenidos por los medidores de partículas en 2016, tanto la estación ubicada en el edificio LONJA como en el edificio SELMA, superan el 90% de datos válidos exigidos para que un valor medio sea representativo, obteniéndose valores promedio anuales de PM-10 por debajo de 40 µg/m³, que es el valor límite anual permitido por la normativa y con valores de superación de valor límite diario de 50 µg/m³ muy por debajo de las 35 superaciones que permite como máximo por año la normativa.

EVOLUCIÓN QUEJAS ASOCIADAS A LA EMISIÓN DE PARTÍCULAS (OPPE: A_06)			
AÑOS	QUEJAS ASOCIADAS A EMISIÓN DE PARTÍCULAS	QUEJAS DESESTIMADAS	ACTUACIONES DE LA APCS
2011	0	0	0
2012	0	0	0
2013	1	0	0
2014	2	0	2
2015	0	0	0
2016	0	0	0

Durante el año 2016 la APCS no ha recibido quejas por episodios de emisión de partículas.

### B) EMISIONES DE DIÓXIDO DE AZUFRE, MONÓXIDO DE CARBONO Y DIÓXIDO DE NITRÓGENO (OPPE: A\_08)

La APCS no considera prioritario la adquisición de equipos de medición de gases, ya que estima que la cuota aportada por las actividades portuarias es pequeña frente a otros aportes externos que se realizan en zonas adyacentes a la zona portuaria, siendo además la medición de estos parámetros una responsabilidad de las administraciones locales y autonómicas.

### C) EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (OPPE: A\_08)

La APCS es consciente de los efectos adversos que tienen a nivel climático la emisión de gases de efecto invernadero (GEIs), por ello, ha identificado las fuentes de emisión de sus actividades tales como los desplazamientos de la flota de vehículos, visitas de mantenimiento a faros mediante embarcación y el consumo de Gasóleo B para calefacción en los vestuarios, además de la electricidad consumida por los edificios pertenecientes a la APCS. Asimismo, se consideran las emisiones derivadas del consumo de buques y concesiones.



## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34

#### 2.5.2.6. Gestión de la calidad del aire. Emisiones A\_02, A\_05, A\_07, A\_08, A\_09

Para la obtención de los valores de CO<sub>2</sub> se han utilizado los factores de conversión de consumo o producción de energía primaria (EP) y factor de emisión de CO<sub>2</sub> para carburantes, usos térmicos y electricidad del 30 de noviembre de 2010, proporcionados por la IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía) perteneciente al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio hasta el año 2011, y para la obtención de los valores de CO<sub>2</sub> desde año 2012 hasta el año de la presente memoria se han utilizado los factores de conversión de energía final, energía primaria y factores de emisión de CO<sub>2</sub> 2010, de noviembre de 2011, proporcionado por la IDAE.

EMISIONES DE CO <sub>2</sub> (OPPE: A_08)						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
T CO <sub>2</sub> combustible flota de vehículos y catamarán	65,09	57,54	54,00	48,86	48,43	46,76
T CO <sub>2</sub> Combustible de las calderas	7,48	4,70	4,97	9,03	4,45	5,10
T CO <sub>2</sub> de energía eléctrica de la APCS	792,5	712,46	702,77	648,88	502,47	603,65
T CO <sub>2</sub> de energía eléctrica de buques	107,56	67,31	85,10	160,26	135,56	45,03
T CO <sub>2</sub> de energía eléctrica de las concesiones (*)	836,97	542,62	570,44	583,82	638,86	589,39
<b>TOTAL DE EMISIONES t CO<sub>2</sub></b>	<b>1.809,6</b>	<b>1.384,63</b>	<b>1.417,28</b>	<b>1.450,84</b>	<b>1.329,76</b>	<b>1.289,94</b>

(\*) Los datos presentados se refieren únicamente a las empresas concesionarias que todavía no han externalizado el suministro eléctrico con una empresa comercializadora.

Las emisiones de CO<sub>2</sub> pertenecientes a la APCS a veces varían debido a que en la actualidad todavía hay concesiones a los que la APCS suministra energía eléctrica, debido a que todavía no se ha podido externalizar dicho suministro eléctrico, tal y como ha pasado en la Dársena Sur. Para ver más detalle sobre acciones llevadas a cabo sobre ecoeficiencia, ver el apartado 2.5.3. Ecoeficiencia. Por el contrario, el CO<sub>2</sub> perteneciente a los concesionarios y buques ha disminuido, principalmente, el consumo de los buques.

### D) SUSTANCIAS DESTRUCTORAS DE LA CAPA DE OZONO (OPPE: A\_08)

Ni la APCS ni la Comunidad Portuaria del Puerto de Castellón disponen de equipos que emitan clorofluorcarbonos (C-F-C) que agoten la capa de ozono.

### E) OTRAS EMISIONES (GRI: EN20 / OPPE: A\_08)

En la APCS no existen otras emisiones significativas distintas a las descritas en los puntos anteriores.

#### 2.5.2.7. Gestión de los suelos A\_02

La APCS, en aplicación del Real Decreto 9/2005 por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, ha incluido en los pliegos de condiciones particulares para la concesión de un espacio portuario, la obligación de realizar, previamente a dicho abandono, un informe haciendo constar las condiciones de tal abandono y los informes técnicos pertinentes que demuestren el buen estado del espacio que se desocupa, incluyendo el plan de restauración/descontaminación si procediese.

RELACIÓN DE CONCESIONES RESCINDIDAS DE APLICACIÓN DEL RD 9/2005						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Concesiones rescindidas	1	4	1	1	1	3
Nº informes de desocupación presentados	1	1	0	1	1	1

Durante el 2016, 3 empresas rescindieron su concesión con la APCS de mutuo acuerdo, solicitando informe de suelos contaminados a una de ellas por su actividad, cuyo resultado fue favorable.



## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.2. Gestión ambiental A\_05, A\_34

#### 2.5.2.8. Ruido A\_02, A\_18, A\_19, A\_20, A\_21

La APCS intenta minimizar la exposición de ruidos con origen en las instalaciones dentro de la zona de servicio portuario, alejando las zonas de operativa de las inmediaciones del área urbana o realizando actuaciones puntuales encaminadas a mitigar dichas molestias.

Este mapa se elaborará en caso de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica del mapa de ruido estratégico de la ciudad de Castellón, estableciéndose en el mismo los planes de acción pertinentes.

PRINCIPALES FOCOS DE EMISIONES ACÚSTICAS SIGNIFICATIVAS DETECTADAS Y ACTUACIONES (OPPE: A_18, A_21)						
IDENTIFICACIÓN			RESULTADOS			
AÑOS	Nº FOCOS DE EMISIÓN		ACTUACIONES CORRECTIVAS(*)			CARACTERÍSTICA ACTUACIÓN
2010	Puntual 2	Locales Ocio	Ac.1	2		Escrito de salida por registro
						Escrito de salida por registro
			Ac.2	2		Escrito de salida por registro Ayuntamiento
						Escrito de salida por registro Delegación territorial Gobierno Valenciano
						Estudio acústico voluntario
Ac.4	1					
		Ac.5	1	Control de horas de cierre por la Policía Portuaria		
Difuso	0	--	--	--	--	
2011	Puntual	1	Locales de Ocio	Ac.5	1	Control de horas de cierre por la Policía Portuaria
	Difuso	3	Obras portuarias	Ac.5	3	Control de las franjas horarias de trabajo
2012	Puntual	0	--	--	--	--
	Difuso	0	--	--	--	--
2013	Puntual	2	Locales de Ocio	Ac. 1	2	Escrito de salida por registro
		1	Canteras les Serretes	Ac.5	1	Vallar la zona de la cantera
	Difuso	0	--	--	--	--
2014	Puntual	0	--	--	--	--
	Difuso	0	--	--	--	--
2015	Puntual	2	Locales de ocio	Ac.5	1	Control de horas de cierre por la Policía Portuaria
		1	Aves	Ac.5	1	Poda de árboles
	Difuso	0	--	--	--	--
2016	Puntual	1	Aves	Ac.5	1	Poda de árboles

QUEJAS REGISTRADAS POR LA APCS RELATIVAS A EMISIONES ACÚSTICAS SEGÚN PROCEDENCIA Y VÍA DE RECEPCIÓN (OPPE: A_19)							
		2011	2012	2013	2014	2015	2016
Origen Queja (Grupo de Interés)	Comunidad Portuaria	0	0	1	0	0	1
	Administración Pública	0	0	0	0	0	0
	Núcleos Urbanos	4	0	2	0	3	0
	Otros	0	0	0	0	0	0
Vía Recepción Quejas (S.A.C.)	Registro	1	0	3	0	2	0
	e-mail	2	0	0	0	1	1
	Telefónica	1	0	0	0	0	0
Nº de quejas	Zona Lúdica	1	0	2	0	3	1
	Zona Comercial	3	0	0	0	0	0

Durante el año 2016 la APCS ha recibido 1 queja por contaminación acústica relacionada con la presencia de estorninos en la zona lúdica.

(\*)Tipo Actuación:

- Actuación 1: Comunicado interesado.
- Actuación 2: Comunicado Administración competente.
- Actuación 3: Expediente Sancionador.
- Actuación 4: Estudio acústico.
- Actuación 5: Medidas correctivas.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.3. Ecoeficiencia

La APCS está concienciada con la gestión y la utilización de los recursos naturales y el manejo de residuos, vertidos y emisiones derivadas del desarrollo empresarial.

#### 2.5.3.1. Consumos y eficiencias de usos

En los siguientes apartados se detalla el consumo de los recursos utilizados por la APCS y las medidas adoptadas para realizar un consumo responsable de los mismos.

#### A) AGUA

El agua potable del Puerto de Castellón es suministrada por F.A.C.S.A. (Sociedad de Fomento Agrícola Castellonense, S.A.), por lo que no existen instalaciones de captación, siendo todas son de origen externo.

La gestión del agua en el puerto recae, en la dársena norte y sur, directamente por la empresa suministradora F.A.C.S.A. y, en el puerto pesquero, por la APCS.

A continuación se detalla el consumo del agua del Puerto de Castellón diferenciado entre la gestora del agua, el uso del agua que consume directamente la APCS y la zona norte y dársena sur.

#### CONSUMO ANUAL DE AGUA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (OPPE: A\_30)

EFICIENCIA DEL CONSUMO	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Consumo (m <sup>3</sup> )	81.739	77.141	74.182	95.082	81.888	75.287
Superficie zona de servicio gestionada directamente por APCS (m <sup>2</sup> )	1.670.488	1.733.314	2.141.760	1.744.225	1.744.225	1.744.225
Ratio (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> ) **	0,048	0,045	0,035	0,055	0,047	0,043

(\*) Se contabilizan las zonas gestionadas por la APCS en el ejercicio, incluyendo viales, muelles de uso público, zonas ajardinadas, edificios y suelo portuario concesionable.

#### DETALLE DEL CONSUMO DE AGUA POR USOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (OPPE: A\_30)

FUENTES DE CONSUMO (%)	2012	2013	2014	2015	2016
Domesticos/oficinas	1,00	1,18	0,74	0,01	0,76
Riego zonas verdes	28,90	26,14	23,73	28,70	41,80
Sistemas de prevención de polvo por riego (sólo autoridad portuaria)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Otros usos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota: El porcentaje está calculado sobre el total de consumo de la APCS

#### CONSUMO DE AGUA EN EL PUERTO DE CASTELLÓN

CONSUMO POR CONCESIONES Y ZONAS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Zona Norte (m <sup>3</sup> )	136.934	131.609	114.913	139.347	127.711	133.878
Dársena Sur (m <sup>3</sup> )	38.271	29.661	22.732	210.738	288.697	304.797
Agua Puerto Castellón (m <sup>3</sup> )	175.205	161.270	137.645	350.085	416.408	438.675
Superficie terrestre (m <sup>2</sup> )	2.710.000	2.710.000	3.110.000	3.110.000	3.110.000	3.110.000
Ratio consumo agua por superficie terrestre (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )	0,06	0,06	0,04	0,11	0,13	0,14

#### EFICIENCIA DE LA RED DE AGUA GESTIONADA POR LA APCS (OPPE: A\_31)

EFICIENCIA DE LA RED	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Agua (m <sup>3</sup> )	136.669	131.609	84.346	104.224	86.505	86.095
% variación anual	-3,43%	-3,70%	-35,91%	23,57%	-17,00%	-0,48%
Eficiencia de la red (%) (*)	80,22	74,49	60,83	58,34	65,41	64,70

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

El consumo de agua por parte de la Autoridad Portuaria de Castellón ha descendido debido a la concienciación que tienen los usuarios y al continuo control de la red de suministro para detectar fugas.

Respecto al consumo total del Puerto de Castellón ha aumentado debido a la incorporación de nuevos concesionarios y al aumento de actividad en la zona portuaria.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.3. Ecoeficiencia

#### 2.5.3.1. Consumos y eficiencias de usos

#### B) COMBUSTIBLE

El consumo de combustible para la calefacción, el parque automovilístico y la flota náutica realizado por la APCS en el año 2016, ha sido el siguiente:

CONSUMO DE COMBUSTIBLE APCS (OPPE: A_33)			
EFICIENCIA DEL CONSUMO	2016	2015	VARIACIÓN ANUAL (%)
Combustible (GJ)	786,9	802,3	-1,92
Combustible (m <sup>3</sup> )	19,992	20,230	-1,18
Superficie terrestre (m <sup>2</sup> )	3.110.000	3.110.000	0,00
Ratio (GJ/m <sup>2</sup> )	0,00025	0,00025	0,00
Ratio (m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> )	0,000006	0,000006	0,00

CONSUMO DE COMBUSTIBLES POR TIPO (OPPE: A_33)				
TIPO DE COMBUSTIBLE	% DEL TOTAL		VARIACIÓN ANUAL (%)	
	2016	2015		
Gas natural	0,00	0,00	0,00	
Gas propano	0,00	0,00	0,00	
Gasolina	0,74	0,72	2,77	
Gas-oil	Calefacción	9,79	13,98	-29,97
	Embarcaciones	10,63	17,09	-37,79
	Vehículos	78,53	67,55	16,25
	Generadores	1,04	0,63	65,07
Otros	0,00	0,00	0,00	

CONSUMO DE COMBUSTIBLES POR USOS (OPPE: A_33)	
FUENTES DE CONSUMO	% DEL TOTAL
Calefacción/Agua caliente sanitaria	9,73
Vehículos	78,69
Embarcaciones	10,55
Generadores	1,03
Otros usos	0,00

#### C) ENERGÍA ELÉCTRICA

La energía eléctrica consumida por el Puerto de Castellón es suministrada por Iberdrola Clientes, S.A.U., Iberdrola Comercializadora de Último Recurso, S.A.U. e Hidrocantábrico Energía, S.A.U.

CONSUMO ANUAL DE ENERGÍA ELÉCTRICA DEL PUERTO DE CASTELLÓN POR m <sup>2</sup> DE SUPERFICIE TERRESTRE					
	2012	2013	2014	2015	2016
Energía eléctrica (GJ)	14.426,10	14.817,91	15.195,91	13.929,63	13.506,27
Energía eléctrica (kwh)	4.007.251	4.116.087	4.221.087	3.869.342	3.751.741
Superficie terrestre (m <sup>2</sup> )	2.710.000	3.110.000	3.110.000	3.110.000	3.110.000
Energía eléctrica por superficie terrestre (GJ/m <sup>2</sup> )	0,00532	0,00476	0,00489	0,00448	0,00434
Energía eléctrica por superficie terrestre (kwh/m <sup>2</sup> )	1,479	1,324	1,357	1,244	1,206

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.3. Ecoeficiencia

#### 2.5.3.1. Consumos y eficiencias de usos

CONSUMO DIRECTO DE ENERGÍA ELÉCTRICA APCS (OPPE: A_32)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Consumo (GJ)	7.772,33	7.666,53	7.078,64	5.481,47	6.585,32
Consumo (Kwh)	2.158.981	2.129.591	1.966.290	1.522.631	1.829.255
Variación Anual (%)	14,42	-1,36	-0,08	-22,56	20,14
Superficie zona de servicio (m <sup>2</sup> )	2.710.000	3.110.000	3.110.000	3.110.000	3.110.000
Ratio (GJ/m <sup>2</sup> )	<b>0,0028</b>	<b>0,0025</b>	<b>0,0023</b>	<b>0,0018</b>	<b>0,0021</b>
Ratio (Kwh/m <sup>2</sup> )	<b>0,79667</b>	<b>0,68476</b>	<b>0,63225</b>	<b>0,490</b>	<b>0,5882</b>

Nota: Dentro del consumo realizado por la APCS se contabilizan edificios en propiedad, faros y alumbrado de zonas comunes (zona lúdico-administrativa y viales).

CONSUMO INDIRECTO DE ENERGÍA ELÉCTRICA					
	2012	2013	2014	2015	2016
Concesiones (GJ)	5.919,45	6.223,02	6.368,95	6.969,35	6.429,72
Buques (GJ)	734,32	928,36	1.748,32	1.478,81	491,23

La APCS sigue con la política de consumo de energía responsable, utilizando elementos eléctricos de eficiencia de clase A y una concienciación económica/ambiental por parte de los empleados.

Durante el 2016, en el seno del grupo G5-Políticas de promoción de sostenibilidad y RSC, se ha finalizado la 1ª Fase de la **"Implantación del sistema de eficiencia energética del alumbrado público del Puerto de Castellón"**

#### 1. Descripción de la actuación.

Adecuar las instalaciones de iluminación a las nuevas necesidades del Puerto, mediante la sustitución e implantación de equipos más eficientes, así como de la centralización de consumos mediante el uso de un sistema de control operativo de la iluminación exterior de la zona portuaria, mejorando así la calidad de nuestros servicios a nuestros grupos de interés y avanzando en la gestión sostenible del Puerto.

#### • Objetivo.

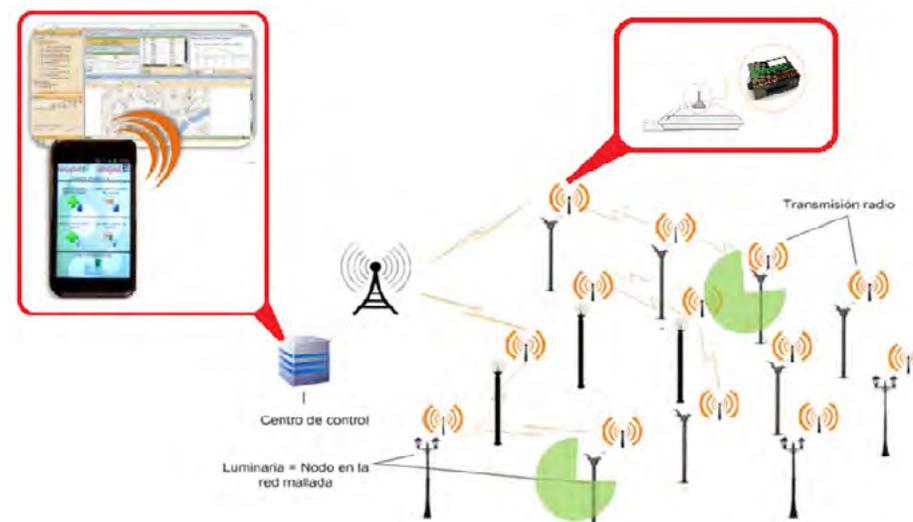
Control total de los puntos de iluminación de viales, muelles y de ocio a las necesidades del puerto, con el consecuente ahorro energético que dicho control conlleva.

#### • Actuaciones.

Sustitución de equipos, tanto de iluminación como auxiliares en todos los puntos de iluminación, incluyendo los equipos necesarios para la telegestión, desde los cuadros eléctricos a las lámparas.

#### 2. Diagrama de operación del proyecto de eficiencia energética.

Desde la plataforma de gestión se controla toda la red, desde la energía eléctrica suministrada por cada centro de transformación hasta el consumo de cada punto de luz, pudiendo discriminar potencias dependiendo del uso horario y de la actividad de la zona de operación.



## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.3. Ecoeficiencia

#### 2.5.3.1. Consumos y eficiencias de usos

##### 3. Mejoras que se han obtenido.

- 1. Mejora de la calificación energética de nuestras instalaciones:** El 41,2% de las instalaciones han mejorado en su calificación energética, alcanzando prácticamente en su totalidad la calificación A.
- 2. Ahorros energéticos por encima del 40%:** Según la prueba realizada sobre el centro de transformación CT3, el ahorro que se puede conseguir entre la sustitución de equipos y la telegestión llegará al 60% en consumo eléctrico. El valor real de ahorro de toda la 1ª fase se conocerá en el primer semestre de 2017.
- 3. Elección entre iluminancias medias de operación y de seguridad:** Al controlar la iluminación de cada luminaria por separado desde la plataforma de gestión, se puede elegir a partir de qué hora dicha iluminación debe disminuir y pasar a un tipo de iluminación suficiente para la vigilancia de las instalaciones por la policía portuaria.
- 4. Ajuste de iluminancias medias por tipo de operación:** Al final del proyecto, mediante la realización de un estudio luminoso de las instalaciones, se comprueba que el 30% de las cabeceras de línea de las instalaciones presentan un exceso de iluminación, de acuerdo a la tabla establecida de iluminancias medias del puerto, lo que permite ajustar las potencias de los puntos de luz y mantener el ahorro energético previsto.
- 5. Actuaciones preventivas en vez de correctivas mediante la monitorización en tiempo real de nuestras instalaciones:** El software de gestión implantado permite actuar antes de que una instalación falle, previendo escenarios de iluminación deficientes y el consecuente detrimento en la calidad de los servicios prestados.

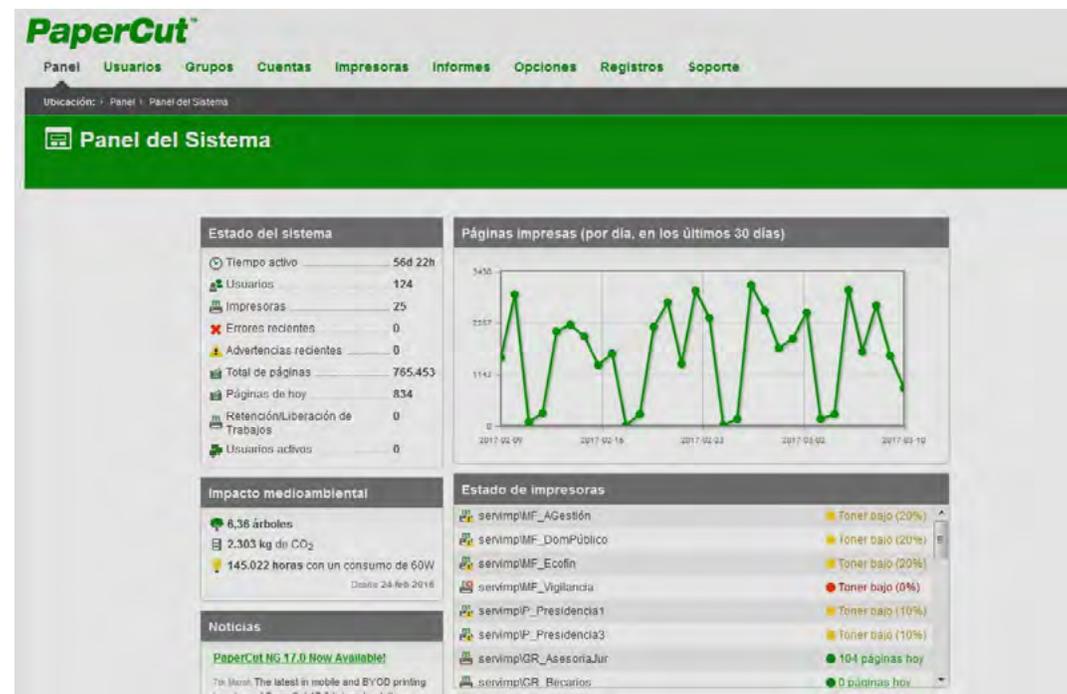
El objetivo final de estos proyectos es reducir el consumo de energía eléctrica en toda la zona portuaria e implantar una línea de ecoeficiencia energética que sirva de ejemplo a toda la Comunidad Portuaria.

### D) PAPEL

La APCS utiliza desde 2006 papel libre de agentes tóxicos en su blanqueo, pasando en 2010 a papel con el sello FSC (Forest Stewardship Council), sello que garantiza que la extracción se ha realizado respetando la salud del ecosistema y los derechos de las comunidades que viven y explotan el bosque. El material de oficina utilizado, además de ser 100% reciclado, utiliza tintas con pigmentos vegetales.

Durante el año 2016, la Autoridad Portuaria de Castellón, continúa con el uso de medidas de ahorro de impresión de papel iniciado hace seis años.

Desde 2015 se utiliza una nueva herramienta de gestión de impresión centralizada, que permite entre otras cosas, extraer informes más detallados, asignación de cuotas de impresión, restricciones más específicas por usuario y equipos, así como calcular la cantidad de árboles consumidos según el papel utilizado en las impresiones.



## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.3. Ecoeficiencia

#### 2.5.3.1. Consumos y eficiencias de usos

En concreto, se ha pasado de 341.122 copias impresas en el 2015 a 393.067 impresiones en el 2016, lo que supone un aumento de un 15,23 %, debido principalmente al aumento de emisión de facturas, como consecuencia del aumento del tráfico portuario.

EVOLUCIÓN DE LAS IMPRESIONES DE LA APCS						
AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Consumo papel	458.487	347.720	321.644	395.157	341.122	393.067
Variación % anual		-24,16	-7,50	22,85	-13,67	15,23

### E) USO DEL SUELO

A continuación se muestra la eficiencia en el uso del suelo, como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, propias, concesionadas o autorizadas.

EFICIENCIA EN EL USO DEL SUELO PORTUARIO (OPPE: A_29)					
EFICIENCIA EN EL USO DEL SUELO	2012	2013	2014	2015	2016
Suelo concesionado frente a concesionable (%)	41,6	35,2	35,12	36,8	36,6

La superficie total terrestre es de 3.110.000 m<sup>2</sup>, de la cual prácticamente el 40% es concesionable. Ver apartado 1.6.1 Concesiones y autorizaciones.

### 2.5.4. Biodiversidad A\_26, A\_27, A\_28

Las únicas infraestructuras ubicadas en parques naturales pertenecientes a la APCS son los faros de ayuda a la navegación del Cabo de Irta y el de las Islas Columbretes.

Las áreas sensibles y de especial valor ecológico existentes en el entorno cercano al Puerto de Castellón se pueden consultar en

[http://www.portcastello.com/libros/memoria\\_sostenibilidad\\_2012/#/139/zoomed](http://www.portcastello.com/libros/memoria_sostenibilidad_2012/#/139/zoomed).

Dentro de las áreas sensibles, se consideran los espacios naturales protegidos, ya sea a nivel autónomo, nacional o superior, y otras zonas de especial valor ecológico.

### 2.5.5. Gastos e inversiones I\_37, A\_01, A\_02, A\_03

Los gastos medioambientales de la APCS en 2016 comprenden aquellos relacionados con las reparaciones y conversión, gastos de personal, servicios profesionales independientes y las amortizaciones de las construcciones, inmovilizado material y equipos de proceso de información en materia medioambiental.

Las inversiones medioambientales realizadas por la APCS en 2016 han sido:

- Instalación de red de alumbrado led en vial de la zona de líquidos de la Dársena Sur.
- Instalación de pantallas led de eficiencia lumínica en el edificio y parking de la Autoridad Portuaria.
- Instalación de un sistema de lamas de aluminio orientables en el edificio de la Autoridad Portuaria.
- Adquisición de contenedores soterrados de residuos sólidos urbanos en Zona Lúdico Administrativa y Pesquera.

EVOLUCIÓN DE LOS RECURSOS MEDIOAMBIENTALES (OPPE: I_37, A_01)					
GASTOS E INVERSIONES TOTALES AMBIENTALES	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos medioambientales (+amortizaciones) (€)	837.490	779.477	678.894	874.892	779.826
Gastos Explotación (€)	17.098.736	16.761.890	17.536.825	17.687.595	17.655.683
<b>Ratio (%)</b>	<b>4,90</b>	<b>4,65</b>	<b>3,87</b>	<b>4,95</b>	<b>4,42</b>
Inversiones Medioambientales (€)	85.286	83.500	48.373	40.513	76.432
Inversión Pública * (€)	5.366.772	3.222.363	3.418.237	3.109.014	3.465.146
<b>Ratio (%)</b>	<b>1,59</b>	<b>2,59</b>	<b>1,42</b>	<b>1,30</b>	<b>2,21</b>

(\*) No se ha tenido en cuenta el inmovilizado Financiero.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.5. Gastos e inversiones I\_37, A\_01, A\_02, A\_03

En la siguiente tabla se puede observar que el importe destinado a la certificación PERS en 2016 es menor que en ejercicios anteriores, asciende a 995 euros, debido a que este año sólo se ha actualizado el certificado.

RECURSOS ASOCIADOS AL SGA (OPPE: A_01)					
SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL (PERS)	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos (€)	4.250	2.350	2.168	2.300	995
Gastos de Explotación (€)	17.098.736	16.761.890	17.536.825	17.687.595	17.655.683
Ratio (%)	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01

La Autoridad Portuaria de Castellón ha destinado un total de 18.760 euros a la monitorización y la caracterización ambiental. Con este importe se hace frente al mantenimiento de las estaciones de captación de partículas existentes y al control de calidad de las aguas portuarias.

Destacar que en 2015 la inversión de monitorización y la caracterización ambiental se destinó a la adquisición e instalación de un monitor de medición de partículas en continuo, este año no ha habido inversión.

EVOLUCIÓN RECURSOS ECONÓMICOS EN MOTORIZACIÓN Y CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL (OPPE: A_02)					
MONITORIZACIÓN Y CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos (€)	22.778	18.595	18.595	18.158	18.760
Gastos de Explotación (€)	17.098.736	16.761.890	17.536.825	17.687.595	17.655.683
Ratio (%)	0,13	0,11	0,11	0,10	0,11
Inversiones (€)	0	0	0	23.985	0
Inversión Pública* (€)	5.366.772	3.222.363	3.418.237	3.109.014	3.465.146
Ratio (%)	0,00	0,00	0,00	0,77	0,00

(\*) No se ha tenido en cuenta el inmovilizado Financiero.

Respecto a las atribuciones de la APCS en materia de limpieza de superficie terrestre y de la lámina de agua, comentar que asume como atribuciones el correcto estado de todas las zonas comunes del puerto incluyéndose dentro de estas: limpieza de viales, limpieza de zona lúdico-administrativa, limpieza de la dársena pesquera y mantenimiento de zonas ajardinadas. Así pues, la APCS no contempla la limpieza de muelles como servicios generales, aunque algunos de ellos sean de uso general, amparándose en el artículo 106 del Real Decreto Legislativo 2/2011. Por ello, la obligación del correcto estado de los muelles recae sobre las empresas estibadoras que operan en ellos.

EVOLUCIÓN GASTOS DE LIMPIEZA DE ZONAS COMUNES (OPPE: A_03)				
DETALLE GASTOS LIMPIEZA ZONA DE SERVICIO PORTUARIO		2016	2015	VARIACIÓN ANUAL (%)
Zona terrestre	Gastos (€)	112.737	230.866	-50,98
	Superficie (m <sup>2</sup> )	2.710.000	2.710.000	
	Ratio (€/m <sup>2</sup> )	0,0416	0,0848	
Lámina de agua (aguas abrigadas)	Gastos (€)	24.960	24.957	0,01
	Superficie	2.136.000	2.136.000	
	Ratio (€/m <sup>2</sup> )	0,0116	0,0097	

RATIO DE GASTOS DE LIMPIEZA POR ZONAS (OPPE: A_03)					
RATIO GASTOS LIMPIEZA ZONA DE SERVICIO PORTUARIO	2012	2013	2014	2015	2016
Zona de servicio terrestre (€/m <sup>2</sup> )	0,095	0,090	0,090	0,085	0,0416
Lámina de agua (aguas abrigadas) (€/m <sup>2</sup> )	0,0101	0,0117	0,0097	0,0120	0,0116

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.6. Planes de actuación ante situaciones de emergencia

#### 2.5.6.1. Planes de prevención de riesgos industriales, ambientales y de la protección marítima

El Plan de Emergencia Interior del Puerto de Castellón es el plan por el que se articulan todos los riesgos tecnológicos de la zona ámbito portuario. Todos los planes de concesiones o autorizaciones del puerto se deben coordinar con dicho plan, por corresponderse a un ámbito superior en la escala de actuación.

Durante el año 2016, se ha procedido a actualizar dicho plan, cuya última actualización databa del 2011, por lo que según normativa correspondía su actualización, que es cada 5 años o cuando se produzca un cambio importante dentro de la actividad portuaria.

Durante el año 2016 se han producido 2 activaciones del Plan de Autoprotección o PEI dentro de la zona de servicio, una dentro del puerto pesquero y otra dentro de la zona aduanera, ambos sin consecuencias.

#### 2.5.6.2. Plan de Emergencia Exterior

Siguiendo con el programa de implantación del Plan de Emergencia Exterior, se procedió a realizar un simulacro dentro de la zona portuaria, concretamente dentro de una terminal de la dársena sur, en el que intervinieron PortControl, la Autoridad Portuaria, la Subdirección General de Emergencias de la GVA a través de la Dirección General de la Agencia de seguridad y respuesta a las emergencias.

El simulacro tuvo lugar el 27 de Octubre del 2016 y cuyo objeto era la simulación de la rotura y fuga en un tanque que almacenaba un producto químico de especial peligrosidad. Dicho simulacro finalizó con la realización de un debriefing de las partes intervinientes, para comentar la ejecución del simulacro y mejorar en aquello en lo que se hubiera podido fallar.

#### 2.5.6.3. Plan de recepción de desechos marpol procedentes de buques

Durante el 2016 se ha actualizado dicho plan cuyo objetivo es la manipulación y gestión de los desechos generados por los buques dentro de la zona portuaria, tanto zona I como zona II. Queda pendiente la aprobación final por parte del Organismo Público Puertos del Estado y Capitanía Marítima.

En la página Web [www.portcastello.com](http://www.portcastello.com) se puede acceder a la relación de empresas y anexos Marpol autorizados en el Puerto de Castellón.

Para más información sobre la recogida de desechos marpol ver el apartado 2.5.2.2.D de la presente memoria.

#### 2.5.6.4. Código de protección de buques e instalaciones portuarias

Durante el 2016 se procedió a la actualización de los planes de protección de las instalaciones portuarias que se encuentran dentro de la zona de servicio del puerto. Dichas actualizaciones están gestionadas a través de la herramienta SECUREPORT, aprobada por OPPE.

#### 2.5.6.5. Infraestructuras Críticas

El normal funcionamiento de los servicios esenciales que presta el Puerto de Castellón a sus usuarios, descansa sobre una serie de infraestructuras de gestión, tanto pública como privada, cuyo funcionamiento es indispensable, las cuales se denominan Infraestructuras Críticas.

Éste es precisamente el espíritu de la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas, que tiene como objeto el establecer las estrategias y las estructuras organizativas adecuadas que permitan dirigir y coordinar las actuaciones de los distintos órganos de las administraciones públicas en materia de protección de infraestructuras críticas, previa identificación y designación de las mismas, impulsando la colaboración e implicación de los organismos y empresas gestoras y propietarias (operadores críticos) de dichas infraestructuras, a fin de optimizar el grado de protección de éstas contra ataques deliberados, tanto físicos como lógicos, que puedan afectar a la prestación de los servicios esenciales.

La mencionada Ley se desarrolla mediante el Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, en el que se desarrolla el Reglamento de Protección de Infraestructuras Críticas.

Sobre esta base, el Ministerio del Interior, a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad, y concretamente del Centro Nacional para la Protección de las Infraestructuras Críticas (CNPIC), lleva a cabo la elaboración de los Planes Estratégicos Sectoriales, donde se especifican los requisitos técnicos y organizativos concretos adaptados a cada uno de los ámbitos en lo relativo a la protección de aquellas infraestructuras críticas que soportan servicios identificados como servicios esenciales.

Como resultado del Plan Estratégico Sectorial del Transporte, subsector Marítimo, la Autoridad Portuaria de Castellón ha sido designada, en nombramiento ratificado por la Comisión Nacional para la Protección de Infraestructuras Críticas, con fecha 25 de septiembre de 2015, como Operador Crítico, según consta en el escrito enviado con fecha de 5 de octubre de 2015.

En estos planes, la Autoridad Portuaria de Castellón, define las medidas de protección (tanto físicas, como lógicas), así como los medios humanos dedicados a tareas de protección y el inventario de procedimientos de actuación, que se implantarán en función de los resultados de los análisis de riesgos realizados.

Para cumplir dichos requerimientos, se han desarrollado dos planes, el PSO (Plan de Seguridad del Operador) y el PPE (Plan de Protección Específico).

El PSO define la política general del operador para garantizar la seguridad integral del conjunto de instalaciones o sistemas de su propiedad o gestión. El PPE es el documento operativo donde se definen las medidas concretas a poner en marcha por los operadores críticos para garantizar la seguridad integral (seguridad física y ciberseguridad) de sus infraestructuras críticas.

Durante el 2016, la APCS desarrolló el PSO de Puerto de Castellón, el cual fue aprobado por Resolución en fecha de 30 de Septiembre de 2016 por la Secretaría de Estado de Seguridad. En cuanto al PPE, dicho documento se encuentra finalizado y en tramitación para su aprobación por la Secretaría de Estado de Seguridad.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.6. Planes de actuación ante situaciones de emergencia

#### 2.5.6.6. Plan Interior Marítimo (PIM)

El 27 de Abril de 2016, la Dirección General de la Marina Mercante, procedió a la aprobación del PIM del Puerto de Castellón.

De dicha revisión surgió un proyecto de **“Adquisición de medios de prevención y lucha contra la contaminación marina accidental”**.

#### 1. Descripción de la actuación

Tras la realización y posterior revisión del “Plan Interior Marítimo” (PIM) del Puerto de Castellón se han detectado una serie de necesidades que hacen necesaria la adquisición de medios de prevención y lucha contra la contaminación marina accidental en lo que respecta a la Autoridad Portuaria de Castellón.

#### Objetivo.

Adquisición de medios de prevención y lucha contra la contaminación marina accidental para contener cualquier vertido, tanto procedente de aguas expuestas, como de aguas abrigadas, en condiciones climatológicas normales y adversas de viento y oleaje.

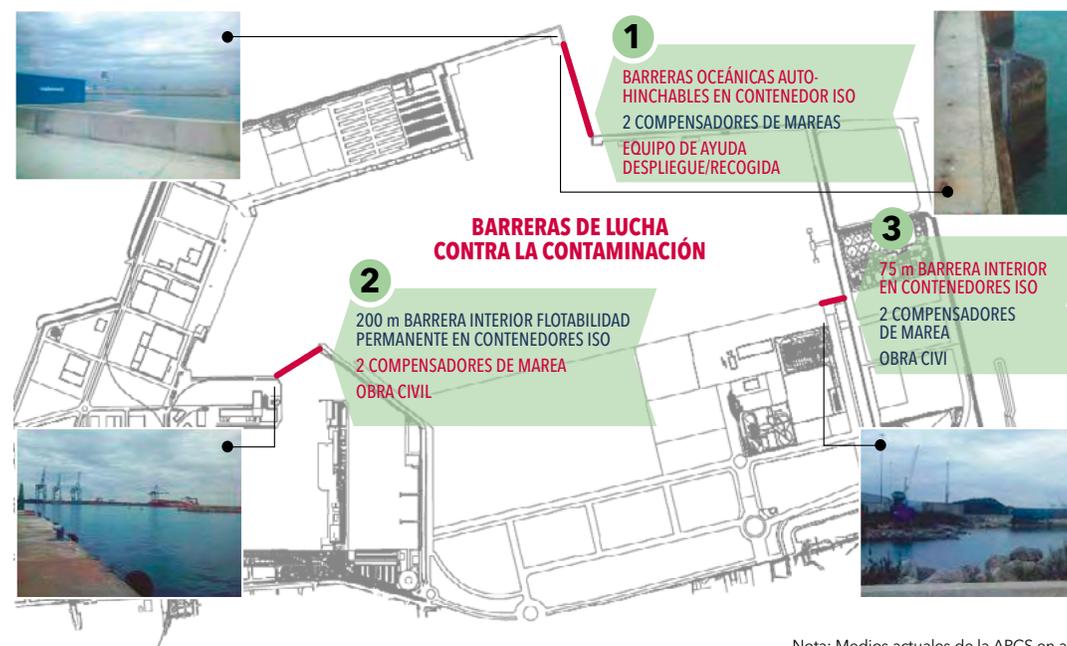
#### Actuaciones.

Se consideraron 3 actuaciones prioritarias, las cuales se describen en el apartado 5:

- **Actuación 1:** Adquisición de medios de contención y obras de acondicionamiento en la bocana del Puerto de Castellón para la protección de las aguas abrigadas, así como para evitar cualquier vertido procedente del puerto a aguas expuestas.
- **Actuación 2:** Adquisición de medios y obra civil de acondicionamiento para la protección de la Dársena Pesquera e Interior.
- **Actuación 3:** Adquisición de medios y obra civil de acondicionamiento para la protección del canal de toma de agua de refrigeración de la Central Térmica Iberdrola Spain.

#### 2. Diagrama de operación de las actuaciones

Los medios que la Autoridad Portuaria ha obtenido mediante licitación, de las tres actuaciones que se están realizando son las que se presentan a continuación en rojo en el siguiente diagrama.



Nota: Medios actuales de la APCS en azul y medios a adquirir y obra civil en rojo.

#### 3. Mejoras que se han obtenido

1. **Control de vertidos por dársena:** Capacidad por parte de la Autoridad Portuaria para cerrar y controlar cualquier vertido que se produzca en sus dársenas o que provenga de aguas exteriores y que pudiera perjudicar nuestras instalaciones y a nuestros clientes.
2. **Disminución del tiempo de despliegue de barrera oceánica:** Para aumentar la velocidad de despliegue de la barrera oceánica se ha adquirido dos rodillos giratorios de guiado que permitirán que los operarios trabajen en mejores condiciones de seguridad.

## 2.5. EL MEDIOAMBIENTE

### 2.5.6. Planes de actuación ante situaciones de emergencia

#### 2.5.6.7. Simulacros (OPPE: S\_18)

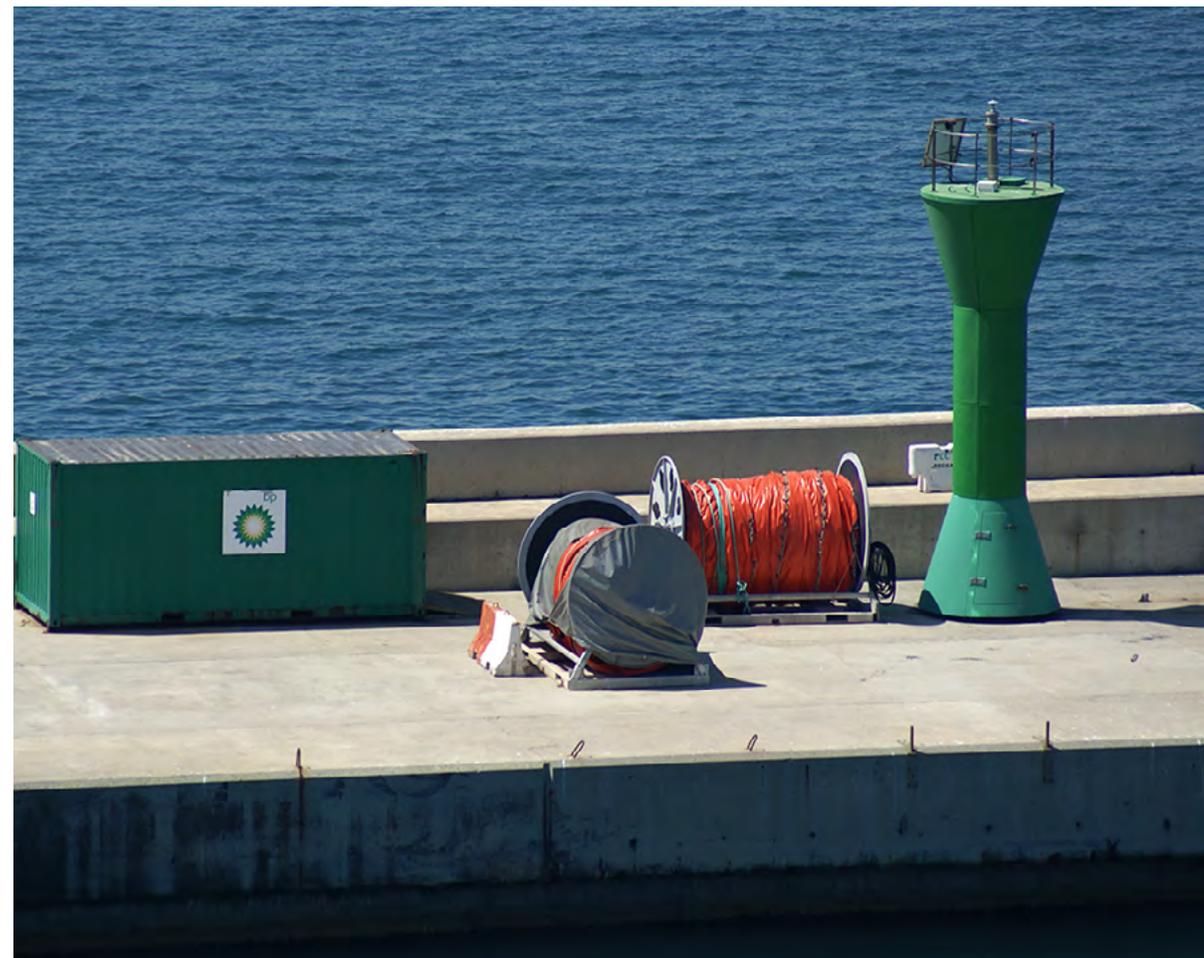
En el año 2016, se han realizado 11 simulacros, de los cuales 4 son de evacuación de edificios de oficinas para el cumplimiento del Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

Conjuntamente con la concesión de INFINITA, se han realizado los siguientes simulacros:

- Fuga en un brazo de carga durante la descarga de un barco de ácidos grasos en el que se evaluaba el despliegue de barreras de contención dentro del ámbito de actuación del Plan Interior Marítimo (PIM).
- Derrame y posterior incendio de un producto oxidante e inflamable durante la descarga de un camión cisterna, en el que se evaluaba el buen funcionamiento del plan de autoprotección de la instalación (PAU).

Conjuntamente con la concesión B.P. Oil, se han realizado los siguientes simulacros:

- Tripulante con aparente enajenación esgrime amenazas contra las instalaciones del buque y la Terminal (ISPS/PAU).
- Detección de un paquete sospechoso que explota generando un incendio en las instalaciones (ISPS/PAU/PIM).
- Gestión de una emergencia en la que el despliegue de la escala del buque golpea el brazo de carga de un GLP (Gas licuado del petróleo) (PAU/PIM).
- Debido a situaciones climatológicas adversas repentinas, se produce una situación de peligro en la operativa de descarga de fuel oil en el campo de boyas (PAU/PIM).
- Ciertos elementos subversivos logran aproximarse a la Terminal de BP OIL en la Dársena Sur con el lanzamiento de un artefacto explosivo que provoca un incendio en el brazo de carga de gasolina (ISPS).



## 2.6. RESULTADO ECONÓMICO-FINANCIERO

La Autoridad Portuaria de Castellón dentro de su afán por ser una empresa socialmente responsable se esfuerza en conseguir desarrollar una política económica sostenible, porque es consciente de que las consecuencias de cada una de sus decisiones económicas repercutirán sobre sus grupos de interés (empleados, clientes directos e indirectos, sociedad, proveedores, administraciones públicas y aliados)

Aualmente confecciona un documento denominado "Plan de Empresa" que es la línea de actuación económica de la organización en los años venideros, en donde entre otras cosas se plasman las previsiones de inversión, ingresos, gastos, recursos humanos, objetivos, análisis D.A.F.O., intermodalidad y tráfico. Este documento se confecciona y actualiza anualmente en el seno de la Autoridad Portuaria de Castellón y es supervisado por Puertos del Estado según las directrices que estos a su vez tienen establecidas por el Ministerio de Fomento, dado el carácter de empresa pública con gestión privada que tiene esta organización.

Con el fin de promover la transparencia en el ámbito económico la Autoridad Portuaria de Castellón anualmente publica sus Cuentas Anuales junto al informe de auditoría emitido por la Intervención General de Administración del Estado en el Boletín Oficial de Estado, puesto que así lo marca la Ley, pero más allá de lo que la legislación obliga, se publica desde 2010 la presente Memoria de Sostenibilidad.

La Autoridad Portuaria de Castellón es una empresa responsable que aplica una política de bonificaciones estratégicas a tráficos pertenecientes al sector cerámico, por ser un sector puntero en el hinterland del puerto. Otras de las bonificaciones son las aplicadas en la Tasa de Actividad, cuando los clientes se acogen a los referenciales de calidad y buenas prácticas medioambientales que tiene establecidos la empresa y que pueden ser consultados en la página web (<http://www.portcastello.com/sostenibilidad/calidad/calidad-externa.html>)

A partir del año 2013, como muestra de cambio y de mejora continua en la gestión, la Autoridad Portuaria de Castellón aplica criterios de **compra verde** en el proceso de compras y en el de contratación de servicios y obras, además de incluir en su gestión una contabilidad medioambiental. (ver apartado 2.4.5)

### 2.6.1. Cifra de negocios |<sub>12</sub>, E\_01, E\_04, E\_09, E\_12

EVOLUCIÓN IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS (€)					
	2012	2013	2014	2015	2016
INCN	20.287.254	22.182.992	23.452.982	25.645.123	26.244.331

El Importe Neto de la Cifra de Negocios durante el 2016 ha superado los 26 millones de euros incrementando un 2,34% el importe alcanzado en 2015 debido fundamentalmente a los buenos resultados del tráfico creciendo un 3,66%, mientras que el Sistema Portuario Español lo ha hecho en un 1,26% de media.

El crecimiento de los tráficos ha sido gracias a la diversificación de las mercancías movidas, a la reactivación de la planta de biodiesel y a la consolidación de las líneas de contenedores.

Destacar que, pese al incremento de los GT en un 11,22% respecto al año anterior, la "Tasa de buque" ha crecido solo un 0,94%, por la nueva aplicación de las bonificaciones estratégicas que entraron en vigor el 1 de enero de 2016 entre otros motivos. De la misma manera, el número de toneladas movidas ha incrementado en un 3,66% mientras que la "Tasa de Mercancías" lo ha hecho en un 2,92% respecto al ejercicio anterior.

#### INGRESOS POR TASA DE OCUPACIÓN Y ACTIVIDAD RESPECTO AL IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS (€) (OPPE: E\_09)

	2013		2014		2015		2016			
Tasa Ocupación	5.028.146	23,54%	5.028.146	22,67%	4.658.052	19,86%	4.739.910	18,48%	4.917.835	18,74%
Tasa Actividad	2.745.048	13,99%	2.745.048	12,37%	2.866.101	12,22%	3.483.055	13,58%	3.514.263	13,39%
INCN	22.182.992		22.182.992		23.452.982		25.645.123		26.244.331	

Como se observa en la tabla anterior, las tasas devengadas en concepto de explotación del Dominio Público Portuario en 2016 y 2015 representa los menores pesos relativos respecto al INCN en la serie de los 5 años analizados; esto es debido al crecimiento del resto de ingresos.

La "Tasa de Ocupación" ha tenido un crecimiento de un 3,75% lo que indica un crecimiento económico puesto de manifiesto por parte del enramado empresarial, mientras que "Tasa de Actividad" se ha mantenido estable.

El Importe Neto de la Cifra de Negocio que se ha facturado a los cinco principales clientes del Puerto de Castellón es la que se muestra a continuación.

#### EVOLUCIÓN DEL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS FACTURADO A LOS 5 PRINCIPALES CLIENTES DE LA APCS (OPPE: I\_12)

	2012	2013	2014	2015	2016
INCN 5 clientes principales	9.868.773	10.503.559	12.601.596	14.256.476	14.603.464
INCN (€)	20.287.254	22.182.992	23.452.982	25.645.123	26.244.331
<b>Ratio</b>	<b>48,65</b>	<b>47,35</b>	<b>53,73</b>	<b>55,50</b>	<b>55,64</b>

## 2.6. RESULTADO ECONÓMICO-FINANCIERO

### 2.6.1. Cifra de negocios |\_12, E\_01, E\_04, E\_09, E\_12

Durante el 2016 las cinco primeras empresas del ranking son: Marítima del Mediterráneo, S.A., B.P. Oil España, S.A.U., Infinita Renovables, S.A., Roca Castellón Consignatarios, S.L. y Portsur Castellón, S.A..

La rentabilidad sobre activos del Puerto de Castellón se vio fuertemente afectada en 2012 por tres causas principalmente: la crisis del país que incide en el resultado del ejercicio, el momento de expansión en el que estaba inmersa la APCS finalizando las grandes obras del Plan Director y la aplicación del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Esta tendencia cambia a partir del 2013 y mejora hasta la actualidad debido fundamentalmente al incremento obtenido en el resultado del ejercicio\* alcanzado, gracias al incremento y a la diversificación del tráfico, al incremento de la relación €/TN y €/GT y a la política de contención del gasto en la que todavía se estaba inmerso durante el ejercicio 2015. En 2016 se mantienen los valores del ejercicio anterior.

#### RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS (OPPE: E\_01)

	2012	2013	2014	2015	2016
Resultado del ejercicio* (€)	1.654.153	3.481.976	4.173.108	6.395.942	6.526.785,13
Activos no corriente neto medio (S/ 1.4 b Ley 33/2010 y a partir del 2011 S/ art. 157 y 166 RDL 2/2011)(€)	199.862.000	206.826.000	214.473.000	218.218.000	219.832.000
<b>Ratio (%)</b>	<b>0,83</b>	<b>1,68</b>	<b>1,95</b>	<b>2,93</b>	<b>2,96</b>

\*Para el cálculo del resultado del ejercicio después de impuestos se ha excluido el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tengan carácter de extraordinarios, así como los ingresos financieros correspondientes a la incorporación al activo de gastos financieros y el saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido.

Los activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales se van reduciendo en los últimos años como consecuencia de la puesta en valor de la superficie generada, como vemos en la siguiente tabla:

#### ACTIVOS SIN ACTIVIDAD (OPPE: E\_04)

	2012	2013	2014	2015	2016
Terrenos sin actividad (€)	16.084.000	17.795.000	17.337.000	16.092.000	15.370.000
Activos no corriente neto medio (S/ art. 157 y 166 RDL 2/2011)(€)	199.862.000	206.826.000	214.473.000	218.218.000	219.832.000
<b>Ratio (%)</b>	<b>8,05</b>	<b>8,60</b>	<b>8,08</b>	<b>7,37</b>	<b>7,16</b>

Para finalizar, se presenta la evolución del importe neto de la cifra de negocios por empleado, teniendo en cuenta la plantilla media anual:

#### EVOLUCIÓN DEL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO POR EMPLEADO (OPPE: E\_12)

	2012	2013	2014	2015	2016
INCN (€)	20.287.254	22.182.992	23.452.982	25.645.123	26.244.331
Plantilla media anual	128	126	121	121	120
<b>Ratio (€/empleado)</b>	<b>158.494</b>	<b>176.056</b>	<b>193.826</b>	<b>211.943</b>	<b>218.703</b>

El incremento de un 3,12% del ratio de productividad por empleado (respecto a la cifra de ventas), se debe en primer lugar al incremento del INCN que en cinco años ha pasado de 20 millones de euros a superar los 26 millones de euros en el presente ejercicio. Además hay que tener en cuenta, que la plantilla media anual de la APCS se ha visto disminuida en los cuatro últimos ejercicios pasando de los 128 empleados a los 120 trabajadores en la actualidad, debido a la congelación de empleo público y a la amortización de plazas producidas durante los últimos ejercicios.

### 2.6.2. Ebitda E\_02, E\_03, E\_13

Como se puede apreciar en la siguiente tabla de "Evolución del EBITDA" durante 2016 ha incrementado en un 103,53% la cifra alcanzada en el ejercicio anterior, obteniendo un resultado de 16,64 millones de euros.

#### EVOLUCIÓN EN % DEL EBITDA (€/Tn) (OPPE: E\_02)

	2012	2013	2014	2015	2016
EBITDA* (€)	11.025.140	13.457.583	14.273.568	16.073.817	16.641.691
Variación de EBITDA* (%)	105,11	122,06	106,06	112,61	103,53
Toneladas movidas (Tn)	12.948.847	13.912.975	15.618.071	16.474.062	17.076.583
<b>RATIO EBITDA*/Tonelada (%)</b>	<b>85,14</b>	<b>96,73</b>	<b>91,39</b>	<b>97,57</b>	<b>97,45</b>

\*Para calcular el EBITDA se ha tenido en cuenta el resultado de explotación corregido por las amortizaciones, imputación de subvenciones, el saldo del deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado y otras, y los resultados excepcionales.

## 2.6. RESULTADO ECONÓMICO-FINANCIERO

### 2.6.2. Ebitda E\_02, E\_03, E\_13

En el ejercicio 2016 el incremento del EBITDA se produce por el incremento en un 8,00% del Resultado de Explotación, un año más gracias al incremento del tráfico y como consecuencia de ello al incremento de la Cifra de Negocio en 600 mil euros; y a la contención del gasto que permite a su vez un incremento del beneficio.

En relación al volumen, el Puerto de Castellón ha superado los 17 millones de Toneladas obteniendo un record histórico. La relación EBITDA/TN en 2016 se sitúa en 97,45 euros por cada tonelada movida. Este resultado se debe al comportamiento positivo del EBITDA que ha permitido que la APCS sea cada vez más rentable.

#### EVOLUCIÓN DEL EBITDA POR EMPLEADO (OPPE: E\_13)

	2012	2013	2014	2015	2016
EBITDA (€)	11.025.140	13.457.583	14.273.568	16.073.817	16.641.691
Plantilla media anual	128	126	121	121	120
<b>Ratio (€/empleado)</b>	<b>86.134</b>	<b>106.806</b>	<b>117.963</b>	<b>132.841</b>	<b>138.681</b>

\*Para calcular el EBITDA se ha tenido en cuenta el resultado de explotación corregido por las amortizaciones, imputación de subvenciones, el saldo del deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado y otras, y los resultados excepcionales.

Como se muestra en la tabla anterior la productividad por empleado (respecto al EBITDA) en 2016 sigue un ejercicio más creciendo, por el aumento del Importe Neto de la Cifra de Negocios y las restricciones de contratación de personal que todavía sufre esta Autoridad.

#### EVOLUCIÓN SERVICIO DE LA DEUDA (OPPE: E\_03)

	2012	2013	2014	2015	2016
Amortización (€)	4.783.593	5.198.544	6.065.965	9.905.790	22.244.838
Intereses (€)	3.099.700	3.729.460,07	4.022.226	3.506.321	3.944.708
<b>Suma (€)</b>	<b>7.883.293</b>	<b>8.928.004</b>	<b>10.088.192</b>	<b>13.412.111</b>	<b>26.189.546</b>
Cash Flow (€)	7.975.744	9.203.126	10.430.686	12.519.123	12.749.849
<b>Ratio (%)</b>	<b>98,84</b>	<b>97,01</b>	<b>96,72</b>	<b>107,13</b>	<b>205,41</b>

Como se puede observar en la serie anterior los recursos que es capaz de generar esta Autoridad van destinados a cubrir e capital ajeno, el cual fue destinado a la ampliación de la Dársena Sur. En el presente ejercicio se ha llegado al nivel más alto del Servicio de la Deuda por la reestructuración de esta con la finalidad de poder acometer en próximos años las inversiones necesarias en materia de conectividad.

### 2.6.3. Gastos de explotación

La política de contención de gastos llevada a cabo por la Autoridad Portuaria de Castellón estos últimos años, hizo que desde 2007 hasta 2013 estos no crecieran llegando incluso a disminuir. En la actualidad pese a no encontrarnos en época de restricciones durante tercer año consecutivo los gastos de explotación son de aproximadamente 17,6 millones de euros.

En el año 2016, las tres partidas de mayor peso relativo en los Gastos de Explotación son:

Los "Gastos de Personal" han disminuido en un 4,98%, debido a que en 2015 se pagó un 50,27% y se dotó un 49,73% de la paga extra no percibida en el ejercicio 2012.

Las "Amortizaciones" se han mantenido en los mismos niveles, de la misma manera que las inversiones.

"Otros Gastos de Explotación" incrementan en un 8,11%, debido fundamentalmente al incremento en la aportación a Puertos del Estado acorde con la Ley, que lo ha hecho en un 10,46% (debido al aumento en los ingresos de las tasas) y al incremento en la aportación al Fondo de Compensación que lo ha hecho en un 19,11%. Dentro de esta partida también se computan entre otros; los gastos derivados de la retirada de residuos Marpol, los de reparación y conservación, los suministros y consumos, servicios profesionales independientes, gastos en dietas de manutención y locomoción, gastos en publicidad y propaganda, arrendamientos y cánones, y gastos del Consejo de Administración.

#### EVOLUCIÓN GASTOS DE EXPLOTACIÓN

	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos explotación (€)	17.098.736	16.761.890	17.536.825	17.687.595	17.655.683

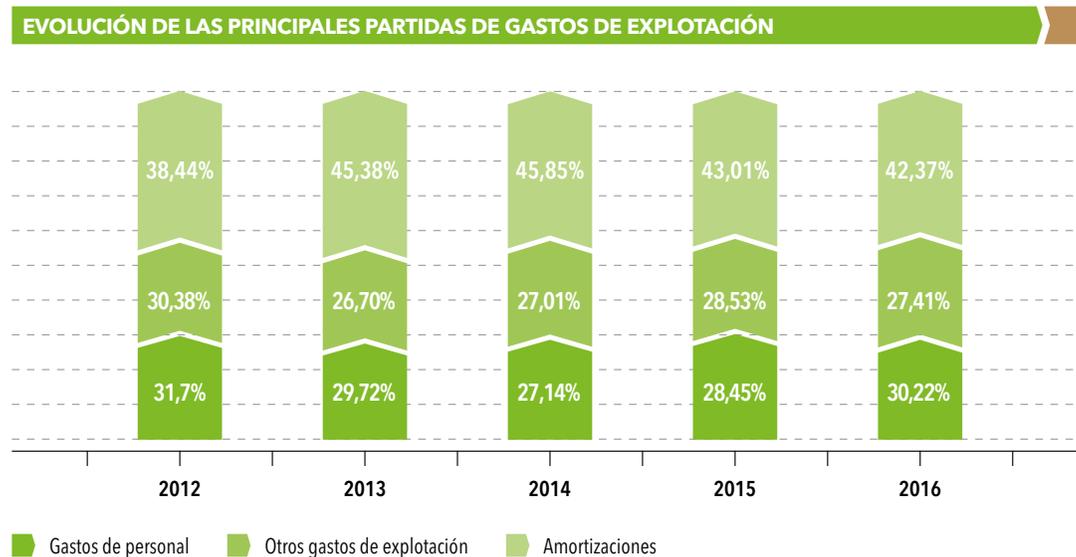
#### EVOLUCIÓN DE TRIBUTOS

	2012	2013	2014	2015	2016
Tributos (€)	257.363	244.165	256.827	259.267	313.826

## 2.6. RESULTADO ECONÓMICO-FINANCIERO

### 2.6.3. Gastos de explotación

La distribución de las tres partidas de gastos más importantes, clasificadas por su peso relativo y que forman el total de los gastos de explotación quedan representados de la siguiente forma:



Tal y como se muestra en el gráfico, los porcentajes de las partidas se mantienen en los cinco años analizados en la misma línea, representando un 30% los gastos de personal y otros gastos de explotación y un 40% el valor de las amortizaciones.

### 2.6.4. Gastos de personal

**EVOLUCIÓN GASTOS DE GASTOS DE PERSONAL**

	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos de personal (€)	5.081.487	4.548.206	4.979.145	5.277.732	5.014.703

**EVOLUCIÓN CARGAS SOCIALES**

	2012	2013	2014	2015	2016
Gastos sociales (€)	1.369.403	1.321.793	1.341.083	1.370.410	1.365.902

Los "Gastos de Personal" han disminuido en un 4,98%, debido a que en 2015 se pagó un 50,27% y se dotó un 49,73% de la paga extra no percibida en el ejercicio 2012.

Destacar la disminución de la plantilla media anual, en 120 efectivos, por la congelación de la contratación y la amortización de plazas por jubilación.

De la misma manera las cargas sociales han disminuido. Las Cargas Sociales: Este capítulo incluye dos partidas; Seguridad Social a cargo de la empresa cuyo gasto en 2016 y 2015 es muy similar y Otros Gastos Sociales donde se recogen gastos diversos de esta naturaleza como; los **gastos de vestuario de personal** estos los conforman los uniformes de los policías portuarios, la ropa del personal de taller, de la embarcación y el material necesario para la prevención de riesgos laborales. También se incluyen los **gastos de formación al personal**, en 2016 se destinaron 34.537,68 euros; y **otros gastos sociales** que en 2016 se ha mantenido prácticamente en los valores de 2015.

## 2.6. RESULTADO ECONÓMICO-FINANCIERO

### 2.6.5. Resultado de explotación E\_05

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD (OPPE: E_05)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Importe neto cifra de negocios (€)	20.287.254	22.182.992	23.452.982	25.645.123	26.244.331
Ingresos de explotación (€)	21.869.730	23.570.857	25.181.785	27.074.880	27.794.238
Gastos de explotación (€)	17.098.736	16.761.890	17.536.825	17.687.595	17.655.683
Gastos de explotación* (€)	16.729.442	16.240.376	17.001.225	16.935.578	17.021.137
Resultado explotación (€)	4.770.994	6.808.967	7.644.959	9.387.285	10.138.555
Resultado del ejercicio (€)	1.813.636	3.188.527	3.861.026	5.960.220	6.269.442
<b>Ratio Gastos Explotación*/INCN (%)</b>	<b>82,46</b>	<b>73,21</b>	<b>72,49</b>	<b>66,04</b>	<b>64,86</b>
<b>Ratio Gastos Explotación/Ingresos Explotación (%)</b>	<b>78,18</b>	<b>71,11</b>	<b>69,64</b>	<b>65,33</b>	<b>63,52</b>

(\*)Gastos de explotación: Calculado como la suma de gastos de personal más amortizaciones más otros gastos de explotación (excluidas las partidas de pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales y el Fondo de Compensación Interportuario aportado).

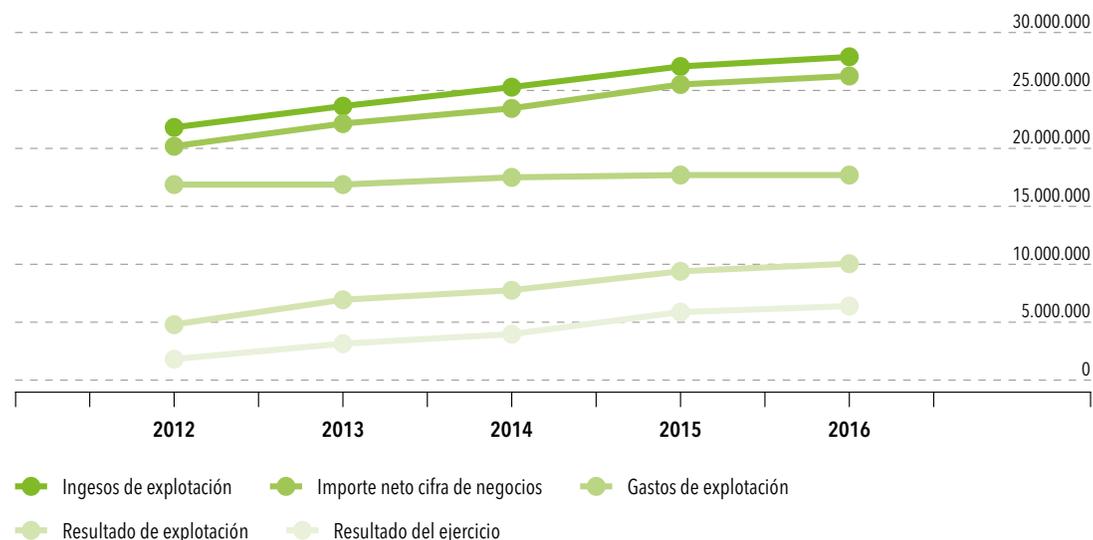
Los "Ingresos de Explotación" han alcanzado un total de 27,79 millones de euros incrementando en un 2,66% la cantidad de 2015. Estos están compuestos básicamente por los conceptos que conforman el "Importe Neto de la Cifra de Negocios" que han ascendido en 2,34%; "Otros Ingresos de Explotación" que han aumentado un 18,37% por el incremento en sus tres partidas que lo conforman que son Ingresos accesorios y otros de gestión corriente, ingresos traspasados a resultados por concesiones revertidas y el Fondo de Compensación Interportuario Recibido. Mientras que la "Imputación de Subvenciones de Inmovilizado no Financiero" correspondientes a subvenciones de capital (principalmente europeas) ha crecido un 2,82% por la devolución de una subvención que fue incautada en su día por una sentencia de la Unión Europea.

### 2.6.6. Resultado neto

Al cierre del ejercicio la Autoridad Portuaria de Castellón ha obtenido un resultado de explotación que ha superado los 10 millones de euros, incrementando un 8,00 % el resultado obtenido en 2015.

Con todo ello, y teniendo en cuenta las cargas financieras que ascienden a 3,87 millones de euros y que han supuesto un aumento de un 12,90% respecto al 2015 por la reestructuración de la deuda llevada a cabo este año con el objetivo de alargar los vencimientos de amortización de los préstamos para poder acometer en años venideros un mayor nivel de inversión. Se desprende un resultado del ejercicio de 6,27 millones de euros frente a 5,96 millones de euros del ejercicio anterior, lo que representa un incremento de un 5,19%.

#### EVOLUCIÓN RESULTADO NETO POR EJERCICIO



## 2.6. RESULTADO ECONÓMICO-FINANCIERO

### 2.6.7. Inversiones y activos I\_08, E\_06, E\_07, E\_08

En este apartado se muestra en primer lugar, la evolución durante los cinco últimos años de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-flow:

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA A CARGO DE LA APC (OPPE: I_08, E_06)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Inversión Pública* (€)	5.366.772	3.222.363	3.418.237	3.109.014	3.465.146
Cash-Flow (€)	7.975.744	9.203.126	10.430.686	12.519.123	12.749.849
<b>Ratio (%)</b>	<b>67,29</b>	<b>35,01</b>	<b>32,77</b>	<b>24,83</b>	<b>27,18</b>

(\* ) No se ha tenido en cuenta el inmovilizado Financiero

En 2016 los recursos generados por esta Autoridad y destinados a Inversión Pública han sido un 27,18%, cumpliendo un 61,45% del Plan de Inversiones previsto, el cual se ha visto fuertemente afectado por la demora en las obras ferroviarias.

En los cuatro últimos ejercicios el nivel de inversión ronda los tres millones de euros, un nivel muy inferior a los años 2002-2010 en los que las inversiones se destinaron a la expansión de la zona portuaria, ampliando la zona Norte del puerto y más tarde se ejecutando la Dársena Sur. Los próximos ejercicios volverán a ser años de fuerte inversión, esta vez serán destinados a la conectividad del Puerto tanto viaria como ferroviaria y a la Urbanización de la Dársena Sur, dotando a Portcastelló de todos los servicios necesarios para seguir estando en el TOP ten del Sistema Portuario.

Al relacionar la inversión pública con la inversión ajena obtenemos la siguiente tabla:

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN AJENA FRENTE A LA INVERSIÓN PÚBLICA (OPPE: E_07)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Inversión Ajena (€)	26.674.000	330.000	788.000	2.777.000	9.859.000
Inversión Pública* (€)	5.366.772	3.222.363	3.418.237	3.109.014	3.465.146
<b>Ratio (%)</b>	<b>479,02</b>	<b>10,24</b>	<b>23,05</b>	<b>89,32</b>	<b>284,52</b>

(\* ) No se ha tenido en cuenta el inmovilizado Financiero

Como se aprecia en los datos anteriores, la inversión del capital privado ha sido casi tres veces mayor que la del público, lo que demuestra una fuerte apuesta de la Comunidad Portuaria por el crecimiento de Portcastelló.

EVOLUCIÓN DE LA RENOVACIÓN DE ACTIVOS (OPPE: E_08)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Inversión Pública* (€)	5.366.772	3.222.363	3.418.237	3.109.014	3.465.146
Activos no corriente neto medio (S/ 1.4 b Ley 33/2010 y a partir del 2011 S/ art. 157 y 166 RDL 2/2011) (€)	199.862.000	206.826.000	214.473.000	218.218.000	219.832.000
<b>Ratio (%)</b>	<b>2,69</b>	<b>1,56</b>	<b>1,59</b>	<b>1,42</b>	<b>1,58</b>

(\* ) No se ha tenido en cuenta el inmovilizado Financiero

La tendencia futura de los resultados de este indicador es al alza, puesto que en años venideros, como se ha comentado anteriormente, volverán a haber altos niveles de inversión destinados a la Conectividad Portuaria.



## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
	<p><i>Presentación.</i></p> <p>Declaración del presidente sobre la relevancia de la sostenibilidad para la Autoridad Portuaria y los compromisos adquiridos en relación al desarrollo sostenible.</p>	Saluda del Presidente.	
	<p><i>Estrategia.</i></p> <p>Misión, visión y valores del puerto.</p> <p>Descripción de los principales retos y objetivos de sostenibilidad en relación a aspectos como: infraestructuras, mercados objetivo, viabilidad financiera, comunicación institucional, eficiencia operativa o calidad de servicios.</p>	<p>Principales magnitudes / hitos.</p> <p>1.1. Misión, visión y valores.</p> <p>1.2. Plan Estratégico.</p>	
<b>FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA</b>			
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 Castellón (APCS) es un organismo público de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar; depende del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado; y se rige por la legislación específica que afecta a las Autoridades Portuarias, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Ajusta su actividad al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, excepto en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuye. Desarrolla las funciones que legalmente le han sido asignadas bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.	
<b>GOBIERNO</b>			
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.	<p>1.3.1. Consejo de administración.</p> <p>El <b>Presidente</b> de la Autoridad Portuaria de Castellón es designado y separado por la Generalitat Valenciana, entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación, una vez ha sido comunicada al Ministro de Fomento, es publicada en el Diario Oficial de la Comunidad Valenciana y en el Boletín Oficial del Estado.</p> <p>El <b>Director</b> de la Autoridad Portuaria de Castellón es nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.</p>	
I_03	Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.	1.3.1. Consejo de administración.	
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..	<p>2.2.1 En busca de la excelencia.</p> <p>2.3.2 Productividad por objetivos.</p>	<p>2.2.1.1. Herramientas de gestión</p> <p>2.3.5.3 Seguridad y salud.</p> <p>2.3.1. Comunicación interna</p> <p>2.5.2.1 Sistema de gestión ambiental PERS.</p>
I_05	Existencia de comité de dirección y su estructura.	<p>2.1.1. Comité de dirección.</p> <p>2.1.2..Comités directivos e interdepartamentales.</p>	



## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
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.	1.3.2 Consejo de navegación y Puerto. 1.3.3. El Comité de Servicios Portuarios.	
<b>INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD</b>			
I_07	Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.	Las instalaciones al servicio del comercio marítimo con las que cuenta el Puerto de Castellón son: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instalaciones al servicio del comercio marítimo: muelles y atraques clasificados por dársenas.</li> <li>• Diques de abrigo.</li> </ul> <p>Sus características técnicas se encuentran detalladas en la página web <a href="http://www.portcastello.com/el-puerto/caracteristicas-tecnicas.html">http://www.portcastello.com/el-puerto/caracteristicas-tecnicas.html</a></p> <p>La APCS planifica, proyecta, construye, conserva y explota las obras, las señales marítimas que le son encomendadas y los servicios del puerto, de acuerdo con la planificación general, especificaciones y coordinación que establece el Organismo Público Puertos del Estado y siempre dentro de una gestión responsable de los recursos. Para conseguir este objetivo la APCS concibe un modelo de gestión no sólo como promotora de estrategias globales dirigidas a aumentar la competitividad del puerto sino como proveedora de infraestructuras y reguladora del dominio público portuario.</p>	
I_08	Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.  Proporcionar una relación muy sucinta de las actuaciones en ejecución o finalizadas durante 2012, indicando su función e inversión certificada para ese año. Dar una relación únicamente de las actuaciones consignadas en la aplicación de seguimiento de inversiones como "infraestructura y capacidad portuaria"	1.4.3. Planificación de los espacios portuarios.  1.4.1 Infraestructuras. 1.4.2. Obras portuarias. 2.6.7. Inversiones y activos.	
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.	La APC no participa accionarialmente en ningún puerto seco ni plataforma logística exenta a sus terrenos de dominio público portuario.	
<b>MERCADOS SERVICIOS</b>			
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.	1.5.1 Tráfico Portuario	
I_11	Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.	1.5. Tráficos y mercados	
I_12	Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado..	2.6.1. Cifra de negocios	
I_13	Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.	1.5. Tráficos y mercados	

## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
L_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.	1.6.2 Servicios prestados	
L_15	Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.	1.6.1. Concesiones y autorizaciones	1.6.2 Servicios prestados 2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad
L_16	Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.	1.6.1. Concesiones y autorizaciones	2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad.
L_17	Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías.	1.4.3.1 Planificación de los espacios y usos portuarios (DEUP).	
<b>CALIDAD DE SERVICIO</b>			
L_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.	2.1.3 Otras juntas y comisiones 2.4.5 Relación con los proveedores	1.6.1. Concesiones y autorizaciones 1.6.2. Servicios prestados 2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad
		La APCS sigue una política de total transparencia de información sobre las condiciones para acceder a la prestación de servicio, siguiendo con la legislación vigente. El RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece en su artículo 113.1 que los pliegos de prescripciones particulares de prestación de servicios portuarios una vez sean aprobados por el Consejo de Administración deberán ser publicados en el BOE y estar a disposición de los interesados en las oficinas de la APCS en formato físico y electrónico.  La APCS ha desarrollado y aprobado los pliegos de prestación del servicio de amarre, de remolque y de practicaje, así como el servicio de recogida de residuos generados por buques líquidos y sólidos con su correspondiente publicación en el BOE y en la web de la APCS.	
L_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.	2.1.3 Otras juntas y comisiones 2.4 La sociedad	1.6.2. Servicios prestados. 2.2.1 En busca de la excelencia. 2.4.4 Relación con los clientes y la Comunidad Portuaria
L_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 mercancías.	2.2.1 En busca de la excelencia.	
L_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.	2.2.1 En busca de la excelencia. 2.4 La sociedad	2.4.1 Servicio de atención al cliente (SAC) 2.4.4 Relación con los clientes y la Comunidad Portuaria
<b>INTEGRACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE. MOVILIDAD SOSTENIBLE</b>			
L_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.	Principales magnitudes / hitos 1.4.3.2 Accesos viarios	1.4.3.3 Accesos ferroviarios. 1.5.3 Movilidad sostenible.
L_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).	1.5.3 Movilidad sostenible.	

## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
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.	1.5.3 Movilidad sostenible.	
<b>COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL</b>			
I_25	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria..	Los grupos de interés de la APCS siguen siendo los empleados, clientes, proveedores, aliados, administraciones públicas y sociedad. 2.4.3 Relación con los ciudadanos 2.4.4 Relación con los clientes y la Comunidad Portuaria 2.4.5 Relación con los proveedores	
I_26	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.	2.4.2 Canales de comunicación y colaboración.	
I_27	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.	2.4 La sociedad 2.4.1 Servicio de atención al cliente (SAC) 2.4.3 Relación con los ciudadanos 2.4.4 Relación con los clientes y la Comunidad Portuaria 2.4.5 Relación con los proveedores	
I_28	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.	2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad	
I_29	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.	2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad	
<b>PROMOCIÓN COMERCIAL</b>			
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.	2.4.6 Acción comercial	
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.	2.4.6 Acción comercial	
<b>COMPROMISO INSTITUCIONAL</b>			
I_32	Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.	1.6.3 Prestación de servicios por vía telemática.	
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.	1.6.3. Prestación de servicios por vía telemática	
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.	2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad	
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.	2.4. La sociedad	



## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
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.	2.3.5.3 Seguridad y salud.	
I_37	Recursos económicos totales: gastos así como 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.	2.5.5 Gastos e inversiones	

### DIMENSIÓN ECONÓMICA

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
<b>SITUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA</b>			
E_01	Rentabilidad sobre activos, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos totales 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	2.6.1. Cifra de negocios	
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).	2.6.2 Ebitda	
E_03	Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{amortización de la deuda} + \text{intereses}) / (\text{cash flow})$ .	2.6.2 Ebitda	
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	2.6.1. Cifra de negocios	
E_05	Evolución durante, al menos los 3 últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.	2.6.5 Resultado de explotación	
<b>NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES</b>			
E_06	Evolución durante al menos 3 años de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al cash flow.	2.6.7. Inversiones y activos	
E_07	Evolución, durante al menos 3 años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.	2.6.7. Inversiones y activos	
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 del Presupuestos Generales del Estado)	2.6.7. Inversiones y activos	



## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN ECONÓMICA

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
<b>NEGOCIO Y SERVICIOS</b>			
E_09	Evolución durante, al menos, los últimos tres años de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como del porcentaje de cada uno de ellos respecto del importe neto de la cifra de negocio (INCN)	2.6.1. Cifra de negocios	
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.	1.4.3.1 Planificación de los espacios y usos portuarios (DEUP).	
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.	1.4.3.1 Planificación de los espacios y usos portuarios (DEUP).	
<b>VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD</b>			
E_12	Evolución durante al menos 3 años del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).	2.6.1. Cifra de negocios	
E_13	Evolución durante al menos 3 años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).	2.6.2 Ebitda	
<b>IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL</b>			
E_14	Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad	
E_15	Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	No se ha realizado ningún estudio durante el 2015.	



## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN SOCIAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
<b>EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA</b>			
S_01	Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria (plantilla media anual).	2.3.3 Datos e indicadores de los empleados	
S_02	Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en el cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción.	2.3.3 Datos e indicadores de los empleados	
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.	2.3.4.2 Igualdad de oportunidades	
S_04	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.	2.3.3 Datos e indicadores de los empleados	
<b>COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN</b>			
S_05	Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.	1.3.1 Consejo de Administración    2.3.4.3 Representación sindical y libertad de asociación.	
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.).	2.1.2 Comités directivos e interdepartamentales    2.2.1.1. Herramientas de gestión 2.3.1 Comunicación interna.	
<b>FORMACIÓN</b>			
S_07	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	2.3.4.1 Formación	
S_08	Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	2.3.4.1 Formación	
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).	2.3.4.1 Formación	
<b>ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD</b>			
S_10	Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.	2.3.4.2 Igualdad de oportunidades	
S_11	Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.	2.3.4.2 Igualdad de oportunidades	
S_12	Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.	2.3.3 Datos e indicadores de los empleados	
S_13	Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.	2.3.3 Datos e indicadores de los empleados	

## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN SOCIAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
<b>SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO</b>			
S_14	<p>Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (I.F.), 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:</p> $I.F. = (\text{número total de accidentes con baja} / \text{número de horas trabajadas}) \times 10^6$	2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo.	
S_15	<p>Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (I.G.), 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:</p> $I.G. = (\text{número de jornadas perdidas por accidente} / \text{número horas trabajadas}) \times 10^3$	2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo.	
S_16	<p>Evolución del índice absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores, calculado como:</p> $I.A. = (\text{nº de días naturales perdidos por baja} \times 100) / (\text{nº de trabajadores} \times 365)$	2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo.	
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.	2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo.	
S_18	Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y protección.	2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo.	2.5.6.7 Simulacros
<b>EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA</b>			
S_19	Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.	2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad	
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.	1.6.1. Concesiones y autorizaciones 2.4.7 Apoyo al desarrollo de la comunidad	
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.	2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo.	
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.	2.3.5.3.1 Sistema de gestión en seguridad y salud laboral 2.3.5.3.2 Seguridad en el trabajo.	
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.	2.3.4.1 Formación	
<b>REALACIONES CON EL ENTORNO</b>			
S_24	Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).	2.4. La sociedad	

## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN AMBIENTAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
<b>GESTIÓN AMBIENTAL</b>			
A_01	Recursos económicos totales: gastos así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	2.5.2.1 Sistema de gestión ambiental PERS. 2.5.5 Gastos e inversiones	
A_02	Recursos económicos totales: gastos así como 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.	2.5.2.3.Gestión de la calidad de las aguas 2.5.2.6.Gestión de la calidad del aire 2.5.2.7.Gestión de los suelos 2.5.2.8.Ruido 2.5.5 Gastos e inversiones	
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.	2.5.5 Gastos e inversiones	
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.	2.3.5.3.1 Seguridad en el trabajo.	
<b>CALIDAD DEL AIRE</b>			
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 graneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria	2.5.2.Gestión ambiental 2.5.2.6.Gestión de la calidad del aire A) Emisión de Partículas PM10	
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.	2.4.1 Servicio de atención al cliente (SAC) 2.5.2.6.Gestión de la calidad del aire A) Emisión de partículas PM10	
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.	La Guía de Buenas Prácticas Ambientales se encuentra disponible en el siguiente enlace: <a href="http://www.portcastello.com/sostenibilidad/medio-ambiente/guias-medioambientales.html">http://www.portcastello.com/sostenibilidad/medio-ambiente/guias-medioambientales.html</a> 2.5.2.6.Gestión de la calidad del aire	
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.	2.5.2.6.Gestión de la calidad del aire A) Emisión de partículas PM10	
A_09	Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de superaciones del valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria, como pueden ser partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre.	2.5.2.6. Gestión de la calidad del aire	

## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN AMBIENTAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
<b>CALIDAD DE LAS AGUAS</b>			
A_10	Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con gránulos sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.	2.5.2.4 Vertidos C) Vertidos significativos procedentes de instalaciones, zonas comunes o buques	
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.	2.5.2.3. Gestión de la calidad de las aguas	
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.	2.5.2.3. Gestión de la calidad de las aguas	
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.	2.5.2.4 Vertidos C) Vertidos significativos procedentes de instalaciones, zonas comunes o muelles	
A_14	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales.	2.5.2.4 Vertidos C) Vertidos significativos procedentes de instalaciones, zonas comunes o muelles	
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.	2.5.2.5 Limpieza de las zonas comunes de agua.	
A_16	Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA).	2.5.2.4 Vertidos B) Vertidos significativos procedentes de buque	
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.	2.5.2.4 Vertidos 2.5.3.1 Consumos y eficiencia de usos A) Agua	
<b>RUIDOS</b>			
A_18	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.	2.5.2.8. Ruido	
A_19	Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica.	2.4.1 Servicio de atención al cliente (SAC) 2.5.2.8. Ruido	
A_20	Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica.	2.5.2.8. Ruido	
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.	2.5.2.8. Ruido	

## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN AMBIENTAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
<b>GESTIÓN DE RESIDUOS</b>			
A_22	Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (tonelada tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).	2.5.2.2 Gestión de residuos 2.5.2.4 Vertidos	
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 gráneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria o lodos de fosas sépticas, entre otros.	2.5.2.2 Gestión de residuos C) Porcentaje de los residuos tipo generados dentro del recinto portuario D) Desechos Marpol 2.5.2.4. Vertidos B) Vertidos significativos procedentes de buques	
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.	2.5.2.2 Gestión de residuos	
A_25	Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España (materiales de categorías II o III) expresados como [(metros cúbicos de material dragado tipos II y III) / (metros cúbicos totales de material dragado)] x 100.	2.5.2.2 Gestión de residuos B) Residuos Peligrosos	
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.	2.5.4 Biodiversidad	
A_27	Trabajos de caracterización e inventariado del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.	2.5.4 Biodiversidad	
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.	2.5.4 Biodiversidad	
<b>ECOEficiencia</b>			
A_29	Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.	2.5.3.1 Consumos y eficiencia de usos E) Suelo	
A_30	Evolución, al menos en los últimos 3 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.	2.5.3.1 Consumos y eficiencia de usos A) Agua	
A_31	Evolución, al menos los 3 últimos 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.	2.5.3.1 Consumos y eficiencia de usos A) Agua	



## 3.1. ÍNDICE DE CONTENIDOS: ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO

### DIMENSIÓN AMBIENTAL

IND.	DESCRIPCIÓN	CAPÍTULO / SECCIÓN	VER PÁG.
A_32	Evolución, al menos los 3 últimos 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.	2.5.3.1 Consumos y eficiencia de usos C) Energía eléctrica	
A_33	Evolución, al menos los 3 últimos años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de zona de servicio.	2.5.3.1 Consumos y eficiencia de usos B) Combustible	
<b>COMUNIDAD PORTUARIA</b>			
A_34	Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.	2.5.2.Gestión ambiental  Esta información sigue siendo la misma que la de la Memoria de Sostenibilidad 2013, la cual puede consultarse en <a href="http://www.portcastello.com/images/stories/memoria/2013/MEMORIA%20APCS%20SOST%202013/#/104/zoomed">http://www.portcastello.com/images/stories/memoria/2013/MEMORIA%20APCS%20SOST%202013/#/104/zoomed</a> y en el apartado Pliegos Particulares de prestación de servicios portuarios <a href="http://www.portcastello.com/servicios/pliegos-particulares.html">http://www.portcastello.com/servicios/pliegos-particulares.html</a> .	
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".	2.5.2.1 Sistema de gestión ambiental PERS.	