



Autoridad Portuaria de  
Baleares



Puertos del Estado

# PLAN DE EMPRESA 2023

*AUTORIDAD PORTUARIA DE  
BALEARES*

## INDICE

INTRODUCCIÓN.....	4
Antecedentes y estructura.....	4
Contexto coyuntural .....	6
Criterios generales .....	13
1. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO).....	19
2. DIMENSIÓN ECONÓMICA.....	22
SECCIÓN 1ª .....	22
1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.....	22
2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.....	23
3. VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DEL PUERTO.....	29
4. SERVICIOS PORTUARIOS.....	29
SECCIÓN 2ª .....	31
1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO.....	31
SECCIÓN 3ª .....	34
1. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.....	34
2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE .....	38
SECCIÓN 4ª .....	40
1. PROGRAMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA.....	40
2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.....	44
3. BONIFICACIONES.....	45
3. DIMENSIÓN AMBIENTAL.....	46
1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	46
4. DIMENSIÓN SOCIAL.....	49
SECCIÓN 1ª .....	49
1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y PROTECCIÓN.....	49
2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN E INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.....	50
SECCIÓN 2ª INDICADORES SOCIALES: IGUALDAD, ACCESIBILIDAD, COMUNICACIÓN CÓDIGO ÉTICO .....	52
SECCIÓN 3ª TRANSPARENCIA .....	53
SECCIÓN 4ª ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH .....	54
Estructura de personal.....	56
5. OBJETIVOS OPERATIVOS Y RATIOS DE GESTIÓN .....	57

1. OBJETIVOS OPERATIVOS.....	57
2. RATIOS DE GESTIÓN 2021/2026.....	57
ANEXOS.....	58

# INTRODUCCIÓN

## Antecedentes y estructura

El **plan de empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Baleares**, con año horizonte 2026, fue acordado con Puertos del Estado el día 15 de junio de 2022, habiéndose celebrado previamente, el 3 de mayo de 2022, una reunión técnica preparatoria para analizar tanto la previsión de los tráficos portuarios como el plan de inversiones propuesto por la Autoridad Portuaria.

Resulta oportuno recordar que el plan de empresa es un instrumento legal incardinado en el proceso de planificación de la Autoridad Portuaria, que se rige por el artículo 55 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y en el que se concreta la estrategia a corto y medio plazo de la Autoridad Portuaria desde una concepción no sólo presupuestaria sino global.

En la presente memoria del plan de empresa se recogen los acuerdos pactados entre la Autoridad Portuaria de Baleares y Puertos del Estado, en coherencia con las directrices del Gobierno sobre las cuestiones establecidas en el marco legal portuario. Se constituye así el plan de empresa en la referencia básica para conocer el diagnóstico de situación, los objetivos y el presupuesto de la Autoridad Portuaria, así como la evaluación y el análisis de su grado de cumplimiento. Se incluyen además aspectos adicionales que, por su singularidad y relevancia fueron tratados de forma específica, así como diversas tareas a realizar en el corto y medio plazo.

El presidente de Puertos del Estado durante la celebración de las reuniones del plan de empresa 2023 indicó a las Autoridades Portuarias que el nuevo Marco Estratégico estaba en fase última de aprobación, encontrándose ya validado en su gran mayoría desde hacía tiempo, en los aspectos del modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos y financieros. Quedaba no obstante por concretar la parte referida a la adaptación y mejora necesaria de los recursos humanos.

En el momento de celebración de las reuniones, el presidente de Puertos del Estado manifestó que se encontraba negociando este aspecto a nivel del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con el Ministerio de Hacienda. En este sentido existía una ventana para incluir el Marco Estratégico en la Comisión delegada de Asuntos Económicos, lo cual daba un plazo determinado para la resolución del Marco Estratégico.

De modo uniforme, todas las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado coincidieron en determinar que el capital humano es el elemento más importante de cualquier organización y en particular de los Organismos Portuarios. Sin su correcto dimensionamiento y cualificación no será posible alcanzar las metas volcadas en el futuro Marco Estratégico.

Las necesidades más urgentes en materia de Recursos humanos a nivel portuario son tanto ampliar como, a la vez, elevar la cualificación del personal de los Organismos Portuarios, a fin de recuperar el nivel de empleo perdido y prepararse para los retos de futuro.

Desde 1998, las plantillas de personal se redujeron de media un 6%, mientras que el tamaño de la actividad portuaria se duplicó, tanto medido en términos de movimiento de mercancías, como de superficies e infraestructuras a atender, fruto del esfuerzo de inversión llevado a cabo a lo largo de estos últimos años. A mayores, recayeron sobre los puertos nuevas competencias en materias de seguridad, ambiental o ferroviaria, o son necesarias nuevas competencias motivadas, entre otras, por el reto energético o la revolución tecnológica que se está ya experimentando y que obliga a una permanente recualificación del personal, hecho que debe ir precedido de una redefinición de las estructuras y niveles competenciales de los Organismos Portuarios.

En este sentido, Puertos del Estado estaba negociando con el Ministerio de Hacienda la posibilidad de incorporar un incremento neto de un 20% a las plantillas de las Autoridades Portuarias hasta el año 2025.

Esta medida afectaría a todo el personal, excluido o no de convenio, y vendría acompañada de la consolidación plena de un Aula o Universidad Corporativa, capaz de atender las necesidades formativas que vayan surgiendo en cada momento y de un mecanismo de contratación y promoción baremado a escala de sistema, de cara a facilitar la carrera profesional.

El plan de empresa que aquí se describe adapta su estructura al futuro Marco Estratégico del sistema portuario de interés general. Este instrumento de planificación se hace eco de los profundos cambios registrados, tanto internos como externos, durante las dos últimas décadas, y de los procesos actuales de renovación de los sectores del transporte, la logística y el comercio, a escala global, procesos que se enmarcan en un patrón de cambio con una clara componente disruptiva. El Marco Estratégico sirve como instrumento para marcar el rumbo de la planificación y gestión portuaria con horizonte en el año 2030. Plantea un modelo de desarrollo apoyado en tres dimensiones (la económica, la ambiental y la social), 7 criterios de actuación (eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia), 16 líneas estratégicas, 56 objetivos generales de gestión y una serie de metas a alcanzar sobre una serie de indicadores que serán sometidos a seguimiento y evaluación todos los años.

Con fecha de publicación en el BOE 26 de octubre se aprobó la Orden TMA/1014/2022, de 7 de octubre, por la que se aprueba el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general.

En línea con el nuevo Marco Estratégico, en este Plan de Empresa se ha incluido como novedad un nuevo capítulo referido a la transparencia. Este atributo viene impuesto para el sector público a través de la Ley 9/2013 cuyo objetivo fundamental es ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública, regular y garantizar el derecho de acceso a la información y establecer las obligaciones de buen gobierno que deben cumplir los responsables públicos. El sistema portuario, en tanto en cuanto está integrado en el sector público, debe satisfacer los derechos de acceso a la información por parte del ciudadano. Una actitud de esta índole, abierta a la sociedad, coadyuva a un buen gobierno y fortalece las propias instituciones.

Al hilo de lo dicho, el plan de empresa se estructura como sigue:

1. Diagnóstico de situación (DAFO).
2. Dimensión económica, que aborda las siguientes secciones:
  - La Sección 1ª muestra el estado de los diferentes instrumentos de planificación portuaria, así como las herramientas que permiten la ordenación del dominio público y la valoración de aguas y terrenos. Se analiza además en esta sección el estado de los servicios portuarios.
  - En la Sección 2ª se vuelca el resultado del consenso en torno a la previsión de tráficos que cabe esperar hasta el año horizonte considerado.
  - En la Sección 3ª se consigna la programación de inversiones previstas.
  - En la Sección 4ª se examina la programación Económico-Financiera y se incluye la propuesta de coeficientes correctores y bonificaciones, contrastada con el cálculo de la rentabilidad de la Autoridad Portuaria en función de la citada programación.
3. Dimensión Ambiental, plasmada a través de una serie de objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental.
4. Dimensión Social, que cuenta con las siguientes secciones:
  - En la Sección 1ª se revisa el estado de los planes de autoprotección y de los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos, y se incluye un breve diagnóstico y previsión de medidas de mejora de las ayudas a la navegación que tiene asignada la Autoridad Portuaria.
  - En la Sección 2ª se abordan los indicadores sociales de igualdad, accesibilidad, comunicación y las referencias a la ética y responsabilidad corporativa.
  - En la Sección 3ª se analizan nuevos indicadores relacionados con la Transparencia.
5. Objetivos operativos 'de nivel 1' y ratios de gestión, que ilustran el grado de avance hacia las principales metas de la Autoridad Portuaria.

### Contexto coyuntural

Sentada la estructura de la presente memoria del plan de empresa, se describe brevemente a continuación el contexto coyuntural en el que se enmarca este plan, con el cual se delimitan las condiciones de contorno en las que se desenvuelve el desarrollo y funcionamiento de los puertos españoles de interés general.

Como es conocido, el año 2021 estuvo marcado por una recuperación paulatina tras la grave crisis provocada por la pandemia de la COVID-19 que supuso en 2020, según los datos del informe anual del Banco de España 2021, una contracción de la economía global, del 3,1%, especialmente severa en países desarrollados como España, con una caída del 11,3% de su PIB.

Pese a los signos de recuperación del año 2021, no hay que olvidar la gran dificultad experimentada por la sociedad española a todos los niveles durante este periodo de cambio. Ante ello, las Autoridades Portuarias, haciendo gala de una elevada profesionalidad e inequívoca adaptación al cambio, aseguraron en todo momento la prestación de unos servicios catalogados como esenciales, en tanto en cuanto permitió a la población abastecerse de productos de primera necesidad, a la par que a las empresas aprovisionarse y exportar sus outputs con destino al mercado global.

Sin habernos aún recuperado de la crisis de la COVID, el pasado 24 de febrero de 2022, Rusia inicia el mayor ataque militar convencional en suelo europeo desde las guerras yugoslavas.

Esta invasión está generando un drama humano con miles de víctimas mortales y con la mayor crisis de refugiados en el continente desde la Segunda Guerra Mundial, pues -según los datos del mes de septiembre difundidos por el Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR)- ha obligado a al menos siete millones de refugiados a salir del país y buscar protección en otros estados europeos. Además, hay otros siete millones de desplazados internos, personas que han abandonado sus hogares y que ahora viven en otros puntos de Ucrania, según la última estimación de la Organización Internacional para las Migraciones.

La invasión de Ucrania por parte de Rusia, además, ha agravado la crisis que viene sufriendo la economía europea desde el verano de 2021 a causa de la escalada del precio del gas natural y ha añadido una elevada incertidumbre respecto a su duración e intensidad. El precio del gas natural, que, dado el diseño del mercado eléctrico europeo determina en gran medida el precio de la electricidad, se ha multiplicado por cinco en un año, subiendo un 25% desde el inicio de la invasión. El petróleo casi ha doblado su precio durante el último año, subiendo un 20% desde finales de febrero de 2022, mientras el precio del trigo ha aumentado el 30% en el mismo periodo. Se ha producido así un aumento abrupto y generalizado de costes de las materias primas y los bienes intermedios, añadido al que ya se venía produciendo como consecuencia de los cuellos de botella en las cadenas de producción debidos a las fricciones generadas por la rápida recuperación económica tras la pandemia. Las consecuencias económicas de esta evolución son un importante aumento de la tasa de inflación, una ralentización del ritmo de crecimiento y una dificultad en determinados mercados para aprovisionarse de materiales o productos en el plazo requerido y a precios razonables.

España está entre los Estados Miembros de la Unión Europea menos expuestos a los efectos directos de la invasión de Ucrania. La diversificación de las fuentes de aprovisionamiento de gas es muy alta y la relación comercial, de inversión y financiera con Rusia y Ucrania es modesta. Sin embargo, los efectos económicos indirectos son considerables, sobre todo a través del aumento del precio del gas y del petróleo, pero también a través del encarecimiento o la escasez de otras materias primas agrícolas y minerales.

Esta situación ha generado un escenario absolutamente atípico: Por un lado, Europa afronta la interrupción temporal de los flujos de gas ruso. En el mes de septiembre de 2022 las reservas de gas ya superaban el 80% de su capacidad en Europa alcanzando en España el 84,37%. Las importaciones de gas natural en nuestros puertos han subido en el primer semestre del año un 67%, aumentando así mismo las importaciones de petróleo crudo en un 18% y las de la gasolina en torno al 30%.

A nivel mundial, el conflicto de Ucrania está provocando alteraciones en los patrones habituales del transporte marítimo de petróleo. Ante las sanciones económicas, Rusia está tratando de aumentar los volúmenes de exportación hacia India y China que sustituirán a las exportaciones hacia estos países procedentes del Golfo Pérsico Brasil y África occidental. Estos volúmenes se

desplazarán en cambio hacia Europa. Así los puertos estadounidenses del Golfo de México, África occidental y Oriente Medio han aumentado notablemente sus volúmenes de exportación hacia Europa. El mayor aumento se ha registrado en el Golfo Pérsico que se ha convertido en la mayor zona de carga del sector.

Por otra parte, la crisis energética ha provocado que Europa busque orígenes de suministro alternativos de manera urgente para no depender del petróleo, el gas y el carbón rusos, tras los paquetes de sanciones aprobadas y dirigidos a intereses comerciales y financieros de este país. En este contexto, algunas centrales térmicas de carbón se han vuelto a poner en marcha temporalmente en varios países europeos para mantener sus redes de suministro eléctrico nacionales.

Ucrania juega un papel clave como fuente de suministro de graneles agroalimentarios. Uno de los efectos detectados a comienzo de año, fue el aumento de importaciones y consiguiente acopio de estos productos ante la posibilidad que se produjera un conflicto armado. En las previsiones de tráficos, las Autoridades Portuarias han detectado un desplazamiento del origen de este tipo de productos hacia terceros países productores.

Otro efecto de esta crisis y de la continuidad de las restricciones sanitarias en Asia ha sido el basculamiento de las escalas de cruceros que se producen en la zona del mar Báltico y la zona oeste del Mediterráneo hacia España. Esta situación ha producido un crecimiento histórico de las reservas en nuestro país que alcanzaron en mayo un volumen un 144% superior al mismo periodo en 2019. Si bien durante el año en curso aún operan ciertas restricciones en cuanto a la ocupación de los buques, lo que impactará sobre la cifra total de pasajeros, se espera que a corto plazo se pueda llegar a alcanzar un récord del número de escalas de cruceros a nivel nacional.

En términos cuantitativos, el sistema portuario de titularidad estatal movió en 2021 un total de 544,4 millones de toneladas de mercancías, lo que supone una variación del +5,6% respecto del ejercicio 2020 en el que se movieron 515,6 millones. Este registro supone una casi completa recuperación tras la crisis motivada por la COVID 19, habiéndose situado a tan sólo 20,1 millones de toneladas del máximo histórico alcanzado en 2019 con 564,5 millones de toneladas.

Sin embargo, el ejercicio 2021 y el arranque de 2022 inicialmente mantenían ciertas restricciones de movilidad, por lo que la recuperación del tráfico de pasajeros fue más paulatina.

Por su parte, la actividad económica y el comercio marítimo mundial también se vieron marcados por las restricciones de la pandemia, además de por el colapso y las limitaciones operativas que han experimentado algunos puertos asiáticos y americanos.

De este modo según el Fondo Monetario Internacional, el Producto Interior Bruto mundial aumentó un 6,1% (un 5,4 % en zona euro y un 8,1% en China). Y eso a pesar de que se mantuvieron algunos efectos de las consecuencias de la pandemia. Como resultado, el comercio marítimo mundial creció un 3,3%. El tráfico de tránsito está condicionado no sólo por la actividad económica a nivel mundial sino también por la posición de nuestras terminales portuarias en

relación con las grandes rutas internacionales. El descenso en este ejercicio de las mercancías en tránsito (-3,9%) ha sido compensado por las subidas de las importaciones (9,5%) y las exportaciones (7,5%).

Motivado por la pandemia, los precios de los fletes iniciaron una importante escalada a lo largo de los años 2020 y 2021. En concreto, el precio de transportar un contenedor de cuarenta pies se llegó a multiplicar por más de cinco pasando de 1.732 dólares (30 de enero de 2020) a 9.477 dólares (el 24 de febrero de 2022), según el índice World Container Index (WCI) elaborado por Drewry. En este año 2022, el coste de los fletes parece que ha entrado en una clara fase de recesión tras la tendencia alcista. Así el WCI ha acumulado treinta caídas semanales consecutivas, alcanzando un valor de 4.472 dólares por contenedor de 40 pies en septiembre del 2022, de modo que se encuentra un 57 % por debajo del máximo alcanzado en septiembre de 2021 cuando el índice marcó un máximo de 10.377 dólares. (No obstante, sigue siendo un 21% más alto que el promedio de 5 años situado en 3.704 dólares por contenedor de 40 pies). Este descenso de precios podría no mantenerse en los próximos meses derivados tanto de la inestabilidad geopolítica que genera la agresión de Rusia a Ucrania, como el alza de la demanda y la falta de capacidad de transporte real motivado por la falta de construcción de nuevos buques y por la concentración de las empresas en este sector.

La economía española creció un 5,1%, lo cual acompañó una subida de las importaciones (9,5%) y un 7,5% en el caso de las exportaciones. Estas subidas se deben a la mayor demanda de la industria y de los consumidores.

Por tipos de tráfico, tanto los graneles líquidos como los sólidos, así como la mercancía general, en su mayoría mercancía en contenedores, ascendieron en el ejercicio 2021.

Las importaciones en graneles líquidos (Crudo fundamentalmente) aumentaron un 3,5% y las exportaciones (productos refinados) aumentaron un 5%. El gas natural incrementó un 7%.

Destacan así mismo los ascensos de las importaciones de graneles sólidos, un 17,2% (a pesar del cierre previsto de centrales térmicas). Las exportaciones solo crecieron un 3,4%.

El tráfico de carbón y coque de petróleo, que hasta ahora era el responsable de casi una quinta parte de las toneladas de granel sólido movidas por nuestros puertos, ha sido superado por el de otros minerales no metálicos, que aumentaron considerablemente (+30,3 %).

La mercancía general sigue siendo la principal forma de presentación por volumen (es el 51 % del total). Destacaron los tráfico de productos químicos, otros productos alimenticios, materiales de construcción, productos siderúrgicos, maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos, frutas, hortalizas y legumbres y papel y pasta. Comparando con 2020, donde la demanda interna era muy débil debido a las circunstancias, en 2021 han aumentado de forma destacada las importaciones de mercancía general (+15,9 %). Por otra parte, gracias a la competitividad de nuestra economía y a los valores positivos del producto mundial bruto, las exportaciones de mercancía general han aumentado un 10,8 %.

Respecto al tráfico de la mercancía general en tránsito, que depende más de la actividad económica internacional, y se trata de un tráfico de alta volatilidad por las decisiones que toman los agentes económicos en función de sus costes y la calidad de los servicios recibidos, en 2021 descendió un 3,3 %, representando casi un tercio del tráfico total.

La mercancía cargada o descargada del buque por medios rodados (ro-ro) aumentó un 14,4 % gracias al avance económico del norte de África, transportando productos hortofrutícolas, textiles y ganado a través del Estrecho de Gibraltar y productos demandados por las islas.

La mercancía general se transporta principalmente en contenedores (más de un 72 % de toda la mercancía general que se mueve por nuestros puertos) ya que facilita su acarreo sin manipulación en toda la cadena de transporte, pero requiere un alto grado de especialización de las terminales (con tendencia a la automatización).

De igual forma que se divide la mercancía general, los contenedores (medidos en TEU) se pueden diferenciar entre los que se destinan para import-export, los cuales aumentaron un 12,5%, y los contenedores en tránsito, que prácticamente se han mantenido en los niveles de 2020, un 0,3%, a pesar de la falta generalizada de contenedores para atender la demanda.

El tráfico de pasajeros es el que más sufrió las consecuencias de la crisis sanitaria de 2020 y por tanto el que más creció en 2021, una vez se levantaron la mayoría de las restricciones a principios de verano en 2021. Así, transitaron por nuestros puertos un 34,8 % más de pasajeros, ya fueran en régimen de transporte (de línea regular) o de crucero, representando estos últimos 2,2 millones, cuando en 2020 fueron 1,4. No obstante, tanto la pandemia y las medidas asociadas para el control de la COVID 19 como la Crisis diplomática con el Reino de Marruecos hizo que en el año 2021 no se realizara la Operación Paso del Estrecho, lo cual dificultó aún más la total recuperación del tráfico de pasajeros de línea regular en nuestros puertos.

La normalización de las relaciones diplomáticas con Marruecos este año 2022 ha motivado la recuperación de la Operación Paso del Estrecho, lo cual ha supuesto la recuperación de tráficos de pasajeros prácticamente hasta la normalidad a cierre del mes de julio 2022.

Así en el último año antes de la pandemia (2019) a cierre del mes de julio, el total de pasajeros movidos por el sistema portuario ascendió a 19.971 miles de pasajeros, de los cuales 5.670 mil corresponden a pasajeros de crucero. La diferencia, 14.301, son pasajeros de línea regular.

En este año 2022, una vez recuperada la OPE, el total de pasajeros del sistema portuario ha ascendido a cierre del mes de julio a 16.269 miles de pasajeros, de los cuales 3.488 miles corresponden a pasajeros de crucero. La diferencia, 12.781, son pasajeros de línea regular.

En datos estrictamente relacionados con la OPE, en el año 2019 se batieron récords, y para este año ambos gobiernos (marroquí y español) han previsto aumentar tal cifra en un 10% por lo que estiman que se alcanzarán los 3,6 millones de pasajeros desde 15 de junio a 15 de septiembre de 2022.

No obstante lo anterior, en el momento de elaboración y discusión de los planes de empresa se adoptaron cifras conservadoras en las previsiones de tráfico de las Autoridades Portuarias afectadas por la OPE, ante la incertidumbre existente en ese momento sobre las condiciones en las que se iba a producir.

En el resto de los tráfico en este ejercicio 2022, a cierre del mes de julio, el registro de entrada de mercancías y pasajeros presentaban crecimientos respecto al año 2021 de un 6,9% y un 122% respectivamente, alcanzándose cifras muy similares a las alcanzadas durante el año récord 2019. Así el total de mercancías manipuladas asciende a 332.756.499 toneladas, a tan solo 529.000 toneladas del hito marcado en 2019. Destaca respecto del mismo periodo del año anterior el incremento de los graneles líquidos (107,5 millones de toneladas a cierre de julio), con un +12,4%, en el que resulta clave el efecto de la actual crisis energética (con un notable aumento de hasta un 70% en el gas natural, 13 millones de toneladas), la subida en graneles sólidos que marca un 11,8% (53,2 millones de toneladas movidas a cierre de julio), con una representativa subida tanto del carbón y coque del petróleo (con un 55% de subida hasta casi alcanzar los 10 millones de toneladas a cierre de julio) como del tráfico de cereales y harinas (que crecen un 40% para superar los 7,5 millones de toneladas, y el avance del 10,9% de la mercancía general (163,4 millones de toneladas a cierre de julio), mientras que la mercancía general en contenedor (113,2 millones de toneladas a cierre de julio) se contraería un 2,6%.

Por su parte los TEU alcanzan en julio los 10,3 millones de unidades, de los cuales casi 5,4 millones son TEUS con mercancía en tránsito, 3,7 millones lo fueron import-export y 1,2 millones entradas y salidas nacionales.

El año 2022 es un año clave para el sistema portuario. Los puertos de interés general, además de ser nodos estratégicos en la cadena logística, son centros económicos, hubs de energía y de economía circular y centros de innovación. Esta década será para los puertos la de la digitalización, la sincro-modalidad y el compromiso medioambiental, con el objetivo de lograr unos puertos conectados, seguros y sostenibles, y por lo tanto más competitivos.

La estrategia que estamos aplicando para nuestros puertos se apoya en una triple dimensión: medioambiental, económica y social. Hoy día los propios mercados reclaman, ya no solamente una elevada relación calidad/ precio, sino una serie de factores impulsados justamente desde el sector público y apoyados en la protección del interés general. Estos factores se relacionan con el buen desempeño verde, la seguridad y la transparencia, entre otros, los cuales se asientan en una concepción del puerto como elemento irradiador de acciones que hagan frente a la emergencia climática y eleven la calidad de vida de las personas.

La influencia de los puertos sobre las redes de transporte, logística y comercio es cada vez mayor. En materia ambiental, estamos en disposición de dar soporte a la renovación energética en curso, en paralelo con la transformación progresiva de los operadores de transporte marítimo, y el fomento del empleo del ferrocarril para grandes volúmenes de carga. En este sentido ya se están lanzando proyectos de electrificación de muelles, de autosuficiencia energética con origen en renovables y, en general, iniciativas buscando el objetivo de un saldo neutro de emisiones de gases de efecto invernadero en 2050.

En el transcurso de las reuniones del Plan de Empresa 2023 con las Autoridades Portuarias se ha comprobado que, sistemáticamente, la previsión de cierre para el ejercicio 2022 de determinadas partidas económicas superará la cifra presupuestada para este año. Este aumento es especialmente significativo en los gastos de suministros y consumos motivado por la subida que se ha venido produciendo en los últimos meses en determinados mercados, resultando especialmente significativos los asociados a materias primas, materiales y al ámbito energético y eléctrico, por las razones explicadas anteriormente. Todo ello ha llevado a una revisión al alza de estos gastos, con una variación prevista en 2022 respecto del presupuesto original 2022 del +31,5%.

Para disponer de suficiente crédito presupuestario con el que hacer frente a dichos incrementos el Consejo Rector de Puertos del Estado ha aprobado, tras las reuniones de plan de empresa, una modificación en el presupuesto de explotación actualizado para el ejercicio 2022 a nivel consolidado del Sistema Portuario, en el epígrafe Otros gastos de explotación. Dicha modificación ha reducido, en una cuantía suficiente para absorber el incremento de gastos de energía de las Autoridades Portuarias, el presupuesto de explotación actualizado para 2022 de Puertos del Estado, apoyado en retrasos en la ejecución del proyecto "Puertos 4.0".

La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público por la que se transponían al ordenamiento jurídico español ciertas Directivas europeas permitía en su artículo 103 la revisión periódica y predeterminada para los contratos de obra del sector público a través del mecanismo de la revisión de precios, aplicable cuando el contrato se hubiera ejecutado al menos en un 20 por ciento de su importe y hubieran transcurrido dos años desde su formalización. No obstante, la magnitud y el carácter imprevisible del alza experimentada en el último año por los precios de determinadas materias primas indispensables para la realización de las obras no es posible afrontarla con dicho mecanismo en aquellos contratos cuyos pliegos no incorporan revisión de precios, así como en aquellos que, incorporándola, no hubieran transcurrido dos años desde su formalización o no se hubiera ejecutado el 20 por ciento de su importe. Ante esta circunstancia, notablemente perjudicial para el interés público subyacente en cualquier contrato del sector público y que también afecta severamente a los operadores económicos del sector de la obra civil, el gobierno publicó dos reales Decretos, (el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo y el Real Decreto ley 6/2022 de 29 de marzo), que entre otros asuntos regulan medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos de obras públicas. De este modo se han adoptado medidas urgentes y de carácter excepcional para, únicamente en los supuestos indicados, permitir una revisión excepcional de los precios del contrato. Esta aprobación supone que no hay que autorizar el incremento de coste por estas revisiones de precios extraordinarias al emanar de los reales decretos mencionados.

Tales revisiones de precios extraordinarias se han debido incluir en los planes de inversiones tal como se incluyen habitualmente las revisiones de precios ordinarias. En cualquier caso, y a pesar de lo anteriormente mencionado, persiste una problemática latente en la gestión de las obras derivada tanto del incremento de las materias primas y de los precios de determinados suministros en general, como de la falta de fiabilidad en los suministros, tanto en los que se refiere a plazos de entrega de materiales como de coste garantizado de los mismos. Toda esta

situación está generando una problemática generalizada en la gestión de las obras, que afecta al Sistema Portuario como centro de carácter inversor.

Por último, el *Real Decreto ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania* ha previsto, una serie de medidas de carácter extraordinario y transitorio a aplicar, entre otros, al sector portuario (bonificación a la tasa del buque y tasa de la mercancía en líneas marítimas de conexión entre la península y puertos extrapeninsulares pertenecientes al sistema portuario de titularidad estatal, medidas aplicables a los tráficóos mínimos establecidos en los títulos concesionales y exención de la tasa de la pesca fresca) que se ha tenido en cuenta a la hora de la elaboración de los correspondientes presupuestos.

### Criterios generales

Como ya se ha indicado al inicio de esta introducción, a diferencia de años anteriores y con el objetivo de hacer más productivas las reuniones, se abordaron todos los contenidos del Plan de Empresa 2023 en una única reunión de Plan de Empresa. Por ello y al no producirse la reunión técnica formal previa a la reunión de presidentes, se ha requerido de un trabajo colaborativo planificado entre cada Autoridad Portuaria y Puertos del Estado de modo que se pudiera abordar la reunión de Plan de Empresa con la suficiente y necesaria preparación previa para que se pudieran debatir y concretar aquellos aspectos que resultaran más relevantes para cada Autoridad Portuaria.

Para facilitar este trabajo colaborativo planificado se diseñó una programación de reuniones y un sistema de intercambio de ficheros, basado en un entorno SharePoint, que ha facilitado el trabajo.

Para la elaboración de los planes de empresa se han tomado en consideración una serie de premisas, de entre las que sobresalen las siguientes:

- En relación con los Planes de inversiones, pese a las dificultades para definir acertadamente las previsiones de demanda en un escenario de gran incertidumbre como el que se está viviendo en este año, se hizo hincapié en la necesidad de que la programación de inversiones públicas mantuviera los criterios ya adoptados en el Plan de Empresa del año pasado. En particular, debían estar orientados a demanda constatable, con un objetivo de rentabilidad financiera y socioeconómica, y bajo unos criterios que combinaran el obligado realismo en relación con los procesos de proyecto y ejecución de obra. Así mismo, se recordó, ante el bajo grado de ejecución presupuestaria de los planes de inversión a nivel consolidado en la mayoría de las Autoridades Portuarias (del 36% del presupuesto de inversiones inicialmente previsto en el ejercicio 2021), que resulta necesario realizar una planificación realista de nuestras inversiones que permita conseguir un elevado grado de cumplimiento posterior incrementándose el de años anteriores.
- Continuando con el capítulo dedicado a las inversiones, en el presente plan de empresa desde Puertos del Estado se ha trasladado y hecho especial hincapié en la necesidad de que las Autoridades Portuarias prioricen y agilicen los trámites y calendarios asociados al desarrollo de las actuaciones financiadas a través del Mecanismo de Recuperación y

Resiliencia (MRR), del que el Sistema Portuario es beneficiario. Dicho marco de ayudas plantea una serie de hitos y objetivos ambiciosos en cuanto a su horizonte de consecución, cuyo cumplimiento es imprescindible alcanzar de cara al cobro de las subvenciones. Este objetivo de cumplimiento es de la máxima importancia para Puertos del Estado, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno en su conjunto, razón por la cual se ha habilitado la puesta en marcha de un conjunto de procedimientos de seguimiento, que se requerirá a las Autoridades Portuarias que vayan cumplimentado para garantizar el éxito de la iniciativa.

- Como el año pasado, los Planes de inversiones se han diseñado con una plantilla en la que figuran los pagos y devengos al mismo nivel de desagregación. El nuevo Plan de inversiones se realizó sobre la base de una revisión de las actuaciones ya programadas en el Plan de Inversiones anterior, incorporándose, con carácter general, como nuevas líneas solo aquellas actuaciones que estrictamente fueran necesarias para atender nuevas demandas o atender situaciones claramente reconocibles de reciente aparición.
- Por lo que respecta a la inversión ajena, se ha mantenido el objetivo general de que acompañe el desarrollo de las inversiones acometidas por las Autoridades Portuarias, tratando de buscar la mayor implicación de los operadores en este sentido, hecho que es un indicador del éxito y la eficiencia de los proyectos a acometer. Este año, en el Plan de Inversiones ajenas se ha mantenido el capítulo destinado a identificar los proyectos que las empresas privadas hayan planteado desarrollar y financiar en los puertos con cargo al MRR y en los que las Autoridades Portuarias actúen como facilitadores de estas iniciativas.
- Los nuevos coeficientes correctores y bonificaciones presentados se ha considerado que entrarían en vigor el 1 de enero de 2023.
- Las actuales circunstancias a nivel global han motivado una situación de inflación desconocida desde hace muchos años. Desde el punto de vista de los ingresos se han estimado sin aplicar incrementos monetarios. Del lado de los gastos, la situación actual ha impuesto una contención y racionalización de estos, que en la medida de lo posible haya podido disminuir el mencionado efecto de la subida de los precios. Por tanto, en este caso se solicitó a las Autoridades Portuarias que realizaran una previsión lo más ajustada posible. No obstante lo anterior, en algunas partidas presupuestarias ha resultado inevitable asumir incrementos superiores a los que hemos venido experimentando en los ejercicios pasados, siendo especialmente relevantes aquellas que están ligadas a costes energéticos o al precio de materias primas que hayan experimentado aumentos durante los últimos meses.
- En relación con las inversiones, respecto a la cofinanciación europea u otras ayudas, únicamente se han debido incluir en el presupuesto las subvenciones o asignaciones aprobadas o que se encuentran ya tramitadas y con un alto grado de probabilidad de ser concedidas. En lo que respecta al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), se ha considerado a nivel presupuestario que los devengos van acompañados con las anualidades del plan de inversiones tal como se consideró en el Plan de Empresa 2022. En cuanto a los cobros el criterio a seguir ha sido igualarlos a los devengos para los ejercicios presupuestarios 2023 a 2026. En el caso de la previsión de cierre de 2022, se

ha empleado el mismo criterio (Devengos=Cobros) descontando las cantidades que, eventualmente, hubieran sido cobradas anticipadamente en 2021 y que correspondían a anualidades de obras no ejecutadas en el mencionado ejercicio o incluyendo en su caso el exceso de cantidades devengadas por obras ejecutadas en 2021 y no cobradas con el anticipo de 2021.

- La reducción del endeudamiento sigue siendo una prioridad con carácter general. En el nuevo Proyecto de Presupuesto para el año 2023 se han tratado de minimizar los saldos de endeudamiento y no crear nuevas necesidades de endeudamiento para financiar inversiones. Solamente se recomendó incrementar el endeudamiento cuando se tratara de lanzar aquellas actuaciones relevantes que estuvieran suficientemente justificadas tanto desde el punto de vista de la demanda como de la rentabilidad financiera y socioeconómica y se hubiera comprobado que se contaba con suficiente soporte económico-financiero. La carga financiera soportada para atender el montante de endeudamiento se ha estimado bajo criterios de un crecimiento de los gastos asociados a este concepto, a la vista de la actual tendencia de subida de los tipos de interés de mercado en el horizonte presupuestario, si bien entendiendo que la alta volatilidad en el comportamiento de estas cifras en los últimos meses, hace que resulte muy difícil efectuar una predicción fiable en este sentido.
- Aquellas Autoridades Portuarias cuyo indicador de cobertura de la deuda previsto para 2026, dado por el siguiente cociente: (endeudamiento total a LP + endeudamiento total a CP) / cash flow, haya sido superior a 4,5; o su previsión para 2026 del servicio de la deuda en relación con el 'cash flow' haya superado el 40%, han tenido que incorporar a la documentación que se solicita una estimación de la evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación en el que se observe de forma individualizada los distintos orígenes y aplicaciones hasta al menos 2036, así como la evolución del saldo de deuda bancaria a largo y corto plazo.
- Como en ejercicios anteriores, la estimación de los ingresos procedentes de enajenaciones de inmovilizado se ha debido realizar con arreglo a una programación realista acorde con su grado de maduración y con el momento más previsible de ejecución real, tomando en consideración los tiempos necesarios para su tramitación legal.
- En relación con el Fondo de Compensación Interportuario, de conformidad con lo previsto en el artículo 159.3 del TRLPEMM, y tal como acordó el Comité de Distribución de dicho Fondo el pasado 30 de junio de 2021, se ha aplicado el 5% (4%+1%) como porcentaje general de aportación sobre el componente b) de la base de aportación prevista en dicho artículo hasta el ejercicio 2026, (dicho porcentaje se reduce a la mitad para la Autoridades Portuarias extra-peninsulares y Sevilla). En el porcentaje citado se contempla ya el 1% correspondiente al Plan "Puertos 4.0". Dado que se mantienen las necesidades económicas excepcionales de fondos de Ceuta y Melilla para 2023, en lo que se refiere a actuaciones singulares concretas que con carácter discrecional se encuadran en la columna del recibo 'resto de criterios art 159.5 b)', no se han tenido en cuenta nuevas solicitudes de fondos. Exclusivamente se ha considerado la reasignación a 2022 de fondos previamente asignados para 2021 y que no hubiesen sido finalmente

llevados a cabo, en actuaciones cuya financiación con cargo al Fondo ya hubiese acordado el Comité.

- En relación con el **Fondo de Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria**, se consideró como escenario más probable la aprobación a lo largo de este año 2022 de la modificación del Real Decreto 707/2015 por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. Ello supuso que el cálculo y exigibilidad de las aportaciones se ha presupuestado siguiendo el criterio mantenido tradicionalmente por Puertos del Estado, que es el que se recoge en la modificación antes apuntada. Finalmente, la modificación del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio ha sido aprobada por el Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre.
- En lo tocante al impuesto de sociedades, como en el Plan de Empresa del año anterior, la base imponible de cada ejercicio se ha debido estimar aplicando sobre el resultado presupuestario los ajustes que estuvieran identificados claramente (específicamente, gastos deducibles en la cuota, reversiones de concesiones y activos diferidos por bases imponibles negativas acumuladas y deducciones pendientes de aplicación). Sobre la cuota tributaria resultante de dicha base imponible se debía aplicar la máxima prudencia en la estimación de las posibles deducciones por inversiones portuarias aplicables. Del lado de la seguridad, las inversiones deducibles más fácilmente identificables son las correspondientes a ‘Actividades no económicas’ (que se han identificado con la abreviatura ANE en la columna abierta para subvenciones en el plan de inversiones) y aquellas con presupuesto inferior a 6.250.000 € de las naturalezas recogidas en el artículo 56 ter del Reglamento (UE) Nº 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio de 2014 (Reglamento General de Exención por Categorías o GBER).
- En cuanto a las partidas presupuestarias relativas a los recursos humanos, para el ejercicio 2022 se encuentra autorizado por los Presupuestos Generales del Estado un incremento del 2%. Adicionalmente a lo anterior, y comprometido con la representación social, se encuentra un 1,6% adicional máximo para el colectivo sujeto a Convenio Colectivo, por lo que serían estos porcentajes los que se han considerado para determinar estas partidas presupuestarias para el ejercicio 2022. Estos mismos porcentajes se han considerado para el ejercicio 2023 y siguientes.
- En lo que concierne a la dimensión ambiental, se continua con la evaluación del seguimiento de indicadores de sostenibilidad ambiental, los cuáles se diseñan conforme al Marco Estratégico, sobre la base de dos perspectivas:
  - Perspectiva interna, según la cual, en su doble condición de urgencia e importancia, se ha propuesto trabajar en la debida diligencia en la preserva ambiental del medio físico y socioeconómico del entorno portuario, tanto por parte de la propia Autoridad Portuaria como por la comunidad portuaria, conforme a un ejercicio de responsabilidad compartida sobre el conjunto del puerto. En este sentido se trata de promover las oportunas certificaciones, emitir normas de buenas prácticas, regular, mantener el control y ser contributiva, con arreglo a una estrategia preventiva con metas concretas de contribución a la mejora ambiental, permanente, medible y compartida. El objetivo general de ser ‘puerto verde’ atañe al ciclo completo de actividad portuaria, desde el diseño y ejecución de las

infraestructuras portuarias, hasta la explotación de estas, pasando por la optimización de los consumos de agua y energía, la recogida y gestión de residuos y la adecuada integración física y funcional de los puertos en su entorno natural y urbano, mediante el control de los impactos sobre la calidad del aire, el agua, el suelo y paisaje sonoro (aéreo y submarino). Se ha tratado de aplicar, en suma, la máxima exigencia de calidad ambiental en todos los medios en los que se sitúa un puerto - marino, terrestre, aéreo y ecosistémico- así como también de máxima ecoeficiencia posible.

- Perspectiva externa, que traslada la consecución de las metas ambientales más allá del fuero interno portuario y atañe a una necesaria eco-proactividad a ser irradiada a los modos de transporte concurrentes, y también a las distintas escalas geográficas, incluyendo la global. Hay que admitir que, en esta línea, como en otras muchas, el trabajo concertado a escala del sistema portuario resulta más eficaz. En línea con el 'Acuerdo verde' y los objetivos de descarbonización de las instituciones europeas (saldo neutro total para 2050), plasmados a medio plazo en la estrategia "FIT FOR 55", se ha de contribuir desde las Autoridades Portuarias a paliar la emergencia climática, liderando proyectos ambiciosos o disruptivos, asegurando la complicidad de toda la comunidad portuaria y fijando una meta medible de reducción de huella de carbono, basados en la electrificación y penetración de combustibles alternativos en el conjunto de la actividad portuaria, con una clara apuesta por proyectos de generación renovable y autoconsumo, apoyados por iniciativas de captación de carbono y de su fijación en ecosistemas litorales y costeros.
- A su vez, en lo relativo a la dimensión social, y en línea con lo que propugna el nuevo Marco Estratégico se ha tratado de reforzar el compromiso que las Autoridades Portuarias tienen con la sociedad, concibiendo el puerto para las personas, lo que da pleno sentido a una acción de intensificación de la colaboración y cooperación interinstitucional. Por ello se ha tratado de avanzar, entre otras, en las siguientes materias:
  - Actuaciones puerto-ciudad. Además de identificarse en el cuadro del Plan de inversiones un bloque específico en esta materia, como ya se adelantó en el plan de empresa del año pasado, se ha tratado de abrir en cada puerto una línea de trabajo orientada a la creación de un foro permanente puerto-ciudad, destinado a atender la ordenación espacial del distrito urbano portuario, coordinar los servicios para una funcionalidad común y articular acciones de apoyo social dentro de un ejercicio de responsabilidad social corporativa.
  - Se ha realizado un seguimiento del estado de situación de los planes de emergencias, autoprotección, lucha contra la contaminación marina, así como a los planes de protección, tanto los relacionados con las instalaciones portuarias como los del puerto en su conjunto.
  - También se recogen aspectos relevantes relacionados con las ayudas a la navegación.

- Cultura ética corporativa. Se ha tratado de impulsar una cultura ética corporativa en el sistema portuario de interés general para favorecer un comportamiento justo, responsable, solidario y respetuoso de los órganos de gobierno y también de todo el capital humano, que vaya más allá del cumplimiento estricto de la normativa vigente, lo que redundará en una mejora del desempeño de las competencias y funciones que tiene ese organismo encomendadas.
- Así mismo se ha analizado desde el punto de vista de los recursos humanos, la fijación de sistemas de comunicación eficaces en distintos planos y el fomento de la igualdad tanto de género, como en lo relativo a la discapacidad, a lo cual se vuelve a solicitar la valoración de los indicadores diseñados en el plan de empresa del año pasado.

# 1. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO)

Al objeto de facilitar una visión rápida, pero al mismo tiempo comprensiva, de la situación actual y la estrategia en general de la Autoridad Portuaria de Baleares tanto en lo que se refiere al análisis del entorno (amenazas y oportunidades) como al de la propia empresa (debilidades y fortalezas), la Autoridad Portuaria de Baleares ha elaborado un DAFO RESUMEN que incorpora, de manera condensada, aquellos elementos que se consideran más relevantes, y que son objeto de un análisis conjunto y pormenorizado en el seno de este Plan de Empresa 2023.

Para facilitar dicho análisis conjunto, se marca en cada uno de los elementos que lo componen si existe o no variación respecto del anterior Plan de Empresa, con una nomenclatura de signos de "empeora", "mejora" o "se mantiene", o si es de "nueva aparición".

En el Anexo I de este documento se incorpora el citado DAFO RESUMEN finalmente acordado.

El cuadro, a diferencia del cuadro de otras Autoridades Portuarias, establece en una columna adicional los objetivos estratégicos afectados por cada amenaza, oportunidad, debilidad o fortaleza.

Para facilitar su comprensión se indican en el anexo los objetivos estratégicos a los que se hace referencia, estos son:

1. Facilitar servicios de calidad con seguridad, eficacia y eficiencia
2. Adecuar instalaciones a la demanda
3. Atender la demanda deseada por la Sociedad Balear
4. Respetar el medioambiente
5. Optimizar la gestión económica
6. Desarrollo profesional de los empleados.
7. Orgullo de pertenencia a la organización.

Del análisis del DAFO en la reunión del Plan de Empresa se resaltaron los siguientes aspectos:

## AMENAZAS

Dentro del análisis externo de las amenazas se destacó la mejora en dos de ellas (A.9 y A.12):

↑ En la reunión del Plan de Empresa se acordó la revisión de la redacción de la amenaza A.9, quedando definida como se indica a continuación (se indica en texto tachado la parte que se acordó eliminar y subrayado la nueva redacción convenida) *"Falta de consenso a nivel político-social-mediático en relación al crecimiento del tráfico de cruceros"*: Se comentó que tal amenaza se encuentra vinculada con la oportunidad, O.6, *"Renovado interés y colaboración interinstitucional (entre Administraciones y con el sector privado) para la consolidación y el desarrollo sostenible del tráfico de cruceros turísticos"*. La Autoridad Portuaria relaciona esta amenaza con el objetivo estratégico 3 (atender la demanda deseada por la Sociedad Balear) y esta oportunidad con los objetivos estratégicos 1, (facilitar servicios de calidad con seguridad, eficacia y eficiencia) y 3. El Gobierno Balear (Govern), y las principales compañías navieras han llegado a un acuerdo por el que se limita el acceso de los cruceros a los puertos Baleares. El acuerdo, alcanzado a través de la interlocución con CLIA en diciembre en Alemania, implica que

sólo podrán hacer escala el mismo día en Palma un total de tres cruceros de los que sólo uno podrá tener una capacidad superior a los 5.000 pasajeros, excepto 20 días para todo el año 2022. Esto supone que únicamente coincidirán en Palma el mismo día un megacrucero y otros dos buques de menor tamaño. Se trata de un acuerdo para los próximos cinco años y, puesto que las reservas en el puerto de Palma para 2022 estaban ya en su mayoría solicitadas y concedidas, tanto el Govern como las navieras han pactado también, de cara a este año, fijar una serie de días excepcionales, que serán menos de 20, respetando así las escalas ya confirmadas. A12

*“Crisis sanitaria y económica, con especial incidencia en los ámbitos del transporte y del turismo, provocada por la COVID-19”* que afecta a los objetivos estratégicos 1, 2, 4, 5 y 6.

## OPORTUNIDADES

Dentro del análisis de las oportunidades destacan dos mejoras y una nueva oportunidad:

- ↑ Mejora la oportunidad O6 ya comentada en el apartado de amenazas.
- ↑ Mejora la oportunidad O10: *“Nuevas normativas y tecnologías y mecanismos de financiación orientados a favorecer la eficiencia energética, la transición energética y la descarbonización en el entorno portuario”*.

N Puertos del Estado se interesó por la nueva oportunidad O11 *“Desarrollar proyectos de transporte público e intermodalidad integrando los puertos en la red de transporte terrestre sostenible”*. La Autoridad Portuaria de Baleares, indicó que esta oportunidad se concreta en una colaboración entre distintas administraciones para trabajar en la integración Puerto Ciudad favoreciendo el transporte público en el entorno del puerto, tanto en el acceso terrestre como marítimo a este, como en el interior de la zona de servicio. Se acordó modificar la redacción de la oportunidad por una nueva redacción que hiciera referencia al *“Mayor grado de colaboración con las administraciones locales para desarrollar...”*.

## DEBILIDADES

Dentro de la perspectiva interna, en las debilidades se indica un empeoramiento y una mejora:

↓ D.4 *“Falta de estructura y de personal (y de autonomía para contratarlo), en especial técnico (perfiles más tecnológicos) y directivo. Tasa de reposición negativa, frente a importante aumento de actividad y de complejidad en la gestión”*. La Autoridad Portuaria de Baleares insiste en la gravedad de esta debilidad y de la D.2 relacionada con la cualificación y la motivación de la plantilla, llegando a ser casi una emergencia, sobre todo, en el caso de la debilidad D.4. En la reunión de Plan de Empresa se trató esta problemática y se vinculó su posible resolución a la aprobación del Marco Estratégico. No obstante, dado que este es un problema común al sistema Portuario se acordó incluir en la introducción del presente documento -común a todos los Planes de Empresa- una mención expresa que describa en líneas generales de esta situación.

↑ D.8. *“Baja experiencia en la gestión administrativa electrónica automatizada”*. Esta debilidad complementa desde un punto de vista interno la amenaza A.13, al abordar la misma cuestión, pero desde un punto de vista interno. Puertos del Estado resaltó -relacionada con esta debilidad- la Fortaleza F8 *“Infraestructura software implantada robusta y flexible basada en estándares abiertos que permite su adaptación a las necesidades de la APB y mejora de los procedimientos actuales a raíz de la transformación digital”* que compensa parcialmente la

mencionada debilidad al permitir a la Autoridad Portuaria disponer de sistemas que mejoren los procedimientos relacionados con la administración pública.

## **FORTALEZAS**

Dentro de la perspectiva interna, en las fortalezas se indica exclusivamente un empeoramiento y una mejora:

↓ F.1 *“Soluciones alternativas definidas para dar respuesta a las necesidades de línea de atraque y superficie de los distintos tráficos y actividades portuarias, y mejorar la integración con la ciudad”*. Puertos del Estado resaltó el empeoramiento de esta fortaleza, en los puertos de Palma e Eivissa. La Autoridad Portuaria expuso que la razón de este empeoramiento se debe al cambio de operativa que plantea fundamentalmente la naviera GRIMALDI y también a la entrada y al tipo de operativa de las líneas de la naviera GNV.

↑ La mejora se produce en la fortaleza F.2. *“Capacidad económica suficiente para actuaciones previstas en el Plan de Inversiones, con una parte importante de tráficos cautivos y aumentos de ingresos en concesiones (particularmente relevantes las de uso náutico-deportivo y complementario)”*.

## 2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

### SECCIÓN 1ª

En el Anexo II de este documento Plan de Empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Baleares se incorpora la información esquemática correspondiente a esta sección, resultado del análisis efectuado en la reunión del Plan de Empresa.

#### 1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.

##### PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS.

No es necesaria la modificación de ninguno de los planes directores de infraestructuras de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria. No obstante, en la reunión de Plan de Empresa se resaltó la situación del Plan Director en Palma de Mallorca.

El 21 de marzo de 2018, el Consejo de Administración acordó la redacción del *Plan Director de Infraestructuras* en base a una solución que contemple el tráfico de ferries en la zona Oeste del Puerto, y áreas de reparación y mantenimiento en Muelles Comerciales; así como la realización de estudios técnicos complementarios para verificar, y en lo posible optimizar, las condiciones operativas de la configuración del puerto elegida tanto en espacios en tierra como de seguridad de las maniobras marítimas; y redacción de los proyectos y ejecución de las obras resultantes de los estudios anteriores sin condicionarlos a la aprobación de Plan Director si esto resultase legalmente posible. Realizados los estudios técnicos complementarios, en particular los trabajos encargados al CEDEX con simulación de maniobras de buques y seguridad y operatividad marítimas para la nueva configuración de la Dársena SW.

Con ello, el 26 de febrero de 2020, el Consejo de Administración acordó la *configuración general en planta* para el desarrollo de nuevas infraestructuras en el Puerto de Palma (la llamada “Variante de la B1-2P Mejorada”); y el inicio de todos los trámites para la elaboración de los proyectos -con estudios técnicos y ambientales- y la ejecución de las obras para el desarrollo de las nuevas infraestructuras contempladas en la configuración elegida y en el Plan de Empresa (proponiendo su actualización a medida que se vayan definiendo con mayor detalle los proyectos), así como de las mejoras en los accesos terrestres -en colaboración con el resto de administraciones y organismos implicados-, y de las posteriores superestructuras e instalaciones para su explotación y funcionamiento en las mejores condiciones de eficiencia, calidad de servicio, seguridad y respeto al medio ambiente.

Se toma nota del estado de situación de la ampliación infraestructural planteada para el puerto de Palma, orientado a especializar áreas del puerto en función del tipo de tráfico, y particularmente para las de línea regular (en el Dique del Oeste) dotándolas de mayor capacidad de atraque y facilitando reordenar el resto de las áreas. Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Baleares *comparten una interpretación de esta ampliación interior como proyecto, y no como Plan Director de Infraestructuras*, el cual se considera que no es necesario desarrollar a la vista de los requisitos que establece al efecto el TRLPEMM. En todo caso, se es consciente de que, durante las fases de consulta y/o de información pública de la evaluación ambiental del proyecto básico, el sustancial alcance de este proyecto de ampliación acarreará enfoques y medidas ambientales encuadrables en un plano estratégico.

Con posterioridad a la celebración de las reuniones de plan de empresa, en fecha 28 de septiembre de 2022, se aprobó en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el inicio del trámite ambiental de los proyectos de los nuevos desarrollos de infraestructuras en la zona del Dique del Oeste.

### PLAN ESTRATÉGICO

Tal como se ha comentado en la introducción de este documento el Marco Estratégico se encontraba en fase de aprobación en el momento de la celebración del plan de empresa. En 2003 se elaboró un primer Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares. Dado el tiempo transcurrido, a finales de 2017 se iniciaron los trabajos para la elaboración del nuevo Plan Estratégico, que se presentó como borrador, a finales de 2019, para dialogar sobre el mismo en mesas de trabajo con representantes de los principales grupos de interés.

Durante 2020 fue sometido a información pública y consultas, habiendo finalizado los trabajos de elaboración con la Asistencia Técnica contratada a tal fin.

La Autoridad Portuaria informó que habían dado traslado del Plan Estratégico a todos los departamentos de la Autoridad Portuaria para hacer una última revisión y actualización.

En la reunión de Plan de Empresa se valoró muy positivamente la inminente aprobación del Marco Estratégico dado que permitía a la Autoridad Portuaria terminar de actualizar el Plan Estratégico adaptándolo, si fuera necesario, al nuevo Marco.

Por ello se indicó que el Plan Estratégico quedaba pendiente, en su caso, de una actualización general, a la vista del nuevo Marco, y en particular de detalles del plan de acción e implementación, en los que la Autoridad Portuaria está trabajando internamente

Por último, la Autoridad Portuaria informó que estaba desarrollando a la vista de su Plan Estratégico un profundo análisis y evaluación de la *problemática y necesidades de recursos humanos y estructura de la Autoridad Portuaria* Puertos del Estado sugirió que se cruzara este análisis y evaluación con las líneas estratégicas del Plan Estratégico, ya que la conexión entre el estudio de necesidades de recursos humanos y las líneas estratégicas es básica para determinar los perfiles necesarios para la Autoridad Portuaria.

Se acordó que una vez concluido el informe se concretaría una reunión entre la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado para analizarlo.

## 2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.

### DEUP EN TRAMITACIÓN

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Baleares se felicitaron por la aprobación el 20 de mayo de 2021 de la DEUP de Ibiza después de un tortuoso y largo procedimiento administrativo y se tomó nota además del estado de situación de los expedientes relativos a los DEUP de Palma, Alcúdia, Maó y la Savina.

El expediente del puerto de Maó se encuentra pendiente de un segundo informe de la Dirección General de la Costa y el Mar como respuesta a los cambios registrados con respecto al primer

informe de dicha Dirección favorable sin condiciones. Se acordó que Puertos del Estado realizaría una gestión con la Dirección General de Costas para interesarse por el informe.

Con posterioridad a la celebración de la reunión de Plan de Empresa y una vez que se ha recibido el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar, desde la Autoridad Portuaria se han tenido en cuenta las observaciones indicadas en dicho informe, y se está preparando toda la documentación para que por parte del Consejo de Administración, se formule de nuevo de la DEUP de Maó, incluyendo también una explicación sobre cómo se han tenido en cuenta las observaciones del informe de la Dirección General de la Costa y el Mar.

En relación con la Savina, la Autoridad Portuaria puso de manifiesto las dificultades que tiene para adquirir una parcela situada en las antiguas salinas declarada como BIC en el año 2003, coincidiendo con la aprobación del PUEP de este puerto en el que dicha parcela se incorporaba a la zona de servicio portuaria. Se ha realizado un intento de compra que se ha visto obstaculizado por la necesidad de disponer de un Plan Especial del BIC que permita otorgar licencias con segregación de parcelas ya que este Plan Especial se ha demorado en el tiempo. Habida cuenta de que la parcela a la que opta la Autoridad Portuaria de Baleares ya está afectada a la zona de servicio en virtud del actual PUEP, la Autoridad Portuaria informó que está trabajando en la aprobación del Plan Especial adaptado al Plan de Utilización vigente (de 2003), de modo que tan pronto se apruebe se iniciará el trámite de Modificación de la DEUP, de la que -informó- está elaborando propuesta.

En lo que respecta a la DEUP de Alcúdia, el expediente se encuentra en la misma situación que la reflejada en el plan de empresa anterior, estando a la espera del informe definitivo de la Dirección General de la Costa y el Mar.

#### DESAFECTACIONES, PUNTUALES, MUTACIONES Y ENAJENACIONES EN TRAMITACIÓN.

Puertos del Estado comentó que ya en el Plan de Empresa del año pasado se tomó nota de tres enajenaciones: la del puerto de Alcudia; otra en el puerto de Palma, 16 pequeñas superficies (terrazas) en el Portixol, y la última en el puerto de Eivissa, también desafectada por la DEUP aprobada recientemente, consistente en una cesión al Ayuntamiento de un suelo de 9.234 m<sup>2</sup> y fachadas de edificaciones en la zona de la Marina.

A continuación, se señalan los aspectos más destacables de dichas enajenaciones:

##### PUERTO DE PALMA

Concretamente en relación con las terrazas del Portixol, se trata de 16 pequeñas superficies (terrazas) con un total de 616,30 m<sup>2</sup> en el Portixol. Ya desafectadas por el PUEP vigente. Aprobadas sus valoraciones -que ascienden a un importe total de enajenación de 712.429,97 €- por el Consejo de Administración de fecha 26 de febrero de 2020, se remitieron a Puertos del Estado al objeto de tramitar la pertinente comunicación a la Dirección General de Patrimonio del Estado (según dispone la Ley de Patrimonio). El 5 de octubre de 2020 se recibió comunicación de la citada Dirección General confirmando que no se consideraban de interés para otros

servicios de la Administración General del Estado, por lo que se podía continuar con la enajenación. En las reuniones de Plan de Empresa la Autoridad Portuaria informó que se estaba en contacto con los propietarios colindantes para llevar a cabo la enajenación de dichas superficies, habiéndose enajenado ya 11 de ellas.

#### PUERTO DE ALCUDIA

Puertos del Estado se interesó por la enajenación prevista en el puerto de Alcudia cuyo proceso de tramitación de describe a continuación.

En la propuesta de DEUP, en tramitación, se prevé desafectar, entre otras, para su posible cesión al Ayuntamiento una pequeña superficie de 214,10 m<sup>2</sup> en la esquina con la C/ Mariners. Con fecha 20 de noviembre de 2019 el Consejo de Administración acordó su innecesaria, remitiéndose el expediente a Puertos del Estado el 27 de noviembre de 2019, para que una vez informado solicitara al Ministerio su desafectación.

Con fecha 11-jun-2020, se recibió a través de Puertos del Estado el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar en el que se resolvía que esos terrenos del dominio público portuario conservaban las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, por lo que procedería, una vez desafectados del dominio público portuario, su incorporación al uso propio del dominio público marítimo-terrestre.

A la vista de este informe, que se fundamentaba en uno realizado por la Demarcación de Costas en las Islas Baleares, la Autoridad Portuaria solicitó a dicha Demarcación -con fecha 30 de junio de 2020- copia de este. La Autoridad Portuaria entendió que se había producido un error en la identificación de la citada parcela.

La Dirección General de la Costa y el Mar finalmente admitió en escrito de 3 de junio de 2021 el error reconociendo en el nuevo escrito que la parcela no conserva tales características, con lo que el expediente de desafectación se pudo continuar. Finalmente, el 8 de abril de 2022 Puertos del Estado trasladó a la Autoridad Portuaria la Orden Ministerial relativa a la desafectación del dominio público portuario de los terrenos correspondientes a la parcela citada, con referencia catastral 1504708EE1110S0001WB, de 214 m<sup>2</sup> en el Puerto de Alcudia, reflejando como destino de los terrenos desafectados, su incorporación al patrimonio de la Autoridad Portuaria de Baleares.

Se debatió en las reuniones de Plan de Empresa, el tipo de operación del que se trataba dado que ya se encontraba desafectado pero pendiente de enajenación por lo que Puertos del Estado entendía que en el cuadro debía de aparecer enajenación y no desafectación puntual y que debía actualizarse el texto de la columna en el que se narraba el proceso de desafectación pues ya se encontraba superado.

La Autoridad Portuaria manifestó que se había iniciado la enajenación, pero que se disponía de una tasación independiente con fecha de 18 de mayo de 2022 que refleja un valor del bien de 3.494.548,10 €. La Autoridad Portuaria dado el elevado valor del bien manifestó entender que podría ser complicado proceder a la cesión de tal terreno. Dado el importe se concluyó que era necesaria la autorización de Puertos del Estado de acuerdo con el artículo 44 del TRLPEMM.

## PUERTO DE LA SAVINA

En relación con la Savina se acordó en la reunión del plan de empresa modificar el tipo de trámite al ser una adquisición por expropiación. La Autoridad Portuaria se encuentra pendiente de adquirir los 11.461 m<sup>2</sup> de Salinera Española S.A., aprobado por el PUEP vigente. Se acordó por el Consejo de Administración en sesión de 24 de abril de 2018 la adquisición de 8.795 m<sup>2</sup> (6.260 m<sup>2</sup>, parcela C, en Zona de Servicio aprobada por el PUEP vigente, y 2.535 m<sup>2</sup>, parcela A, para futura incorporación), y la exclusión de 4.490 m<sup>2</sup>, parcela B, del PUEP vigente.

Se solicitó y se recibió el 5 de junio de 2019 informe de la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado sobre las consecuencias de una declaración de BIC del año 2004, sobre los citados terrenos.

A la vista de este informe no es necesario esperar a ultimar con el Consell de Formentera que la declaración del citado BIC no afecte a los usos portuarios previstos en el PUEP vigente, para iniciar, con el apoyo del Consell, el expediente de expropiación de la parcela C de 6.260 m<sup>2</sup> (sobre el que la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado no ve inconveniente alguno, según el citado informe de 5 de junio de 2019).

Con posterioridad a la reunión de Plan de Empresa, el trámite de la expropiación de estos 6.260 m<sup>2</sup> ya se inició. Con fecha 24 de noviembre de 2022 se publicaron sendos anuncios en el BOE y en el BOIB de la Delegación de Gobierno en Illes Balears por el que se sometió a información pública la expropiación de bienes y derechos afectados por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de La Savina (Formentera)

Actualmente el Consell ha recibido las alegaciones sobre el Plan Especial del Puerto de la Savina, una vez elaborada la respuesta a las mismas se procederá a aprobar el Plan Especial del BIC.

## PUERTO DE MAÓ

Por último, en relación con la mutación prevista en el puerto de Maó, finalizada la ejecución de las obras correspondientes al ascensor de Ses Voltes y finalizado el convenio suscrito con el Ayuntamiento de Maó se acordó que la Autoridad Portuaria contactaría con Alcaldía con el fin de tratar la cesión a favor del Ayuntamiento, pasando a ser tal superficie de titularidad municipal.

## PLANES ESPECIALES.

### PUERTO DE PALMA.

El Texto Refundido del Plan Especial se aprobó en el Pleno Municipal de 30 de octubre de 1997, publicándose en el BOCAIB nº 2 de 3 de enero de 1998.

Actualmente la Autoridad Portuaria ha elaborado una Modificación Puntual nº 1 para trasladar la edificabilidad de unos edificios demolidos en el Contramuelle Mollet a las Estaciones Marítimas de Poniente.

Con fecha 22 de octubre de 2020, se recibe la Resolución del presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por la que se formula el informe ambiental estratégico. El Ayuntamiento a su vez sometió a información pública la propuesta de modificación del Plan,

como avance de esta. Dicho Informe Ambiental Estratégico concluye con la no sujeción a Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, siempre que se cumplan las medidas correctoras propuestas en el Documento Ambiental y los condicionantes señalados en la citada Resolución.

Finalizada la elaboración del Plan Especial, incluida la documentación ambiental correspondiente, con fecha 27 de octubre de 2021 fue aprobada su formulación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, remitida el 3 de noviembre de 2021 al Ayuntamiento de Palma para su aprobación inicial y trámites para su aprobación definitiva.

-Con fecha 16 de marzo de 2022, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Palma, tomo el acuerdo de aprobar inicialmente con prescripción la Modificación Nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma.

-Con fecha 29 de marzo de 2022, el Ayuntamiento de Palma envió a la Autoridad Portuaria informe emitido el 2 de marzo de 2022 por la Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico

-Con fecha 01 de abril de 2022, el Ayuntamiento de Palma envió a la Autoridad Portuaria el informe emitido el 8 de marzo de 2022 por la Dirección General de Aviación Civil.

-Con fecha 13 de julio de 2002, el Ayuntamiento de Palma envió a la Autoridad Portuaria el informe emitido el 6 de junio de 2022, del Servei d' Ordenació del Territori del Consell de Mallorca.

En el momento de firma de este documento, se está incorporando a la Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial, la prescripción recogida en el acuerdo de 16 de marzo de 2022 del Ayuntamiento de Palma, las consideraciones reflejadas en los informes de la Dirección General de la Costa y el Mar con fecha 2 de marzo de 2022 y de la Dirección General de Aviación Civil con fecha 8 de marzo de 2022 y las condiciones indicadas en el informe del Servei d' Ordenació del Territori del Consell de Mallorca de 6 de junio de 2022.

La Autoridad Portuaria formulará en su momento, cuando se apruebe la nueva propuesta de DEUP que se encuentra en fase de tramitación, un nuevo Plan Especial para todo el puerto.

#### PUERTO DE EIVISSA.

La Autoridad Portuaria está elaborando un Plan Especial adaptado a la DEUP del Puerto de Eivissa. A tal efecto se ha constituido una Comisión de seguimiento de los trabajos formada por Técnicos de la Autoridad Portuaria de Baleares y del Ayuntamiento.

Con fecha 11 de marzo de 2021 se recibió de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares informe sobre el Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Especial del Puerto de Eivissa, una vez realizada la fase de consultas. Ya se han finalizado los trabajos del Estudio Ambiental Estratégico, que formará parte de la documentación del Plan Especial.

Tras la reunión de plan de empresa, el pasado 28 de septiembre de 2022 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria acordó dar su aprobación a la formulación del Plan Especial, con su Estudio Ambiental Estratégico, ambos de fecha de septiembre de 2022.

El 8 de noviembre de 2022 se remitió toda la documentación al Ayuntamiento de Eivissa, Órgano Sustantivo competente, para que proceda, en su caso, a su aprobación inicial, con su posterior fase de información pública y oficial, así como los trámites posteriores para su aprobación definitiva.

#### PUERTO DE LA SAVINA.

El actual Plan Especial fue aprobado por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera en junio de 1997. El Texto Refundido fue publicado en BOCAIB de abril de 1998.

La Autoridad Portuaria está tramitando un nuevo Plan Especial, consensuado con el Consell de Formentera, para mejorar y clarificar algunos aspectos del vigente.

Con fecha 24 de noviembre de 2020, el Consell Insular de Formentera informó favorablemente la formulación del Plan Especial, si bien se solicitó a la Autoridad Portuaria de Baleares que se incorporaran una serie de condicionantes antes de la aprobación inicial y exposición pública.

El pasado 9 de noviembre de 2021 se recibieron nuevas peticiones del Consell de Formentera

Con fecha abril 2022 se produjo la formulación del Plan Especial, con la aprobación del documento por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

Posteriormente a la reunión de plan de Empresa, con fecha de 24 de junio de 2022, dicho instrumento de planeamiento fue aprobado inicialmente por acuerdo de la Comissió de Govern del Consell Insular de Formentera (CIF), y publicado posteriormente en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BIOB) con fecha de 14 de julio de 2022.

De acuerdo con la “Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears”, dicho documento fue sometido a información pública por un plazo de 30 días, a los efectos de que los interesados pudieran presentar, en su caso, alegaciones a dicha aprobación inicial.

Transcurrido dicho plazo se han recibido las siguientes dos alegaciones:

- Alegación con fecha 16 de agosto de 2022, presentada por Dña. Samantha Pardo Ávila.
- Alegación con fecha 24 de agosto de 2022, presentada por D. Nicolás Mayol Comas, actuando en nombre y representación de la entidad FORMENTERA MAR.

En el momento de firma del presente documento se están redactando las contestaciones a dichas alegaciones.

#### INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE OTRAS ADMINISTRACIONES

Puertos del Estado informó en relación con otros instrumentos de planificación que había informado negativamente sobre las pretensiones del plan de puertos de “Ports IB” de adscribir al Govern de Balears Portixol y Molinar.

En contestación a tal informe, Puertos del Estado ha recibido contestación en la que se comunica que mantienen la propuesta de enajenación.

Puertos del Estado informó que se ratificará en el informe y que en caso de no atenderse el sentido del informe se impugnará tal plan.

### 3. VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DEL PUERTO.

Durante el año 2020 se elaboraron los Pliegos para la contratación de una *“Asistencia técnica para la valoración de los terrenos y la lámina de agua de los 5 puertos y de los terrenos adscritos a la señalización marítima (faros) gestionados por la APB”* (E20-0056, LOTE 1 Y LOTE 2). Realizada la licitación, se firmó el contrato con la empresa *“MC VALNERA, S.L.”* el 3 de diciembre de 2020. Con fecha 18 de enero de 2021 se iniciaron los trabajos objeto del Contrato de conformidad con lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas y en la Propuesta Técnica, validándose y aceptándose con carácter general los criterios y objetivos básicos del Pliego junto con las mejoras de la Propuesta del contratista.

Actualmente se está en fase de elaboración de las mencionadas valoraciones.

Desde Puertos del Estado se advirtió a la Autoridad Portuaria que las valoraciones deben tener menos de doce meses de antigüedad pues el Ministerio de Hacienda está rechazando las valoraciones de mayor antigüedad. La Autoridad Portuaria informó que estaba en proceso de validar el primer informe de MACVALNERA. Puertos del Estado pidió que se acelerara el proceso de modo que la valoración entre dentro del plazo de 12 meses mencionado y evitar el reinicio del expediente.

### 4. SERVICIOS PORTUARIOS

En la reunión del Plan de Empresa, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria analizaron el cuadro de servicios portuarios.

Tras la reciente aprobación del nuevo Pliego de Prescripciones Particulares para la prestación del servicio de remolque (publicado en BOE el pasado 23 de junio de 2022), la Autoridad Portuaria informó que estaba redactando los Pliegos de Prescripciones Particulares que regulan los servicios de amarre y practica en todos los puertos (de hecho, había elevado al Comité de Servicios Portuarios los Pliegos que regulara los servicios en Maó).

Durante la reunión se analizó y debatió sobre la necesidad de que la Autoridad Portuaria revisara y actualizara la regulación del servicio al pasaje dado el elevado peso que tal servicio tiene en los puertos de Baleares. Se acordó que la Autoridad Portuaria remitirá a Puertos del Estado para su informe vinculante el pliego del servicio al pasaje para todos los puertos que gestiona en el tercer trimestre de 2023, una vez disponga del modelo de Pliego.

Por último, en la reunión de Plan de Empresa, se debatió ampliamente el interés de la Autoridad Portuaria en regular el servicio de suministro eléctrico a buques.

La Autoridad Portuaria informó que está muy avanzada la implantación de la instalación para realizar el suministro a ferris en el Muelle de Paraires, previéndose que estaría disponible en el

mes de julio (pendiente únicamente de recibir el equipo que transportaría el cable a lo largo del muelle para facilitar su conexión al buque y de unos trámites con la compañía eléctrica).

Puertos del Estado, preguntó si la compañía naviera tendría la instalación de su buque preparada para realizar tal conexionado y suministro. La Autoridad Portuaria informó que de momento estaba trabajando en baja tensión con el buque Eleanor Roosevelt de la compañía Balearia, buque con el que habían realizado pruebas tanto de conexión como de suministro.

Puertos del Estado informó que, tal como establece el Reglamento 2017/352 por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios, el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado es considerado servicio portuario. Por ello informó que, en tanto se adapta el TRLPEMM al Reglamento seguirán vigentes los pliegos de los servicios comerciales hasta la aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares.

Se recordó que para la prestación de un servicio portuario por parte de la Autoridad Portuaria es necesario que se acredite que no existe iniciativa privada interesada en hacerse cargo del servicio y, en tal caso, tanto la regulación del servicio como el otorgamiento de la licencia corresponderían a Puertos del Estado.

## SECCIÓN 2ª

### 1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

La previsión de tráficos de la Autoridad Portuaria de Baleares acordadas en este plan de empresa se incorpora como Anexo III de este documento.

La tabla adjunta muestra un resumen de tales previsiones:

PREVISIÓN DE TRÁFICOS 2021 - 2026

CONCEPTO	Cierre Año 2021	Presupuesto 2022	Prev. Cierre 2022	Presupuesto 2023	Previsión 2024	Previsión 2025	Previsión 2026
<b>Mercancías (Miles de Toneladas)</b>							
Graneles líquidos	1.115	1.430	1.343	1.473	1.503	1.540	1.540
Graneles sólidos	357	500	382	437	446	457	457
Mercancía General	12.256	12.773	12.552	13.149	13.420	13.757	13.757
<b>Mercancías según presentación</b>	<b>13.727</b>	<b>14.703</b>	<b>14.277</b>	<b>15.059</b>	<b>15.369</b>	<b>15.754</b>	<b>15.754</b>
Pesca Fresca	2	2	2	2	2	2	2
Avituallamiento	43	264	266	275	281	287	287
Tráfico interior	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL MERCANCÍAS</b>	<b>13.772</b>	<b>14.969</b>	<b>14.545</b>	<b>15.336</b>	<b>15.652</b>	<b>16.043</b>	<b>16.043</b>
<b>PASAJEROS (número)</b>							
Pasajeros en régimen de transporte y crucero	6.018.365	7.349.008	7.468.923	8.516.835	8.930.659	9.411.174	9.411.174
En régimen de transporte	5.673.266	6.271.863	6.270.434	6.476.734	6.635.546	6.861.048	6.861.048
De crucero	345.099	1.077.145	1.198.489	2.040.101	2.295.113	2.550.126	2.550.126
Pasajeros de interior	494.585	919.979	919.979	977.478	1.034.976	1.149.974	1.149.974
<b>BUQUES</b>							
Buques (número)	43.635	48.182	49.259	49.799	51.075	52.936	52.936
Uds. Arqueo Bruto (G.T)	206.553.701	243.898.000	243.898.000	251.251.000	256.661.000	263.598.000	263.598.000

El tráfico de mercancías por forma de presentación cierra el año 2021 (13.727 miles Tm) por debajo tanto de su previsión inicial (14.218 miles de Tm) como de la previsión de cierre acordada en el anterior plan de empresa (13.862 miles Tm). Por su parte, el segmento de los pasajeros (línea regular y cruceros) cierra en 2021 con algo más de 6 millones, cifra muy por encima de su previsión de cierre (3,7 millones), reflejando una clara recuperación tras la pandemia.

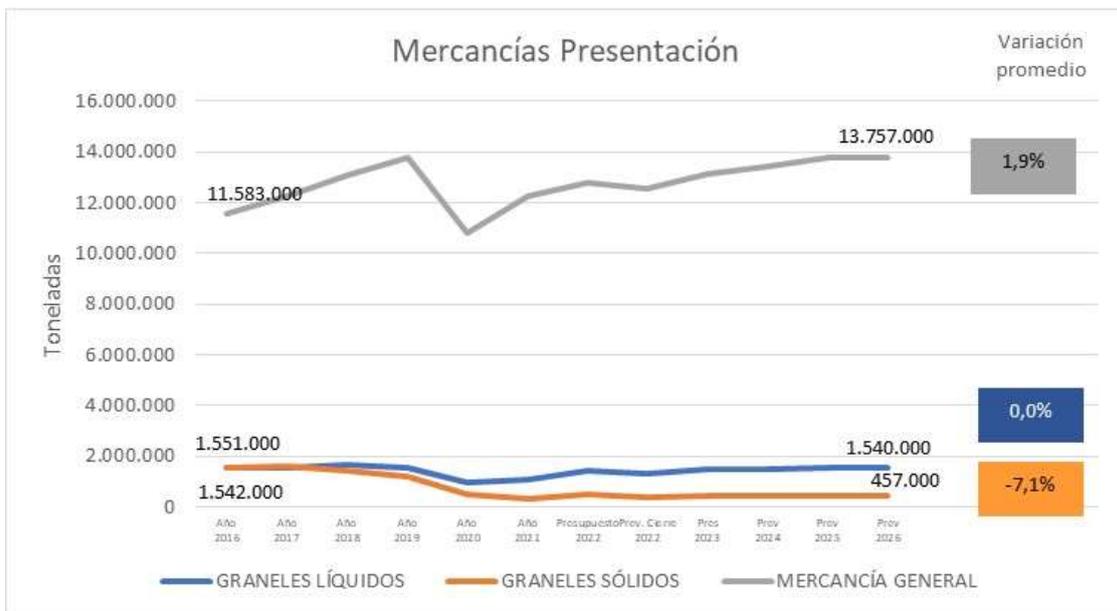
Las previsiones para el periodo 2022-2026 del tráfico de mercancías por forma de presentación muestran un crecimiento prudente del 2,6% promedio anual, basado principalmente en la mercancía general convencional y sin que esté previsto alcanzar en 2026 las cifras previas a la pandemia, destacando ya desde 2023 la pérdida total del carbón con destino a la central térmica de ENDESA situada en Alcudia por el cierre de los grupos de la planta que funcionan con ese combustible.

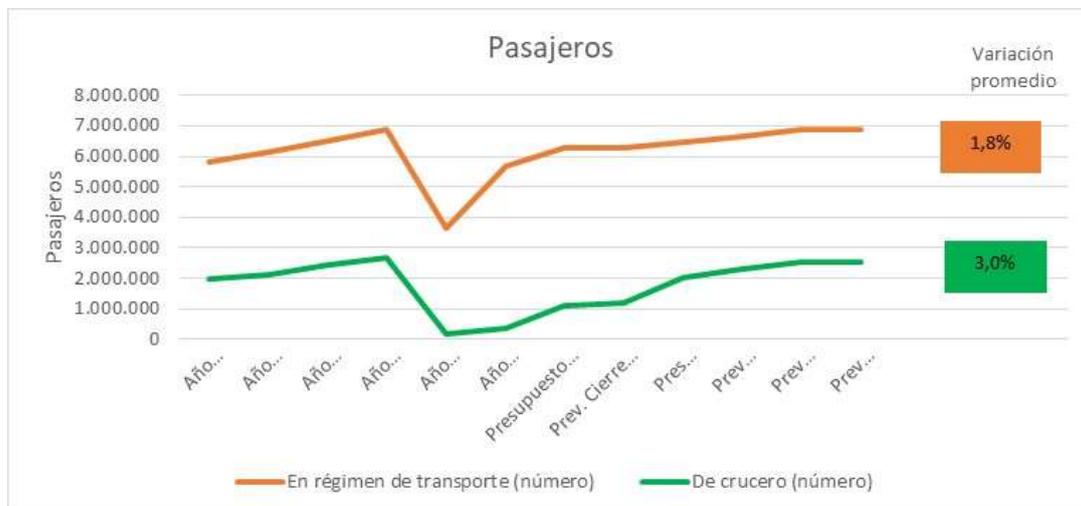
En lo que respecta al segmento de los pasajeros, se realizó una primera aproximación de tráficos de línea regular muy conservadora, con una propuesta inicial de previsión de cierre 2022 por debajo del cierre del año anterior, acordándose una revisión al alza de tales previsiones. De esta forma, el crecimiento promedio anual para el periodo 2022-2026 se sitúa finalmente en el 2,4%, con una previsión de cierre 2022 de 6,3 millones, y de alcanzar los niveles previos a la pandemia en el año 2026 (6,9 millones de pasajeros).

Asimismo, se debatió la recuperación que estaba experimentando el sector de pasaje de crucero, que queda reflejada en la previsión de cierre 2022 y en la previsión 2023, aunque no está previsto alcanzar en todo el horizonte de este plan de empresa el máximo histórico previo a la pandemia. En este sentido, Puertos del Estado trasladó su preocupación sobre la posible

afección a las escalas previstas en este ejercicio de los acuerdos alcanzados con el Govern sobre la limitación de número de cruceros en el puerto de Palma. La Autoridad Portuaria manifestó que el acuerdo daba cobertura a la casi totalidad de escalas previstas para este ejercicio.

Se adjuntan las gráficas de los distintos tráficos más representativos con su evolución histórica desde el año 2016.





## SECCIÓN 3ª

### 1. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.

La Autoridad Portuaria de Baleares elaboró en base a las previsiones de tráfico analizadas una propuesta de plan de inversiones 2022-2026, que fue revisada en la correspondiente reunión.

En el Anexo IV de este documento se incorpora el plan de inversiones acordado para la Autoridad Portuaria de Baleares en la reunión de plan de empresa y actualizado posteriormente a propuesta del Ministerio de Hacienda y Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, así como la previsión de inversión ajena en la Autoridad Portuaria y los planos de la programación de inversiones.

La ejecución del plan de inversiones correspondiente al año 2021 ha sido del 43% respecto del presupuesto aprobado y del 70% respecto de la previsión de cierre 2021 recogida en el Plan de Empresa 2022, tal como se refleja en el cuadro siguiente. En este sentido Puertos del Estado enfatiza la necesidad de asegurar grados de cumplimiento dentro del año presupuestario.

#### EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2021

##### En devengos

INVERSIONES DEVENGOS	Miles €	% Ejecución
Presupuesto 2021	45.561	43%
Previsión de cierre 2021	27.896	70%
Cierre 2021	19.614	

En lo que respecta a la programación para el periodo 2022-2026, se muestra a continuación el esfuerzo inversor previsto y su comparación con el periodo común del plan de empresa anterior, destacando, en líneas generales para ambos planes de empresa, el impulso de las inversiones a partir de 2023 que cobra mayor intensidad en 2024 y siguientes, así como un retraso en la ejecución de las mismas en comparación con el plan de empresa anterior.

INVERSIÓN EN INMOVILIZADO INTANGIBLE, MATERIAL E INVERSIONES INMOBILIARIAS(\*)  
En devengos (miles de euros)

INVERSIONES DEVENGOS	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Acumulado 2025- 2022
Plan de Empresa 2022	27.896	47.520	93.282	95.541	146.040		382.383
Plan de Empresa 2023	19.614	29.724	63.204	98.962	113.502	171.068	305.392
<b>DIFERENCIAS</b>							
<b>Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022</b>		-17.796	-30.078	3.421	-32.538		-76.991

(\*) No incluye inmovilizado financiero ni Otras altas de inmovilizado

INVERSIÓN EN INMOVILIZADO INTANGIBLE, MATERIAL E INVERSIONES INMOBILIARIAS(\*)  
En pagos (miles de euros)

INVERSIONES PAGOS	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Acumulado 2025- 2022
Plan de Empresa 2022	29.470	44.324	85.661	93.694	148.990		372.669
Plan de Empresa 2023	19.422	28.667	59.879	99.840	109.702	167.019	298.088
<b>DIFERENCIAS</b>							
<b>Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022</b>		-15.657	-25.782	6.146	-39.288		-74.581

(\*) No incluye inmovilizado financiero ni Otras altas de inmovilizado

En las reuniones tanto del Plan de inversiones como del Plan de Empresa se destacaron las siguientes inversiones:

### Puerto de Palma

- **Nuevos desarrollos en los muelles de Poniente (75.052 miles €):** Dentro de este capítulo destaca la *Ampliación de la estación marítima N<sup>94</sup>* con 4.800 miles de euros. El proyecto está redactado, aunque se encuentra pendiente de modificación del Plan Especial. Asimismo, incluye la compra de pasarelas móviles con 5.000 miles de € (en fase de contratación) y la modificación de las fijas (9.750 miles de €). La Autoridad Portuaria estimaba poder cumplir los plazos de ejecución.

En relación con este capítulo a propuesta del MITMA y del Ministerio de Hacienda se acordó con posterioridad a la celebración de plan de empresa una modificación en las anualidades del periodo 2023-2027 y siguientes, basculando a 2023 un volumen de inversión de 10 millones de €, sin que se modifique la inversión total de este capítulo (75.052 miles de €). El cumplimiento de lo previsto en esta modificación se estima por la Autoridad Portuaria de Baleares muy complicado.

- **Actuaciones relativas a Puerto Ciudad (51.147 miles €):** Entre las actuaciones que engloban este capítulo destaca la *Remodelación del paseo marítimo del puerto de Palma* con 43.167 miles de euros. La Autoridad Portuaria prevé el comienzo de las obras en 2022. Se trata de una actuación en una franja que es bien patrimonial de la Autoridad Portuaria, y consiste en una reducción de un carril por sentido del actual paseo marítimo entre la avenida Argentina y la glorieta de Porto Pi, con la consiguiente adaptación de los accesos y la habilitación de espacios y mobiliario urbano, conforme al Convenio suscrito por la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Palma de 17 de diciembre de 2020.
- **Infraestructuras para ferries en la dársena adosada al dique del Oeste (239.745 miles €),** en coherencia con la configuración futura del puerto aprobada por el Consejo de Administración

de la Autoridad Portuaria. La intención que manifestó la Autoridad Portuaria era comenzar en 2024 con las obras de nuevos atraques y explanada en la segunda alineación para acometer después las de la primera alineación, el muelle de San Carlos y la plataforma. En conjunto se estima una inversión de casi 240 M€, destacando las siguientes actuaciones:

- ✓ Asistencia Técnica para la redacción de los proyectos constructivos 1.645 miles de euros.
  - ✓ Nuevos atraques y explanadas para el tráfico de ferrys en la primera alineación y el Muelle de San Carlos y plataforma en del Dique del Oeste del puerto de Palma (135.000 miles de euros). Se acordó su retraso de 2023 a 2025.
  - ✓ Nuevos atraques y explanada para el tráfico de ferrys en la segunda alineación del dique del Oeste del puerto de Palma (50.000 miles de euros). Se acordó su retraso de 2022 a 2026.
- Está pendiente de comenzar la tramitación ambiental de estas actuaciones
- ✓ Nuevas estaciones marítimas y pasarelas para el tráfico de ferrys en el dique del Oeste, actuación condicionada a la aprobación de nuevo Plan Especial del puerto con anualidades para 2027 y siguientes.

#### **Puerto de Alcudia**

- **Nuevos desarrollos en los muelles comerciales y muelles de poniente (17.900 miles de €).** Destaca la actuación *Habilitación del testero de la explanada de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros* (15.900 miles de euros). El proyecto conlleva la realización de un dragado. La Autoridad Portuaria manifestó problemas de aterramientos graves en este puerto. La última vez que se dragó fue en el año 2008. El punto de vertido está dentro de dos Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) y los Planes de Ordenación de Espacios Marítimos (POEMS) lo han calificado como crítico. La Autoridad Portuaria informó que había contratado una asistencia técnica para encontrar un punto alternativo de vertido del dragado e iniciar la tramitación ambiental.

#### **Puerto de Eivissa**

- **Explanada y muelles al abrigo de Botafoc (25.670 miles€).** Dentro de este capítulo destacan dos actuaciones, de un lado la *Estación marítima en explanada y muelles comerciales al abrigo del Dique de Botafoc* con 14.520 miles de € cuya finalización está prevista para 2023 y *Edificio para el almacenamiento temporal de mercancías y el preembarque de vehículos en la explanada del Botafoc* con 6.000 miles de €. Puertos del Estado pidió aclaración sobre esta última actuación. La Autoridad Portuaria indicó que es un silo de vehículos para dar cobertura a la estación marítima, con dos plantas una de ellas para vehículos ligeros de flota, pues hay una manifiesta falta de superficie en el puerto. Puertos del Estado se interesó sobre si dicha actuación debe incluirse en el Plan Especial para poder ejecutarla. Desde la Autoridad Portuaria se indica que se planteará al Ayto de Eivissa la inclusión de este edificio de aparcamiento dentro del nuevo Plan Especial durante su tramitación.
- **Resto de actuaciones en el Puerto de Eivissa (44.780 miles €).** Destacan dentro de este capítulo las siguientes actuaciones: *Pantalanes y tación Ro-Ro para embarcaciones destinadas al tráfico Eivissa-Formentera en los M.M.C.C* (5.000 miles de €), *Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc* (10.900 miles €) y

*Reconfiguración de las estructuras marítimas de defensa del canal de entrada interior del puerto (10.000 miles €).*

#### **Puerto de la Savina**

- **Actuaciones en Puerto de La Savina (10.949 miles de €).** Dentro de este capítulo se engloban las siguientes actuaciones con anualidades en el horizonte de este plan de empresa:
  - ✓ Habilitación de la primera planta del edificio A de servicios. 1.100 miles de euros.
  - ✓ Adecuación y mejora del dique y del muelle diente exterior. 2.300 miles de euros.

#### **Puerto de Maó**

- **Actuaciones relativas a Puerto-Ciudad en el Puerto de Maó (8.875 miles €).** Destaca la actuación *Reurbanización de la Ribera Sur del puerto de Maó entre La Colarsega y Cala Figuera* por importe de 7.000 miles de euros, que quedó condicionada a la formalización de un convenio con el Ayuntamiento, o bien a la justificación de su rentabilidad económica-financiera.
- Dentro del capítulo **Resto de actuaciones en el Puerto de Maó** la inversión *Acondicionamiento y ampliación de los muelles y las superficies en Cala Figuera* fue debatida en la reunión de Plan de Empresa al ser una línea nueva con presupuesto de 10.200 miles de € y anualidades en el periodo 2024-2026. La Autoridad Portuaria manifestó que esta actuación busca adecuar y ampliar la superficie de muelle para posteriormente proceder al otorgamiento de una concesión, dado que era posible que la concesión no fuera viable económicamente si la inversión tuviera que acometerla directamente el concesionario. Puertos del Estado indicó que la experiencia ha demostrado que para el concesionario es más rentable acometer directamente la inversión ya que con la otra alternativa la tasa de ocupación a repercutir por la Autoridad Portuaria sería mucho más elevada al repercutir el valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones y el valor de su depreciación anual. La Autoridad Portuaria se comprometió a reflexionar sobre este punto.

#### **Todos los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria**

El pasado 14 de julio, la Comisión Europea anunció una serie de medidas, englobadas en el Paquete “Fit for 55”, para alinear la legislación europea con el aumento de su ambición climática y los objetivos asociados: alcanzar la neutralidad de emisiones a 2050, y reducirlas en al menos un 55% para 2030.

Las emisiones de gases contaminantes generadas por los buques constituyen una de las principales causas de contaminación del aire, y este problema cobra especial relevancia en las áreas portuarias. Una posibilidad para reducir este impacto y contribuir al cumplimiento de las regulaciones cada vez más estrictas en cuanto a las emisiones contaminantes del tráfico marítimo es el uso de la tecnología OPS (Onshore Power Supply), también conocida como “Shore Power”, “Cold Ironing”, “Alternative Maritime Power” (AMP) o “Shoreside Electricity” (SEE).

Esta técnica consiste en la conexión a la red general eléctrica de los buques atracados en puerto, constituyendo así una alternativa a la quema de combustible por los motores auxiliares de los buques, que de otra manera utilizarían para generar la energía requerida para satisfacer sus

distintas necesidades de a bordo. Esto supondrá minimizar las emisiones de gases contaminantes, ya que la energía eléctrica suministrada debería contar con certificación de origen renovable. Asimismo, la implementación de sistemas OPS en el puerto permitirá una reducción significativa del ruido producido por dichos motores.

La electrificación y mejora de las infraestructuras de los puertos se considera fundamental para el correcto desarrollo de la transición ecológica. De hecho, y de acuerdo con la política energética de la UE, los puertos marítimos de la RTE-T cuyo promedio anual de escalas en los tres últimos años, cumpla los siguientes mínimos:

- para buques portacontenedores > 5 000 GT, superior a cincuenta escalas;
- para buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de alta velocidad > 5 000 GT, superior a cuarenta escalas;
- para buques distintos de los buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de alta velocidad > 5 000 GT, superior a veinticinco escalas;

estarán obligados a garantizar una potencia disponible en puerto suficiente para satisfacer al menos el 90 % de cada una de estas demandas respectivamente, por lo que estas infraestructuras de suministro eléctrico a buques deberán estar disponibles a más tardar el 1 de enero de 2030

A este respecto y dentro de los capítulos de sostenibilidad ambiental y energía, el plan de inversiones incluye un ambicioso plan de electrificación para suministro a buques en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria. En los muelles de Poniente, Comerciales y Dique del Oeste del Puerto de Palma la inversión asciende a 52,5 M€, si bien 40,8 M€ serían a partir de 2027. En el puerto de Alcudia el importe de estas inversiones alcanza la cifra de 6,7 millones de €, en el de Eivissa 33,9 millones de € y en el de Maó 11 millones de €.

La Autoridad Portuaria informó que había realizado un informe para la valoración de necesidades en el dique del Oeste del Puerto de Palma con Tyspa. Para el resto de los puertos se ha realizado con otra consultora teniendo en cuenta el informe de ISDEFE y sus estudios previos.

En el Puerto de Palma será necesaria una subestación (incluida en la actuación del dique del Oeste). En los puertos de Maó, Eivissa y Alcudia se están valorando las distintas alternativas.

Asimismo, está previsto solicitar fondos nuevos CEF junto con las Autoridades Portuarias de Barcelona y Valencia (en torno a 12 M€). Desde Puertos del Estado se comunicó que se iban a solicitar fondos FEDER para estas actuaciones.

## 2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE

En el Anexo IV de este documento de Plan de Empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Baleares se incorporan los cuadros de INTERMODALIDAD.

La Autoridad Portuaria planteó la posibilidad de que la actuación de *Mejora de la carretera Me-3 para el acceso a Cos Nou* (Puerto de Maó), consistente en un acondicionamiento de la carretera para adecuarla al tráfico de pesados que se canalizaría desde/hasta los muelles comerciales del Cos Nou por el nuevo acceso a los mismos desde la Me-3, sufriera una elevación de su presupuesto, dado que el Consell había pedido repercutir la subida de precios de las

materias primas. En principio, tanto Puertos del Estado como la Autoridad Portuaria defendieron la necesidad de respetar el importe máximo de inversión a cargo de la Autoridad Portuaria en los 2.000 miles de euros previstos, de forma que sea el Consell quien asuma el incremento de precios. Asimismo, Puertos del Estado indicó que en caso de elevarse el presupuesto sería necesario analizar técnicamente la propuesta y plantear una adenda al Convenio, que tendría que contar con la aprobación del Ministerio de Hacienda. No obstante, Puertos del Estado solicitó que en la medida de lo posible se evitara un alza.

## SECCIÓN 4ª

### 1. PROGRAMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA.

Se recoge en esta sección la información correspondiente a la planificación Económico-Financiera para el periodo 2022-2026.

En el Anexo V se incorporan los cuadros correspondientes a la programación económico - financiera 2023-2026 de la Autoridad Portuaria, así como los datos correspondientes al cálculo del fondo de compensación interportuario aportado y al fondo financiero de accesibilidad terrestre.

#### PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN

Se prevé un resultado de explotación positivo para todo el horizonte presupuestario de este plan de empresa, destacando en líneas generales el crecimiento del importe neto de la cifra de negocios, así como de los gastos de explotación (personal, otros gastos de explotación y amortizaciones), tal como se muestra en el siguiente cuadro.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN 2021- 2026  
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2021	Presupuesto 2022	Prev. Cierre 2022	Presupuesto 2023	Previsión 2024	Previsión 2025	Previsión 2026
Importe neto de la cifra de negocios	84.836	90.136	89.972	99.050	101.124	103.451	103.376
Otros ingresos de explotación	4.256	2.595	7.713	2.812	2.739	2.739	2.739
Gastos de personal	-14.687	-18.596	-18.621	-21.004	-22.237	-23.533	-24.894
Otros gastos de explotación	-26.222	-33.870	-32.705	-42.535	-43.087	-44.238	-44.503
Amortizaciones	-18.053	-25.280	-19.119	-19.999	-24.643	-27.067	-32.608
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.007	1.085	1.027	1.027	1.162	1.162	2.558
Exceso de provisiones	0	0	463	0	3.181	0	1.199
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	0	0	0	0	0	0	0
Otros resultados	0	0	0	0	0	0	0
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>31.137</b>	<b>16.070</b>	<b>28.730</b>	<b>19.351</b>	<b>18.239</b>	<b>12.514</b>	<b>7.867</b>

En cuanto al cierre 2021, el cumplimiento presupuestario del importe neto de la cifra de negocios se aproxima al 100%, mientras que los gastos de explotación (personal, amortizaciones y otros gastos de explotación) no exceden de la cifra inicialmente presupuestada.

Para el periodo 2022-2026, el importe neto de la cifra de negocios prevé un crecimiento promedio anual del 3,7%, destacando la subida de las tasas de utilización (tasa del buque +1,3 millones (4,8%), de la mercancía +2,6 millones (11,80%) y del pasaje +2,1 millones (8,20%)), así como de los ingresos derivados de las mejoras de las tasas que se ingresan en las concesiones otorgadas a través de concurso.

En relación con estos últimos, la suma de las tasas de ocupación y actividad (ingresos de carácter fijo) representará algo más del 34% del importe neto de la cifra de negocios en 2022 y 2023 con una tendencia a la baja hasta alcanzar previsiblemente el 32% en el horizonte 2026.

La proyección de ingresos por tasa de ocupación no ha tenido en cuenta el efecto de la nueva valoración de terrenos, de forma que el incremento previsto a partir de 2023 tiene su causa en el otorgamiento de nuevas concesiones que no suponen un aumento significativo de los m<sup>2</sup> en concesión, pero a las que se actualiza la tasa de ocupación.

INGRESOS DERIVADOS DE CONCESIONES 2021- 2026  
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2021	Presupuesto 2022	Prev. Cierre 2022	Presupuesto 2023	Previsión 2024	Previsión 2025	Previsión 2026
Tasa de ocupación	21.216	20.452	22.402	24.143	24.143	24.143	24.143
Tasa de actividad	7.329	8.557	8.584	9.427	9.427	9.427	9.427
<b>TOTAL ANUAL</b>	<b>28.545</b>	<b>29.009</b>	<b>30.986</b>	<b>33.570</b>	<b>33.570</b>	<b>33.570</b>	<b>33.570</b>
<b>Variación promedio 2022- 2026</b>							<b>2,1%</b>
% Tasa ocupación y actividad sobre INCN	34%	32%	34%	34%	33%	32%	32%
m2 concesionados	498.300	521.000	527.000	527.000	527.000	527.000	527.000
<b>Variación promedio 2022- 2026</b>							<b>0,0%</b>
Tasa ocupación/m2 concesión (€/m2)	42,58	39,26	42,51	45,81	45,81	45,81	45,81
<b>Variación promedio 2022- 2026</b>							<b>1,9%</b>

Al mismo tiempo, en el año 2022 se prevé un incremento importante de los ingresos accesorios y otros de gestión corriente derivado de las liquidaciones por ocupación del dominio público sin título habilitante, que genera ingresos no tributarios a la Autoridad Portuaria, de acuerdo con el informe emito al efecto por la Abogacía General del Estado.

Por último, del lado de los ingresos se consigna en 2022, en la partida subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio, la compensación de la bonificación a la tasa del buque y de la mercancía establecida en el artículo 23 del *Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania* a través del crédito extraordinario en la aplicación 17.20.451N.445 conforme a lo establecido en el artículo 47 de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022, cuyo importe asciende a 2.250 miles de €. El Real Decreto-Ley 6/2022 adoptó como medida compensatoria y transitoria una rebaja de las tasas portuarias del buque (T-1) y de la mercancía (T-3) en líneas marítimas de conexión entre la península y los puertos extrapeninsulares de titularidad estatal situados en Ceuta, Melilla, Canarias y Baleares, al ser elementos claves para garantizar la seguridad en la cadena de suministro a la población y al tejido económico general en los respectivos territorios con el objetivo de mejorar las condiciones de explotación de dichas líneas, coadyuvando a soportar el incremento de costes que las mismas han venido sufriendo.

De igual forma, la previsión de cierre 2022 recoge el impacto derivado de la exención a la tasa de la pesca fresca por un periodo de 6 meses establecida en dicho Real Decreto-ley 6/2022. Puertos del Estado explicó que la pérdida de estos ingresos se ha tenido en cuenta como criterio de reparto del Fondo de Compensación Interportuario (en adelante FCI) del año 2023, tal como recoge dicha norma.

Del lado de los gastos, la previsión de cierre 2022 de los otros gastos de explotación no supera la cifra presupuestada para dicho año en el plan de empresa del año anterior, aunque se prevé un incremento muy significativo de los mismos a partir de 2023, pasando inicialmente de 26 millones de € en 2021 a casi 50 millones en 2026. Puertos del Estado alertó a la Autoridad Portuaria de esta subida y su consolidación en el horizonte presupuestario y solicitó una revisión generalizada de los mismos, planteando el escenario más probable de concurrencia y justificando las subidas más llamativas.

En concreto, para los gastos de reparaciones y conservación se debía realizar un análisis pormenorizado de los mismos y, en cualquier caso, debían quedar vinculados a su concreción mediante un Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras. La Autoridad

Portuaria manifestó su preocupación por el estado de conservación de determinadas infraestructuras, especialmente en el puerto de Eivissa habiendo realizado un estudio detallado de necesidades fruto del cual se derivaba el presupuesto de gasto proyectado. Finalmente, tras una revisión a la baja de estos gastos se acordó su revisión y seguimiento en el marco del próximo plan de empresa, de forma que se ajusten, en su caso, de acuerdo a los porcentajes de ejecución real tanto en el cierre 2022 como en la previsión de cierre 2023.

En cuanto a los gastos de suministros y consumos, la Autoridad Portuaria indicó que la compra de energía se hace de forma centralizada a la empresa NATURGY mediante un contrato en el que se fija el precio de compra. Por esta razón la subida de 2022 ya estaba presupuestada en el Plan de Empresa 2022. La subida prevista para 2023 viene motivada por la caducidad del contrato actual y la necesidad de licitar un nuevo concurso para el suministro eléctrico a todos los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria, previsiblemente a un precio más elevado de acuerdo con la evolución de los últimos meses. No obstante, Puertos del Estado solicitó que fuera revisada la previsión de gastos para los ejercicios 2023, 2024 y siguientes dado que se esperaba una evolución más favorable de los precios de la energía.

Por último, en relación con los Otros servicios exteriores la Autoridad Portuaria indicó que la subida es debido al servicio de PortControl que espera empezar a prestar, a través de un convenio con SASEMAR, si ello fuera posible. Desde Puertos del Estado se comparte la decisión tomada por la Autoridad Portuaria pues al ser un servicio general no debe ser prestado por un prestador de un servicio portuario técnico náutico con una clara implicación en la operativa portuaria al suponer ejercicio de autoridad en la prestación de un servicio general. No obstante, se solicitó de nuevo una revisión de los importes pues los gastos se duplican respecto 2021.

Finalmente, tras la revisión de gastos de reparaciones y conservación y suministros y consumos realizada por la Autoridad Portuaria, el importe previsto de los otros gastos de explotación para el horizonte 2026 se estima en unos 45 millones de €, los cuales serán objeto de revisión en el marco del próximo plan de empresa.

Por último, en lo que se refiere al presupuesto de explotación cabe destacar la subida de los gastos de amortización derivada del incremento de las inversiones propuesto en el marco de este plan de empresa.

## **PRESUPUESTO DE CAPITAL**

El presupuesto de capital pivota en torno al fuerte ritmo inversor planteado desde el ejercicio 2023 y a lo largo de todo el periodo de este plan de empresa, tal como se ha comentado en el epígrafe correspondiente a las inversiones, que podría obligar a suscribir un préstamo con entidades de crédito por importe de 100 millones de euros en el ejercicio 2026 para acometer las actuaciones para ferrys en la dársena adosada al Dique del Oeste.

A estos efectos, en los cuadros siguientes se refleja la evolución del nuevo endeudamiento y del saldo de las deudas a largo y a corto de la Autoridad Portuaria de Baleares en el horizonte presupuestario de este plan de empresa.

**ENDEUDAMIENTO 2021- 2026**

(en miles de euros)

NUEVO ENDEUDAMIENTO A L/P(*)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2022/2025
PLAN EMPRESA 2022	0	0	0	0	0	0	0
PLAN EMPRESA 2023	0	0	0	0	0	100.000	0
<b>DIFERENCIAS</b>							
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022		0	0	0	0	0	0

(\*) Incluye saldo de deudas con entidades de crédito y deudas con empresas del grupo y asociadas (incluyendo deudas por préstamos recibidos del FFATP)

SALDO DEUDAS(*) A L/P (EN BALANCE)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PLAN EMPRESA 2022	0	0	0	0	0	0
PLAN EMPRESA 2023	0	0	0	0	0	100.000
<b>DIFERENCIAS</b>						
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022	0	0	0	0	0	0

(\*) Incluye saldo de deudas con entidades de crédito y deudas con empresas del grupo y asociadas (incluyendo deudas por préstamos recibidos del FFATP)

SALDO DEUDAS(*) A C/P (EN BALANCE)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PLAN EMPRESA 2022	0	0	9.722	6.440	34.137	
PLAN EMPRESA 2023	81	0	0	13.453	10.860	8.479
<b>DIFERENCIAS</b>						
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022	81	0	-9.722	7.013	-23.277	

(\*) Incluye saldo de deudas con entidades de crédito y deudas con empresas del grupo y asociadas (incluyendo deudas por préstamos recibidos del FFATP)

De otro lado, en relación con las aportaciones al FFATP la aplicación del Real Decreto 707/2015, de 24 de junio, por el que se regula dicho fondo puso de manifiesto que existían distorsiones en la interpretación y aplicación de esta norma, por lo que ha resultado necesario, a fin de que queden despejadas algunas incertidumbres que han surgido en punto a la naturaleza jurídica, forma de cálculo y régimen contable de las aportaciones obligatorias, realizar modificaciones puntuales en el mismo. Estas modificaciones han sido introducidas por el Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre, que en su artículo único procede a la modificación del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio.

En su disposición transitoria única este Real Decreto impone la amortización del endeudamiento bancario pendiente del Fondo antes del 31 de diciembre de 2023 con fondos del Sistema Portuario, sin que dicha amortización pueda generar un nuevo endeudamiento, para lo que se deberá exigir el desembolso de las aportaciones de carácter obligatorio que sean precisas.

Para dar cumplimiento este mandato legal el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario en su sesión del 18 de junio de 2022 en previsión de la entrada en vigor de este Real Decreto acordó exigir las aportaciones no desembolsadas y no prescritas del ejercicio 2017, correspondiendo a la Autoridad Portuaria de Baleares la cantidad de 3,845 millones de €.

Al mismo tiempo, la previsión de cierre 2022 recoge la cancelación del activo contingente y de la provisión a largo plazo por aportaciones obligatorias al FFATP reconocidas en 2021 en aplicación de las conclusiones del informe de la Intervención General del Estado en relación con dicho Fondo, que ha sido finalmente superado con la aprobación del Real Decreto 901/2022.

Por último, a continuación, se reflejan las evoluciones del "EBITDA" y del "CASH FLOW" a lo largo del período de análisis de este Plan de Empresa 2023.

**EVOLUCIÓN EBITDA Y CASH FLOW 2021- 2026**

(en miles de euros)

INDICADOR	2021	2022	2023	2024	2025	2026
EBITDA	48.183	46.821	38.323	41.719	38.419	37.917
CASH FLOW	48.082	48.593	39.457	39.560	38.686	36.710

## 2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.

La Autoridad Portuaria de Baleares indica que los coeficientes correctores a las tasas del buque, pasaje y mercancía que propone para 2023 son los mismos que los aprobados ya en PGE-2022, así y en cumplimiento del artículo 166 del TRLPEMM, los coeficientes correctores a aplicar por la Autoridad Portuaria de Baleares en 2023 a las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía son los siguientes:

COEFICIENTES CORRECTORES - PLAN DE EMPRESA 2023						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Coefficiente corrector Tasa del buque	1,00	1,00	1,00	0,90	0,90	0,90
Coefficiente corrector Tasa del pasaje	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Coefficiente corrector Tasa de la mercancía	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
Rentabilidad media ajusta 3 últimos ejercicios						6,12%

En el cuadro “Rentabilidad a efectos de coeficientes correctores según art. 157 y art 166 del TRLPEMM” que se incorpora junto con el cuadro de bonificaciones en el Anexo V de este documento de Plan de Empresa 2023, se constata que los coeficientes propuestos están dentro de los límites legales.

Puertos del Estado toma nota de que, aun presupuestándose de forma recurrente el coeficiente de la tarifa fija MARPOL en un 1,3, se generan unas pérdidas anuales por este servicio del entorno de medio millón de euros. Ello es debido a los gastos anuales de 3,5M€ muy elevados en concepto de pagos a los prestadores por los volúmenes de desechos realmente descargados. Puertos del Estado recordó que este mismo problema fue solventado por la Autoridad Portuaria de Barcelona y Las Palmas intensificando el control sobre los volúmenes efectivamente descargados. En esta línea, se advirtió desde Puertos del Estado que se revisara la normativa en relación con las cantidades que se entreguen y el control de estas (concretamente el Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques que tiene por objeto la transposición de la nueva Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019).

En concreto en el artículo 18 se establecen los sistemas de recuperación de costes. Hasta ahora el buque podía entregar las cantidades que considerara en los puertos en los que hace escala no pudiéndose cobrar cantidades adicionales en ningún caso.

Con la publicación de esta nueva normativa, en el artículo 18.2.c) se establece literalmente:

*“c) No se cobrará ninguna tarifa directa sobre los desechos del anexo V del Convenio MARPOL distintos de los residuos de carga, a fin de garantizar un derecho de entrega sin ningún coste adicional basado en el volumen de desechos entregados, excepto cuando dicho volumen supere la capacidad máxima específica de almacenamiento indicada en el formulario establecido en el anexo II, o se desvíe significativamente del volumen a entregar notificado en dicho formulario.”*

Es decir, se abre la puerta a dos supuestos no contemplados anteriormente, que se supere la capacidad de almacenamiento de desechos del buque o que la cantidad finalmente entregada supere la cantidad indicada en la notificación previa de desechos (anexo II). En definitiva, se pretende que el buque entregue los desechos que ha generado en el trayecto desde el puerto anterior.

Esta normativa unida a un seguimiento de las cantidades realmente entregadas puede suponer, como en otros puertos, una reducción drástica de los importes a abonar a los prestadores del servicio de recepción de desechos generados por los buques.

Por su parte, la propuesta de rentabilidad anual objetivo resultante para la Autoridad Portuaria de Baleares para 2023, con los datos disponibles en el momento de su estimación, es del **4,47%**.

### 3. BONIFICACIONES.

La Autoridad Portuaria incorporó en su Presupuesto 2021 una estimación de impacto económico de las bonificaciones a las tasas portuarias propuestas para este mismo ejercicio. Una vez cerrado el ejercicio 2021, corresponde recoger el impacto económico real de las bonificaciones a las tasas portuarias, significando que las bonificaciones aplicadas en 2021 correspondieron a las bonificaciones aprobadas en la Ley de Presupuestos Generales. En el Anexo VI, se incorpora un cuadro que, para cada una de las tasas portuarias afectadas para 2021, muestra de forma detallada el impacto económico estimado, el impacto económico real y, los límites conjuntos anuales de aplicación de la bonificación. Se desprende de los valores del cuadro que el impacto económico real de las bonificaciones a las tasas portuarias aprobadas en el Plan de Empresa 2021 no ha superado los límites conjuntos establecidos en el Plan de Empresa.

#### **Propuesta de bonificaciones a las tasas portuarias a aplicar en 2023.**

Se procede también a acordar la propuesta de **Bonificaciones a las tasas portuarias** a aplicar en 2023 por la Autoridad Portuaria de Baleares sus condiciones de aplicación e impacto económico estimado.

En el Anexo VI de este documento de Plan de Empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Baleares, se incorporan los cuadros de Bonificaciones para 2023 (art. 245.3 y art. 245.5 del TRLPEMM), así como el de Impacto económico estimado de tales bonificaciones y su memoria justificativa.

En este caso, la Autoridad Portuaria planteó un ajuste en las bonificaciones al tráfico de cruceros de los puertos de Baleares añadiendo un condicionante adicional en todos ellos:

*“Siempre que cumpla con los condicionantes de sostenibilidad ambiental: El número de residuos descargados en el puerto, y la cantidad de emisiones de gases en el puerto”.*

Puertos del Estado planteó una duda al respecto de la aplicación de este condicionado al tener un componente medio ambiental para incentivar mejores prácticas medioambientales para lo que el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece su regulación en otro apartado el 245.1.

La Autoridad Portuaria manifestó que aun estando de acuerdo en que la regulación para incentivar en los buques las mejores prácticas medioambientales, estaba regulada en el apartado del artículo mencionada entendía que las bonificaciones adquieren mayor relevancia al incluirlas en el carácter comercial del apartado 3 del artículo 245 pues de este modo se incentiva el crecimiento de un tráfico, el de cruceros, sensible y estratégico, pero también necesariamente sostenible. Se acordó retirar tal texto de las bonificaciones previstas y analizar la medida cara a los Presupuestos Generales del Estado del ejercicio siguiente.

Además, se eliminan las bonificaciones a los cruceros que atraquen en el puerto de Ibiza con posterioridad a las 12 del mediodía y finalicen su escala antes de las 6 de la mañana del día siguiente al de llegada; y se reducen de un 10% a un 5% las bonificaciones para los cruceros turísticos que atraquen con posterioridad a las 12h. del mediodía en el puerto de Palma.

## 3. DIMENSIÓN AMBIENTAL

### 1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

El artículo 55.1 del TRLPEMM, establece que, entre los contenidos del Plan de Empresa, han de figurar los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto. Asimismo, el citado texto legal en su art. 55.4 establece que los proyectos de los planes de empresa de las autoridades portuarias irán acompañados por una memoria de sostenibilidad, la cual se llevará a cabo de acuerdo con la metodología que, a tal fin, elabore Puertos del Estado, previa audiencia y participación de las Autoridades Portuarias.

La dimensión ambiental tiene por objeto analizar las iniciativas de protección y mejora ambiental promovidas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a conocer mejor el entorno natural, las fuentes de riesgo ambiental y la mitigación de los impactos generados tanto por la actividad desarrollada por la Autoridad Portuaria, como por el conjunto del puerto.

La Autoridad Portuaria resalta en este apartado los objetivos y principales indicadores de la mencionada dimensión proyectados a 2022 y 2023. Además, en las fichas siguientes se ha incorporado la columna “ESTADO 2021”, al objeto de que con su comparación con la de “META 2021”, permita llevar a cabo una valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas y principales retos planteados, y que, de manera sucinta, expone la Autoridad Portuaria de Baleares en cada uno de sus objetivos. Se adjunta como Anexo IX las tablas elaboradas por la Autoridad Portuaria con los indicadores para cada uno de los objetivos.

La Autoridad Portuaria de Baleares tiene diversos proyectos en marcha con metas muy ambiciosas, tanto para mejorar el nivel de control de los consumos de energía eléctrica y agua, como para reducir los consumos de estos recursos. El casi el 100% de la superficie de servicio cuenta con red de aguas residuales con tratamiento; existiendo diversas iniciativas para que la red de aguas pluviales también alcance este nivel de cobertura en 2023.

No obstante, se hicieron las siguientes tres observaciones específicas a la Autoridad Portuaria de Baleares desde Puertos del Estado:

✓ En relación con el objetivo, OB\_4: *“Alcanzar una gestión más eficiente de los recursos naturales empleados por la autoridad portuaria”* desde Puertos del Estado se destaca que la Autoridad Portuaria realiza las funciones de distribución y comercialización de energía eléctrica en el 79% de la superficie del puerto, no estableciéndose ninguna meta para incrementar el % de superficie en el que operan empresas distribuidoras reguladas. Desde Puertos del Estado se planteó a la Autoridad Portuaria si se disponía de algún plan para que la empresa distribuidora se hiciera cargo de la distribución en un % mayor de la superficie del puerto. Puertos del Estado indicó que entendía que, de este modo, probablemente, se contribuyera a reducir costes de mantenimiento y riegos asociados a la distribución.

Desde la Autoridad Portuaria se manifestó que en la actualidad a las compañías distribuidoras no les interesa entrar en el puerto, porque no pueden repercutir el coste de las tasas en la factura a las comercializadoras. La Autoridad Portuaria planteó que sería necesario un cambio legal para que pudieran solicitar la concesión y de este modo entrar en el puerto.

Esta situación lo que provoca, según la Autoridad Portuaria, es que solamente algunas concesiones que están en la zona limítrofe con la ciudad disponen de una conexión directa a la

red de distribución. Por este motivo, la Autoridad Portuaria indicó que no se habían fijado metas para incrementar el % la superficie en el que operan las distribuidoras.

Puertos del Estado manifestó que no se ponía en duda la dificultad de gestionar la entrada de las empresas de distribución en los puertos, pero también entiende que no se puede afirmar con carácter general que las compañías distribuidoras no se hacen cargo de la gestión de las redes eléctricas de los puertos. En puertos como Bilbao, Barcelona, Sevilla, Algeciras o Huelva, entre otros, la gestión de la red del puerto la hacen las distribuidoras de la zona. En este sentido se sugirió a la Autoridad Portuaria que podría ser interesante intentar mantener una reunión con la distribuidora para analizar la situación, a la luz de lo que ya se está haciendo en otros puertos.

✓ Otro de los objetivos analizados en las reuniones de plan de empresa fue el objetivo, OB\_6: “*Mejorar la percepción del entorno sobre el desempeño ambiental del puerto* “. En este sentido Puertos del Estado resaltó que el número de quejas motivadas por ruido es especialmente alto respecto de la media del sistema portuario. Puertos del Estado planteó una serie de cuestiones a la Autoridad Portuaria:

- *¿Cuáles son las fuentes que están dando lugar a las quejas?* La Autoridad Portuaria manifestó que las quejas por el ruido se han producido en relación con el tráfico Eivissa-La Savina que está previsto trasladar. En relación con el muelle de levante del puerto de Eivissa, y en relación con el muelle de Peraires en Palma, previsiblemente el sistema de Cold Ironing reducirá el ruido.
- *¿Además de los avances en OPS se tiene previsto alguna otra actuación para reducir ruido?* En este caso la Autoridad Portuaria indicó que en la elaboración del mapa de ruido de Eivissa se ha detectado -en la zona de Botafoc- ruido que debería reducirse a través de algún tipo de pantalla. La Autoridad Portuaria indicó que estaba analizando tal posibilidad.

✓ Por último, en relación con el objetivo, OB\_10:” *Disponer de una respuesta integrada y eficaz para actuar ante emergencias por contaminación marina*”, durante el año 2021 se produjeron 21 activaciones del PIM del Puerto en situación 0 y 4 activaciones del Plan Marítimo Nacional. Puertos del Estado se interesó por las causas de este número tan elevado de emergencias por contaminación. La Autoridad Portuaria manifestó que el mal funcionamiento de las estaciones depuradoras fundamentalmente de Maó y Eivissa provoca que, en numerosas ocasiones, y sobre todo cuando hay precipitaciones, los aliviaderos que hay en el puerto viertan aguas. Estas dos ciudades están actualmente trabajando en mejorar su sistema de depuración por lo que se espera se resuelva a medio plazo.

Como a nivel general desde Puertos del Estado se recomendó que la Autoridad Portuaria se dote de contratos de servicio cuyo objeto sea proporcionar actuación completa ante emergencias de contaminación marina.

Por último, se trasladaron las observaciones generales que se han dado traslado a la totalidad de las Autoridades Portuarias:

- **Conexión eléctrica a buques:** Aplicar la metodología de estimación de necesidades de OPS elaborada por ISDEFE y enviar el formulario Excel completado a Planes de Empresa. La Autoridad Portuaria informó que este aspecto ya está realizado.
- **Estado de la red eléctrica:** Realizar un diagnóstico de situación de la red eléctrica de puerto que permita evaluar su adecuación para acometer proyectos de OPS, de autoconsumo con volcado a la red, y posible electrificación de actividades portuarias (se propondrá metodología para ello). La Autoridad Portuaria informó que se encuentra realizado parcialmente.
- **Proyectos eficiencia y autoconsumo:** Desarrollar proyectos de eficiencia energética y autoconsumo en edificios de la Autoridad Portuaria (Oficinas, Estaciones de Pasajeros, Lonjas, edificios de control, etc.) para poder optar con rapidez a posibles ayudas (se está preparando el plan nacional de eficiencia energética). La Autoridad Portuaria informó que este aspecto ya está realizado y previsto en el Plan de Inversiones.

La Memoria de Sostenibilidad 2021 de la Autoridad Portuaria de Baleares se adjunta en el Anexo VII de este documento. La memoria de sostenibilidad complementa al plan de empresa, ampliando la información actual de dicho plan, y proporciona un esquema útil, y lo más accesible posible, para el análisis del conjunto del desarrollo sostenible, aportando elementos para la mejora de la gestión de la Autoridad Portuaria en las dimensiones económica, ambiental, social e institucional.

## 4. DIMENSIÓN SOCIAL

### SECCIÓN 1ª

#### 1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y PROTECCIÓN.

La Autoridad Portuaria de Baleares dispone de adaptación de los planes de emergencias a la normativa básica de autoprotección desde el año 2011. Aunque la Autoridad Portuaria tenía previsto remitir la revisión de los Planes de Autoprotección (PAUs) a Puertos del Estado en junio de 2022 tal remisión se ha retrasado, aunque se prevé que será enviada en el primer trimestre de 2023 La Autoridad Portuaria indicó que tenía una previsión de implantación antes de finalizar el año 2023.

Puertos del Estado pidió a la Autoridad Portuaria, en el Plan de Empresa del año 2022, que verificara que la adaptación del Plan de Autoprotección a realizar respetara íntegramente el texto del Convenio suscrito por Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante en lo relativo a las emergencias en buques, a fin de dejar claro que la dirección de dicha emergencia recae en el Capitán Marítimo.

Respecto de la protección, se manifestó durante la reunión de Plan de Empresa que la Comisión Europea estaba realizando una inspección en Baleares.

En relación con la Evaluación y Plan de Protección del Puerto (EPP y PPP) no aparecen incidencias en ninguno de los puertos. No así en las Evaluaciones y Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias donde aparecen incidencias en Palma y Maó. La Autoridad Portuaria manifestó que los Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias del Puerto de Maó no se encontraban formalmente aprobados, aunque se encontraban aprobados provisionalmente en el SECUREPORT. La Autoridad Portuaria manifestó que se elevaría su aprobación al Consejo de Administración o, preferentemente, la delegación en el Presidente para este tipo de aprobaciones. Posteriormente a la reunión del Plan de Empresa, el Consejo de Administración ha aprobado una nueva delegación de las aprobaciones de las PPIP y las EPIP en el Presidente de la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria prevé la realización de auditorías e inspecciones en las instalaciones portuarias.

Se adjunta como Anexo VIII los cuadros finalmente aportados por la Autoridad Portuaria con el estado de los planes de Autoprotección y evaluaciones y planes de protección tanto de las instalaciones portuarias como de los puertos.

## 2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN E INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.

Las ayudas a la navegación requieren de una labor de supervisión y renovación, en su caso, de dispositivos, conforme a modernos estándares comunes y sujetos a un programa de control de calidad en remoto dotado de inteligencia, que permita optimizar su mantenimiento con economía de escala. El control de calidad debe ser abierto y transparente, y estar dotado de un mecanismo de medida de la percepción emanada desde el público objetivo de las ayudas a la navegación – prestadores y navegantes –. La meta es lograr de este público objetivo una valoración óptima acerca de la excelencia y transparencia en la prestación del servicio.

Por su parte, no hay duda del atractivo que ejercen los faros sobre una parte sustancial de la ciudadanía, ya sea por su legado histórico, el entorno natural que los rodea, o la imagen romántica que desprende. Ante lo cual, interesa desplegar en ellos usos complementarios de carácter cultural, social, científico o turístico en faros, de cara a acercarlos a las personas y colectivos interesados. Caben en ellos visitas abiertas, eventos, restauración, exposiciones, avistamiento de aves o de fauna marina, interpretación técnico-histórica e incluso el alojamiento turístico.

Con el objetivo de hacerse eco de la relevancia de esta materia, se incluyó en el plan de empresa una serie de indicadores que permiten monitorizar las acciones previstas para mejorar las prestaciones de las ayudas a la navegación que tiene encomendadas la Autoridad Portuaria, así como los usos complementarios previstos. Se adjunta como Anexo IX el cuadro (Dimensión social Indicadores (II)) aportado por la Autoridad Portuaria en referencia a esta temática.

En la actualidad la Autoridad Portuaria de Baleares, prevé aumentar ligeramente los usos complementarios para el año 2026, pasando del 15 al 24%, no incorporando los usos hoteleros.

De momento no dispone de un plan integral de renovación y modernización de las instalaciones técnicas que dan soporte a los sistemas de ayudas a la navegación, pero sí que dispone de un plan de mantenimiento y control de los equipos. La Autoridad Portuaria de Baleares ha propuesto como fecha de aprobación del plan integral de renovación de las instalaciones técnicas a primeros del año 2024. Dado que el año pasado en el Plan de Empresa 2023, la Autoridad Portuaria se había comprometido a primeros del 2023, se solicita a la Autoridad Portuaria que no vuelva a posponer, en la medida de lo posible, tal fecha.

En la actualidad la Autoridad Portuaria dispone de una renovación al 100% de los equipos de marcas nocturnas, y tiene un 100% de los equipos cubiertos por control remoto. Así mismo prevé un importante incremento tanto de los gastos en personal como de los otros gastos de explotación asociados a las ayudas a la Navegación.

Por otro lado, de cara a resolver los asuntos que vinculan al puerto con su ciudad, interesa evaluar el tipo y grado de relación entre ambos. Se recuerda a este respecto que, desde un punto de vista físico, en España se han lanzado operaciones urbanísticas de gran interés para promover la integración puerto-ciudad, sobre todo, en espacios con fuerte centralidad urbana, pero las soluciones encontradas para la ordenación espacial revelan una apreciable heterogeneidad en cuanto a criterios de estética, funcionalidad y viabilidad. Además, se observan situaciones de descoordinación en relación con el amplio abanico de redes e instalaciones municipales que atraviesan cada puerto, hasta el punto de no tener a veces solución de continuidad. Por último, la visibilización del puerto suele ser insuficiente hasta el punto de desconocerse por parte del

común de los ciudadanos. Es preciso fijar un foro permanente de comunicación y acuerdos puerto-ciudad que aborde, desde un plano técnico, la integración plena de espacios portuarios abiertos al ciudadano, y que asegure la funcionalidad de los servicios, la movilidad y la transición hacia una inteligencia digital compartida.

En este sentido y con el objetivo de potenciar el nivel de avances en materia de puerto-ciudad se incluyó en el plan de empresa una serie de indicadores que planteen tanto el estado en que se encuentran en cada Autoridad Portuaria como la evolución estimada. Se adjunta también dentro del Anexo IX el cuadro (Dimensión social Indicadores (II)) aportado por la Autoridad Portuaria en referencia a diversos indicadores que permiten conocer el estado de situación en esta materia.

En materia de relación Puerto Ciudad, la Autoridad Portuaria indicó que no existe un foro permanente Puerto Ciudad formalizado como tal, aunque sí distintos foros de diálogo con los distintos municipios. No obstante, la Autoridad Portuaria informó que estaba analizando con el colegio de arquitectos de Baleares crear una comisión que valore los proyectos puerto ciudad y que de unidad al paisaje urbano. Últimamente, informó que han hecho trabajos muy importantes, trabajando en esa Comisión junto con representantes del Ayuntamiento. Desde Puertos del Estado se solicitó a la Autoridad Portuaria que sopesara la posibilidad de constituir el foro de forma formal. La Autoridad Portuaria se comprometió a analizarlo contemplando otros modelos existentes en otras Autoridades Portuarias. (Se mencionó en la reunión, a modo de ejemplo, el Foro que tiene implantado el Puerto de Valencia donde existe una comisión delegada del consejo de administración). En el cuadro finalmente se planteó la posibilidad de crearlo en el año 2025.

Además, la Autoridad Portuaria informó que existe un estudio de impacto socioeconómico del Puerto del año 2017.

## SECCIÓN 2ª INDICADORES SOCIALES: IGUALDAD, ACCESIBILIDAD, COMUNICACIÓN CÓDIGO ÉTICO

Acorde con el nuevo Marco Estratégico, el presente Plan de Empresa 2023 en línea continuista con el Plan de Empresa del año pasado, mantiene los siguientes indicadores relacionados con objetivos de extensión y renovación, inclusividad e igualdad, comunicación, ética y cumplimiento corporativo:

- Indicadores de plantilla media en 2021 y la previsión para 2026.
- % de hombres y mujeres tanto dentro como fuera de convenio. (Tanto el actual como la previsión a 2026)
- Retribuciones medias asignadas tanto dentro como fuera de convenio.
- Si se dispone de un plan de igualdad y la fecha de aprobación.
- Respecto a la accesibilidad conocer si existe un plan de accesibilidad universal y si están implantadas las medidas de accesibilidad.
- Personal contratado con diversidad funcional tanto dentro como fuera de convenio.
- Respecto a la Comunicación, conocer si existe un plan de Comunicación y si existen herramientas implantadas que fomenten el trabajo en equipo.
- Otros indicadores como si hay aprobado un plan de formación, el número de acciones formativas y el número de empleados que han participado.
- Por último, si hay aprobación de un Código Ético y un Código de Conducta, en el que tengan cabida, entre otras materias, la preserva de los derechos humanos, el respeto a las personas, conductas no discriminatorias relativas a la contratación de personas, obras o servicios, gestión de recursos, prácticas anticorrupción, lealtad a la empresa, integridad, confidencialidad y la responsabilidad en las relaciones tanto con el resto de la Administración como con terceros. A mayores, se solicita que la Autoridad Portuaria indique si dispone de un modelo de Cumplimiento Corporativo (*'Corporate Compliance'*), que controle el cumplimiento de la normativa vigente y en particular de las reglas incorporadas en el Código Ético. Con este tipo de modelo se contribuye a evitar o paliar los efectos de alguna infracción legal, así como a impulsar una conducta ética en el seno de todos los organismos portuarios.

Puertos del Estado agradece la consignación de la información solicita que se adjunta como Anexo IX el cuadro (Dimensión social Indicadores (I)) aportado por la Autoridad Portuaria en referencia a los indicadores mencionados.

## SECCIÓN 3ª TRANSPARENCIA

En relación con la Transparencia, sección incluida dentro del Plan de Empresa 2023 como novedad en adaptación al nuevo Marco Estratégico pendiente de aprobación, Puertos del Estado indicó que la Autoridad Portuaria de Baleares, tiene un espacio dedicado a transparencia en la web que es muy completo, siendo de las pocas Autoridades Portuarias que dispone de un enlace directo al espacio de transparencia en su página de inicio, siendo la Única Autoridad Portuaria que publica su Plan de Empresa.

No obstante, se acordó remitir la relación de aspectos en los que debería mejorarse y que a continuación se refieren:

- Se recomienda incluir en el apartado referido a información económica un enlace al lugar en la web en el que se recoge la información sobre tasas (en servicios portuarios).

## SECCIÓN 4ª ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH

En referencia a los recursos humanos y la ampliación de plantillas, a fecha de la reunión -15 de Junio de 2022- desde RRHH de Puertos del Estado se informó que, aunque se disponía de la Oferta de Empleo Público 2022 (OEP), no se había realizado el análisis pormenorizado y el correspondiente reparto.

En cuanto a los temporales, se informó que se encontraba en el momento de celebración de las reuniones de Plan de Empresa, a punto de ser aprobada al haberse ligado a la contratación de efectivos para la Operación Paso del Estrecho, por lo que se estimaba que sería remitida en pocos días.

Así mismo Puertos del Estado indicó brevemente el estado de tramitación en que se encontraba la estabilización del empleo temporal, es decir la conversión de determinadas plazas temporales en plazas fijas (un total de 131 efectivos a nivel nacional).

Tal como se ha puesto de relieve en la introducción a esta memoria dos aspectos esenciales para la modernización de las Autoridades Portuarias y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Marco Estratégico son tanto una ampliación como a la vez, una recalificación del personal de los Organismos Portuarios, a fin de recuperar el terreno perdido y prepararse para el futuro. En este sentido el presidente de Puertos del Estado informó sobre el estado de la difícil negociación con Hacienda.

Además, se informó por parte de Puertos del Estado que se encontraba pendiente de un informe de los servicios jurídicos de Puertos del Estado para comunicar a las Autoridades Portuarias la posibilidad de materializar el aumento salarial del 2% previsto en los presupuestos generales del Estado como hacen otras entidades y empresas dependientes del grupo MITMA no esperando la autorización formal de la CECIR, dado que existe un mandato legal que establece tal subida.

Así mismo se explicó la situación en que se encontraban las adicionales para lo que se cuenta con la aprobación de la CECIR para un importe solamente de 500.000 euros. El resto del importe se encuentra condicionado a la aplicación de una medida de ahorro bastante importante que supone garantizar la contratación de nuevo personal en un punto de partida salarial tal que permita ir acumulando la cantidad que por otro lado pretende regularizarse al resto de personal. Puertos del Estado informa que deben ser aclarados con la Dirección General de Costes de personal.

El Real Decreto 407/2022, de 24 de mayo por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2022, publicado en el Boletín Oficial del Estado el día 25 del mismo, asigna en su anexo I, Entes Públicos, personal laboral, un total de 266 plazas de cupo general a Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Una vez se ha producido la aprobación de la Oferta de Empleo Público y tras analizar las necesidades manifestadas por cada Autoridad Portuaria, así como la evolución de los indicadores de situación y la tasa de reposición que han servido para elaborar su reparto al

objeto de equilibrar y objetivar el mismo, procede llevar a cabo la asignación de personal de nuevo ingreso.

Puertos del Estado ha informado a la Autoridad Portuaria de la base de análisis para el referido reparto, así como el “peso” porcentual de cada ítem para la asignación, que han sido los siguientes:

- Cifra de Negocios: Ratio del importe neto de cifra de negocios por persona. Su evaluación asigna hasta un máximo del 40% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- Tráfico: Su evaluación asigna hasta un máximo del 25% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- Resultados de explotación. Margen de resultados por persona. Su evaluación asigna hasta un máximo del 20% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- Ratios por incidencia del pasaje. Su evaluación asigna hasta un máximo del 15% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- Configuración Física de la Autoridad Portuaria: Ratios por insularidad, dispersión geográfica de la Autoridad Portuaria, numero de puertos dársenas, puertas, etc... Su evaluación asigna hasta un máximo del 15% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- El resto de las plazas se asignan siguiendo un criterio de reequilibrio determinado por la Presidencia de Puertos del Estado.

En consecuencia, tras dicho análisis relativo a los criterios de tráfico, económicos, tasas de reposición y reequilibrio entre Autoridades Portuarias, se procede a la asignación de **15** efectivos a la Autoridad Portuaria de Baleares para la cobertura de plazas de personal laboral fijo mediante la oportuna oferta de empleo público correspondiente al año 2022.

Desde RRHH se indica que sin perjuicio de lo anterior, debe hacerse especial mención a los principios que han de regir los procesos de selección de personal de nuevo ingreso, recogidos en el artículo 50 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011; en su caso, en el artículo 13 del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y, en el artículo 55 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 5/2015. Asimismo, dichos procesos de selección deberán ser convocados de conformidad con las bases aprobadas por Función Pública, así como por las directrices de Puertos del Estado remitidas al conjunto de Autoridades Portuarias.

En último lugar, respecto a las plazas que la Autoridad Portuaria quiera destinar a la cobertura de personal fijo de “Fuera de Convenio”, deberá observar de la existencia de vacante en la estructura aprobada para esa Autoridad Portuaria y además, que la misma no esté comprometida con reserva de puesto por parte de persona empleada por la misma, así como el respeto a la normativa antes indicada que le sea de aplicación.

Al margen de la OEP de fijos descrita anteriormente, una vez finalizadas las reuniones de planes de empresa y valoradas todas las necesidades, para cubrir las necesidades coyunturales se autoriza una asignación de **3** temporales.

## Estructura de personal

Estructura organizativa autorizada y efectivos de fuera de convenio (cierre y previsiones)				
	Cierre 31/12/2021		Previsión Cierre 31/12/2022	
	Estructura	Efectivos	Estructura	Efectivos
<b>Altos Cargos</b>				
Presidencia y Dirección	2	2	2	2
<b>Fuera de Convenio</b>				
Subdirecciones	0	0	0	0
Jefaturas de Área	2	1	2	1
Jefaturas de Departamento	8	7	8	7
Jefaturas de División	14	11	14	13
Jefaturas de Unidad	2	2	2	2
Secretarías FC	1	0	1	0
Subtotal F.C.	27	21	27	23
<b>TOTAL ALTOS CARGOS+F.C.</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>29</b>	<b>25</b>

Desglose plantilla			
Efectivos reales		Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
Altos Cargos		2	2
Fijos	Fuera convenio	21	23
	De convenio	205	263
<b>TOTALES FIJOS</b>		<b>228</b>	<b>288</b>
Temporales de oferta de empleo público	Fuera convenio		0
	De convenio	5	5
Otros Temporales (1)	Fuera convenio	1	1
	De convenio	77	19
<b>TOTALES TEMPORALES</b>		<b>83</b>	<b>25</b>
		Cierre 2021	Previsión cierre 2022
Relevado con cargo a OEP (25% jornada) (2)	Fuera convenio	0	0
	De convenio	1	2

Plantilla a efectos presupuestarios				
Plan de Empresa 2023	Cierre 2021	Previsión cierre 2022	Proyecto presupuesto 2023	2024
Plantilla total	311	313	391	391
Plantilla media	316,00	305,00	391,00	391,00

**(7) NOTAS**

(\*) Incluye 69 efectivos de estabilización de empleo indefinido no fijo por sentencia judicial

Nº de efectivos de personal incluido en convenio (cierre y previsiones)			
Grupo II		Cierre (3)	Previsión Cierre (4)
		31/12/2021	31/12/2022
Banda I Responsables		32	25
		67	68
Banda II Jefes de Equipo		23	21
		83	148
		0	
Banda III Servicio Soporte		205	263
	<b>TOTAL</b>		

Cierre 2020 = 221		
ALTAS	Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO D.C.	12	3
OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO F.C.		
OTRAS ALTAS D.C.		70
OTRAS ALTAS F.C.		
<b>TOTAL:</b>	<b>12</b>	<b>73</b>

BAJAS	Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
JUBILACIONES D.C.	10	10
JUBILACIONES F.C.	1	
OTRAS BAJAS D.C.		5
OTRAS BAJAS F.C.		
<b>TOTAL:</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

Presup. de masa salarial autorizada para 2021 (€) (5)			
	Efectivos	Básicas	Productividad
F.Convenio	28	1.296.424,71	336.788,98
D.Convenio (*)	221	5.030.661,90	1.022.895,50

Presup. Homogeneizado de masa salarial solicitada para 2022 (€) (5) y (6)			
	Efectivos	Básicas	Productividad
F.Convenio	28	1.296.259,57	348.576,59
D.Convenio (*)	205	4.829.776,87	982.049,10
		<b>LPGE</b>	<b>3,50%</b>

## 5. OBJETIVOS OPERATIVOS Y RATIOS DE GESTIÓN

Para la valoración de la gestión de las Autoridades Portuarias en el ejercicio cerrado, es decir, en el año 2021, Puertos del Estado ha identificado una serie de parámetros que sirven adicionalmente para evaluar el desempeño de los respectivos gestores en dicho ejercicio cerrado. Tales parámetros se presentan en los apartados siguientes:

### 1. OBJETIVOS OPERATIVOS.

Respecto a los Objetivos de Nivel 1 acordados para el año 2021 en el anterior Plan de Empresa, el cumplimiento de estos por parte de la Autoridad Portuaria de Baleares ha sido el reflejado en los cuadros de cumplimientos de los objetivos operativos de nivel 1 del año 2021, indicando el estado de avance y en caso de encontrarse en curso con la indicación del % (verificar si se incluye %) de ejecución incluidos en el Anexo X.

De acuerdo con los mismos principios y objetivos generales anteriormente expuestos en esta Memoria de Plan de Empresa 2023, se han acordado una serie de objetivos de máxima relevancia (nivel 1), que van a servir de base para llevar a cabo el análisis de cumplimiento y evolución en el tiempo de los principales hitos a efectuar en el período objeto de referencia (2022/2023). Se incluyen como continuación del Anexo X.

### 2. RATIOS DE GESTIÓN 2021/2026.

El art.55.1 del TRLPEMM establece que, entre los contenidos del Plan de Empresa, han de figurar la evolución de las ratios de gestión de la Autoridad Portuaria. Por ello, a continuación, figura una batería de indicadores de gestión de la Autoridad Portuaria de Baleares. Se incluyen como Anexo XI.

# ANEXOS

# ANEXO I. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO)

✓ DAFO

**AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES  
ANÁLISIS DAFO**

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

Plan de Empresa 2023

ANÁLISIS DEL ENTORNO																	
AMENAZAS					OPORTUNIDADES												
AP/P	DESCRIPCIÓN	PE 21	PE 22	PE 23	O.E AFFECTADOS	AP/P	DESCRIPCIÓN	PE 21	PE 22	PE 23	O.E AFFECTADOS						
AP	A1	Compleja y dispersa normativa y procedimientos administrativos que no favorecen la agilidad en la tramitación y ejecución de planes, proyectos y obras (p.ej. informes de compatibilidad con las estrategias marinas) particularmente con los dragados, y en especial para la gestión del material procedente de los dragados.			↔	↔	↔	1-2-3-4	AP	O1	Elaboración de un Plan Estratégico que contemple cada puerto, consensuado con la Comunidad Portuaria y los principales grupos de interés			↔	↔	↔	1-2-3-4-5-6-7
M	A3	Condiciones de desigualdad y algunas desventajas competitivas (ubicación y regulación) con el puerto de Ciutadella			↔	↔	↔	1-2-3	AP	O2	Empresas punteras en gestión de amarres y reparación/mantenimiento de embarcaciones y servicios náuticos y complementarios.			↔	↔	↔	1-5
P	A4	Problemas de vertidos y focos de contaminación externos			↔	↔	↔	4	AP	O3	Entorno atractivo del destino y ubicación geoestratégica y entorno económico privilegiados para el tráfico de cruceros (y oferta complementaria).			↔	↔	↔	5
AP	A5	Estacionalidad y dispersión geográfica: problemas de dimensionamiento y escasa competencia para la prestación y autofinanciación de algunos servicios portuarios. Dificultades para el mantenimiento del servicio de remolque			↓	↔	↔	1-2	AP	O4	Entorno atractivo del destino y ubicación geoestratégica y entorno económico privilegiados para Náutica de Recreo (y oferta complementaria).			↔	↔	↔	5
AP	A6	Gran presión sobre el Dominio Público (debido a una mayor demanda respecto a la oferta disponible de espacios) que deriva en una desmesurada judicialización de los procesos de otorgamiento y gestión de las concesiones			↔	↔	↔	2-3	AP	O5	Participación e implicación de la Comunidad Portuaria y los principales grupos de interés con el funcionamiento y desarrollo de los puertos			↔	↔	↔	1-2
AP	A8	La evolución del tráfico de cruceros y el rápido aumento del tamaño de los buques, frente a la limitada capacidad de las ciudades y de los territorios para acogerlos, así como frente a la menor velocidad en la adaptación de las infraestructuras e instalaciones			↑	↔	↔	1-2-3	AP	O6	Renovado interés y colaboración interinstitucional (entre Administraciones y con el sector privado) para la consolidación y el desarrollo sostenible del tráfico de cruceros turísticos.			↔	↔	↑	1-3
P/E	A9	Falta de consenso a nivel político-social-mediático en relación al crecimiento del tráfico de cruceros			↑	↔	↑	3	AP	O7	Interés de la iniciativa privada en invertir en nuevos proyectos, vía concesión.			↔	↔	↔	1-5
AP	A10	Entorno territorial, terrestre y marítimo, frágil y amenazado por un alto crecimiento de la actividad turística			↑	↔	↔	1-3-4	P	O8	PDI, DEUP y Plan Especial que especialicen y mejoren las operaciones portuarias (calidad, eficiencia y seguridad) y conexiones e integración con la Ciudad, alineados con los instrumentos de Ordenación del Territorio y de planificación municipales.			↑	↑	↔	1-2-3
AP	A11	Cambio climático y sus consecuencias: necesidad de adoptar medidas para adaptar los puertos (análisis y eventual adaptación de infraestructuras de abrigo y atraque)			N	↑	↔	1-2-4	AP	O9	Digitalización y nuevas tecnologías con capacidad de transformar y mejorar calidad y eficiencia en la gestión y explotación portuarias, con transformación digital acelerada por la crisis sanitaria (COVID-19)			↑	↑	↔	1-5-6
AP	A12	Crisis sanitaria y económica, con especial incidencia en los ámbitos del transporte y del turismo, provocada por la COVID-19			N	↑	↑	1-2-4-5-6	AP	O10	Nuevas normativas y tecnologías y mecanismos de financiación orientados a favorecer la eficiencia energética, la transición energética y la descarbonización en el entorno portuario			↑	↑	↑	4-5-7
AP	A13	Desigual conocimiento, nivel implantación y desarrollo de la Administración electrónica de las partes interesadas que se relacionan con la APB, junto con plazos impuestos no realistas para el cumplimiento de la Ley 39/2015				N	↔	1-3-7	AP	O11	Mayor grado de colaboración con las administraciones locales para desarrollar proyectos de transporte público e intermodalidad integrando los puertos en la red de transporte terrestre sostenible					N	1-3

**AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES  
ANÁLISIS DAFO**

ANÁLISIS DE LA EMPRESA											
DEBILIDADES					FORTALEZAS						
AP/P	DESCRIPCIÓN	PE 21	PE 22	PE 23	O.E AFECTADOS	AP/P	DESCRIPCIÓN	PE 21	PE 22	PE 23	O.E AFECTADOS
P/EIV/M	D1 Necesidad de adaptar las infraestructuras, los servicios e instalaciones (algunas anticuadas y poco especializadas) destinadas al tráfico de pasajeros	↑	↔	↔	1-2-4	P/EIV	F1 Soluciones alternativas definidas para dar respuesta a las necesidades de línea de atraque y superficie de los distintos tráficoy actividades portuarias, y mejorar la integración con la ciudad	↑	↔	↓	1-2-3
AP	D2 Necesidad de mejorar el nivel medio de cualificación y motivación de la plantilla, intensificando la formación, cuidando mucho la selección, y mejorando las retribuciones (con falta de autonomía para ello) de acuerdo con la productividad y la responsabilidad	↔	↔	↔	6-7	AP	F2 Capacidad económica suficiente para actuaciones previstas en el Plan de Inversiones, con una parte importante de tráficoy aumentos de ingresos en concesiones (particularmente relevantes las de uso náutico-deportivo y complementario).	↔	↔	↑	5
EIV/LS	D3 Dificultades para aplicar el plan de protección y para ordenar y controlar el tráfico marítimo de pasajeros por insuficiencia de personal	↑	↔	↔	1-2-6	AP	F3 Infraestructuras en general suficientes para tráfico de mercancías en el horizonte considerado en el Plan de Empresa salvo la excepción de Eivissa y Palma.	↑	↔	↔	1-2-3
AP	D4 Falta de estructura y de personal (y de autonomía para contratarlo), en especial técnico y jurídico (con perfiles más tecnológicos) y directivo. Tasa de reposición negativa, frente a importante aumento de actividad y de complejidad en la gestión.	↔	↓	↓	1-6-7	AP	F4 Alto grado de tecnificación, experiencia y compromiso de parte del personal	↔	↔	↔	6-7
AP	D5 Servidumbres (no suficientemente consideradas) derivadas de gestionar 5 puertos en 4 islas	↔	↔	↔	1-5	M	F5 Disponibilidad de espacios (tierra y agua) para nuevas actividades náutico recreativas y complementarias	↔	↔	↔	1-2-3-5
AP	D6 Baja competencia en el servicio de recogida de desechos de buque. Desequilibrio entre tarifa fija que paga el buque y el coste que asume la APB, principalmente en cruceros turísticos	↑	↔	↔	4	AP	F6 Regulación del Servicio al Pasaje que posibilita una sustancial mejora en el servicio, acorde con la demanda de los clientes.	↑	↔	↔	1-5
A/M/EIV	D7 Carencia de DEUPs y/o Planes Especiales actualizados y aprobados	↔	↑	↔	1-2-3	AP	F7 Desarrollo de políticas activas en materia de R.S.C., Calidad e Innovación	↔	↑	↔	3-4-5-6-7
AP	D8 Baja experiencia en la gestión administrativa electrónica automatizada		N	↑	1-3-4-6-7	AP	F8 Infraestructura software implantada robusta y flexible basada en estándares abiertos que permite su adaptación a las necesidades de la APB y mejora de los procedimientos actuales a raíz de la transformación digital		N	↔	1

## ANEXO II. PLANIFICACIÓN Y SERVICIOS PORTUARIOS

- ✓ Instrumentos de planificación portuaria.
- ✓ Instrumentos de ordenación del dominio público.
- ✓ Valoración de terrenos y aguas del puerto.
- ✓ Servicios portuarios.

## PLANIFICACIÓN

### PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS

PUERTO	Fecha aprobación Plan vigente	¿Está en tramitación un nuevo Plan o hay previsión de iniciar uno a corto plazo?	Estado de la tramitación en curso
EIVISSA	18-07-06	NO	Otro (especificar en cuadro "Observaciones")
PALMA		NO	Otro (especificar en cuadro "Observaciones")
ALCÚDIA		NO	Otro (especificar en cuadro "Observaciones")
MAÓ		NO	Otro (especificar en cuadro "Observaciones")
LA SAVINA		NO	Otro (especificar en cuadro "Observaciones")

### OBSERVACIONES EN RELACIÓN CON PLANES DIRECTORES DE INFRAESTRUCTURAS EN TRAMITACIÓN

- **EIVISSA:** Se encuentra aprobado, ya que fue ratificado por el Consejo de Administración de la APB en su sesión de 17 de julio de 2006 y por el Consejo Rector de PPdeI en su sesión de 18 de julio de 2006.

- **PALMA:** El 21-mar-2018, el Consejo de Administración de la APB acordó: redacción del PDI en base a una solución que contemple el tráfico de ferries en la zona Oeste del Puerto, y áreas de reparación y mantenimiento en Muelles Comerciales; realización de estudios técnicos complementarios para verificar, y en lo posible optimizar, las condiciones operativas de la configuración del puerto elegida tanto en espacios en tierra como de seguridad de las maniobras marítimas; y redacción de los proyectos y ejecución de las obras resultantes de los estudios anteriores sin condicionarlos a la aprobación de Plan Director si esto resultase legalmente posible.

Realizados estudios técnicos complementarios, en particular los trabajos encargados al CEDEX con simulación de maniobras de buques y seguridad y operatividad marítimas para la nueva configuración de la Dársena SW.

Con ello, el 26-feb-2020, el Consejo de Administración de la APB acordó: configuración general en planta para el desarrollo de nuevas infraestructuras en el Puerto de Palma (la llamada "Variante de la B1-2P Mejorada"); y el inicio de todos los trámites para la elaboración de los proyectos -con estudios técnicos y ambientales- y la ejecución de las obras para el desarrollo de las nuevas infraestructuras contempladas en la configuración elegida y en el Plan de Empresa (proponiendo su actualización a medida que se vayan definiendo con mayor detalle los proyectos), así como de las mejoras en los accesos terrestres -en colaboración con el resto de administraciones y organismos implicados-, y de las posteriores superestructuras e instalaciones para su explotación y funcionamiento en las mejores condiciones de eficiencia, calidad de servicio, seguridad y respeto al medio ambiente. En fecha 28 de septiembre de 2022, se aprobó en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el inicio del trámite ambiental del proyecto Básico de los nuevos desarrollos de infraestructuras en la zona del Dique del Oeste.

- **ALCÚDIA:** No hay actuaciones que lo hagan necesario

- **MAÓ:** No hay actuaciones que lo hagan necesario

- **LA SAVINA:** No hay actuaciones que lo hagan necesario

### PLAN ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA	Fecha aprobación Plan vigente	¿Está en tramitación un nuevo Plan?	Estado de la nueva tramitación
BALEARES	31-12-03	SI	En consultas

### OBSERVACIONES AL PLAN ESTRATÉGICO EN TRAMITACIÓN

En 2003 se elaboró un primer Plan Estratégico de la APB. Dado el tiempo transcurrido, a finales de 2017 se iniciaron los trabajos para la elaboración de un nuevo Plan Estratégico, que se presentó como borrador, a finales de 2019, para dialogar sobre el mismo en mesas de trabajo con representantes de los principales grupos de interés. Durante 2020 fue sometido a información pública y consultas, habiendo finalizado los trabajos de elaboración con la A.T. contratada a tal fin. Pendiente de, en su caso actualización general, a la vista del nuevo Marco Estratégico para el sistema portuario estatal, y en particular de detalles del plan de acción e implementación, en los que se está trabajando internamente

## ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

## PUEP/DEUP EN VIGOR

PUERTO:	Tipo (PUEP/DEUP/Modif sustancial o no sustancial)	Fecha aprobación	Descripción básica
PALMA	PUEP	13/06/2005	Por Orden del Mº de Fomento de 19-may-2005 (BOE 13-jun-2005 (BOIB de 7-jul-2005) se aprueba definitivamente el PUEP del Puerto de Palma de Mallorca.
EIVISSA	DEUP	20/05/2021	Por Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 20 de mayo de 2021 se aprueba la DEUP de Eivissa. publicación BOE 04/06/2021
MAÓ	PUEP	14/03/2006	Por Orden del Mº de Fomento de 14-mar-2006 se aprobó definitivamente el PUEP del Puerto de Maó.
LA SAVINA	PUEP	13/11/2003	Por Orden del Mº Fomento de 27-oct-2003 (BOE de 13-nov-2003, BOCAIB de 6-ene-2004) se aprobó definitivamente el PUEP del Puerto de La Savina

(1) En blanco: no hay PUEP o DEUP vigente

## DEUP EN TRAMITACIÓN

PUERTO:	Tipo (DEUP/Modif sustancial o no sustancial)	Estado de la tramitación	Descripción básica / observaciones
PALMA	DEUP	En fase de inform. pública //Admon urbanística//Jefatura Prov Costas	Finalizada la propuesta definitiva, se ha presentado a distintos Organismos (Ayuntamiento de Palma, Consell de Mallorca, Puertos del Estado, Dirección General de Costas y Comisión de Medio Ambiente de Baleares). -. Tras estas presentaciones realizadas, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, en la sesión celebrada el 5 de mayo de 2021, acordó autorizar el inicio de la tramitación del expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Palma. Actualmente se encuentra en fase de información pública y oficial.
ALCÚDIA	DEUP	Pendiente de informe de D. General de la Costa y el Mar	El 30-sep-20 se envía a PPdeE la información solicitada por la entonces Dir.Gral. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, solicitándose su remisión a la actual Dir.Gral. de la Costa y el Mar para que -dando por subsanados los aspectos requeridos en su anterior resolución- pueda emitir el correspondiente informe, tal y como previene el art.69.4.a del TRLPEMM. - Actualmente se está a la espera del informe definitivo de la Dir.Gral. de la Costa y el Mar.

## ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

MAÓ	DEUP	Pendiente de informe de D. General de la Costa y el Mar	Con fecha 17-oct-2019 PPdeIE remite a la Dir.Gral. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (registro de entrada de 28-oct-2019) escrito solicitando la emisión del correspondiente informe, señalando el plazo de un mes. - En diciembre de 2019 PPdeIE, al no haber emitido informe la citada Dirección General en el plazo señalado, remite el expediente definitivo de la DEUP a la Secretaria General Técnica del MITMA solicitando su aprobación, si procede. Con posterioridad a la celebración de la reunión de Plan de Empresa y una vez que se ha recibido el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar, desde la Autoridad Portuaria se han tenido en cuenta las observaciones indicadas en dicho informe, y se está preparando toda la documentación para que por parte del Consejo de Administración, se formule de nuevo de la DEUP de Maó, incluyendo también una explicación sobre cómo se han tenido en cuenta las observaciones del informe de la Dirección General de la Costa y el Mar.
LA SAVINA	DEUP	En redacción	Actualmente se está en fase de elaboración de la Propuesta

## OBSERVACIONES DE LOS DEUP EN TRAMITACIÓN

--

## ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

## DESAFECTACIONES PUNTUALES, MUTACIONES Y ENAJENACIONES EN TRAMITACIÓN

PUERTO	Tipo de operación	Estado de tramitación	Observaciones
PALMA	Enajenación	Pendiente de aprobación	Se trata de 16 pequeñas superficies (terrazas) con un total de 616,30 m2 en el Portixol. Ya desafectadas por el PUEP vigente. Aprobadas sus valoraciones -que ascienden a un importe total de enajenación de 712.429,97 €- por el Consejo de Administración de fecha 26-feb-2020, se remitieron a PPdeI al objeto de tramitar la pertinente comunicación a la Dir.Gral. de Patrimonio del Estado (según dispone la Ley de Patrimonio). El 5-oct-2020 se recibe comunicación de la citada Dir.Gral. confirmando que no se consideran de interés para otros servicios de la AGE, por lo que puede continuarse con la enajenación (una vez formalizada deberá comunicarse a Patrimonio del Estado para la actualización de su inventario). Actualmente se está en contacto con los propietarios colindantes para llevar a cabo la enajenación de dichas superficies, habiéndose enajenado 11 de ellas.
EIVISSA	Enajenación	Pendiente de aprobación	En la propuesta de la DEUP aprobada 20/05/2021, se prevén ceder 9.234 m2 (mayoritariamente entre vial y fachadas de edificaciones en la zona de la Marina) al Ayuntamiento.
ALCÚDIA	Enajenación	En trámite por la Autoridad Portuaria	<p>En la propuesta de DEUP, en tramitación, se prevé desafectar para su posible cesión al Ayuntamiento una pequeña superficie de 214,10 m2 en la esquina con la C/ Mariners, 17.878 m2 en la zona de la antigua piscina y arboleda de GESA, 5.267 m2 en Paseo Marítimo y 3.557 m2 en acera y vial de la calle Teodoro Canet. Con respecto a la superficie de 214,10 m2 en la esquina con la C/ Mariners, con fecha 20-nov-2019 el Consejo de Administración de la APB acordó (reiteró) su innecesidad, remitiéndose el expediente a PPdeI el 27 de noviembre de 2019, para que con su informe solicite al Ministerio su desafectación.</p> <p>Con fecha 11-jun-2020, se recibe a través de PPdeI informe de la Dir.Gral. de la Costa y el Mar en el que -sorprendentemente- resuelve que los terrenos del dominio público portuario con una superficie de 214,10 m2 de la citada parcela en el Puerto de Alcúdia, conservan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, por lo que procedería, una vez desafectados del dominio público portuario, su incorporación al uso propio del dominio público marítimo-terrestre. A la vista de este informe, que al parecer se fundamenta en uno realizado por la Demarcación de Costas en las Islas Baleares, la APB solicita a dicha Demarcación -con fecha 30 de junio de 2020- copia del mismo, aún no recibida. La APB entiende que se ha debido producir un error en la identificación de la parcela. Se está a la espera de nuevo informe de la Dir.Gral. de la Costa y el Mar.</p> <p>La Dirección General de la Costa y el Mar admite en escrito de 3 de junio de 2021 el error en que incurrió en su escrito de 11 de junio de 2020, interpretando que se trataba de una parcela que conserva las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre. En su nuevo escrito reconoce que la parcela no conserva tales características, con lo que el expediente de desafectación puede continuar.El 8 de abril de 2022 PPdeI trasladó a la APB, la orden Ministerial relativa a la desafectación del dominio público portuario de los terrenos correspondientes a la parcela citada, con referencia catastral 1504708EE1110S0001WB, de 214 m2 en el Puerto de Alcudia, reflejando como destino de los terrenos desafectados, su incorporación al patrimonio de la Autoridad Portuaria de Baleares. Se ha iniciado los trabajos para su posible enajenación, disponiendo actualmente de tasación independiente con fecha de 18/05/2022 que refleja un valor del bien de 3.494.548,10 €, requiriendo autorización de Puertos del Estado de acuerdo al artículo 44 del TRLPEMM.</p>
LA SAVINA	Desafectación puntual	En trámite por la Autoridad Portuaria	<p>Pendiente de adquirir 11.461 m2 de Salinera Española S.A., aprobado por el PUEP vigente. Se acordó por el Consejo de Administración en sesión de 24 de abril de 2018 la adquisición de 8.795 m2 (6.260 m2, parcela C, en ZSP aprobada por el PUEP vigente, y 2.535 m2, parcela A, para futura incorporación), y la exclusión de 4.490 m2, parcela B, del PUEP vigente. Se solicitó y se recibió el 5-jun-2019 informe de la Asesoría Jurídica de PPdeI sobre las consecuencias de una declaración de BIC del año 2004, sobre los citados terrenos. A la vista de este informe informe no es necesario esperar a ultimar con el Consell de Formentera que la declaración del citado BIC no afecte a los usos portuarios previstos en el PUEP vigente, para iniciar el expediente de expropiación de la parcela C de 6.260 m2 (sobre el que la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado no ve inconveniente alguno, según el citado informe de 5 de junio de 2019).</p> <p>Se inició el trámite de la expropiación de estos 6.260 m2. Con fecha 24 de noviembre de 2022 se publicaron sendos anuncios en el el BOE y en el BOIB de la Delegación de Gobierno en Illes Balears por el que se sometió a información pública la expropiación de</p>

## ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

MAÓ	Mutación	En trámite por la Autoridad Portuaria	<p>En febrero de 2022 el Consejo de Administración de la APB acordó la aceptación de la mutación demanial aprobada por Pleno del Ayuntamiento de Maó, a favor de Autoridad Portuaria de Baleares de la franja de suelo para la mejora de los accesos a la Costa de Ses Voltes (Maó-Mahón). Además, en dicho consejo de administración se acordó facultar al Presidente para la formalización del documento administrativo de la mutación demanial de las fincas registrales nº4194 y 24663 del Inventario de Bienes inmuebles del Ayuntamiento de Maó a favor de la Autoridad Portuaria de Baleares, donde se concretan la franja de suelo y la descripción de los terrenos correspondientes a dichas fincas. Por otro lado, se acordó la remisión de estos documentos a Puertos del Estado para su traslado a la Dirección General de Patrimonio del Estado, a los efectos de su constancia en el Inventario General de Bienes y Derechos del Estado. Por último, en dicho Consejo de Administración también se Instó a la incorporación de los citados terrenos a la zona de servicio del puerto. Finalizada la ejecución de las obras correspondientes al ascensor de Ses Voltes y finalizado el convenio suscrito con el Ayuntamiento de Maó, en la reunión de plan de empresa 2023 se acordó que la Autoridad Portuaria contactará con Alcaldía con el fin de tratar la mutación demanial a favor del Ayuntamiento pasado a ser tal superficie de titularidad municipal.</p>

## INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANÍSTICOS

### PLANES ESPECIALES DE ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS EN TRAMITACIÓN

PUERTO:	¿Nuevo Plan o modificación existente?	Denominación (Área cubierta)	Municipio/s	Fecha inicio Formulación	Estado de la tramitación
LA SAVINA	Nuevo Plan		Formentera	26-02-20	Fase de aprobación provisional autoridad competente
EIVISSA	Nuevo Plan		Eivissa		Fase Evaluación Ambiental Estratégica
PALMA	Modificación existente	Modif. Puntual nº 1	Palma		Fase de aprobación provisional autoridad competente
FAROS	Nuevo Plan		Baleares		Otros

### RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL (Y SECTORIAL)

Nombre del instrumento	Breve descripción
Varios	<p>En la elaboración del Plan Estratégico, en los Planes Directores de Infraestructuras, en las Delimitaciones de los Espacios y Usos Portuarios y especialmente en los Planes Especiales de ordenación de los usos y actividades portuarias, y en los propios proyectos y estudios complementarios para la ejecución de obras, suele hacerse un análisis y justificarse suficientemente la interacción y coherencia de cada uno de ellos con los instrumentos de planificación y ordenación territorial, sometiéndose a los correspondientes procedimientos de evaluación y tramitación. En particular, con las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) y los Planes Territoriales Insulares (PTI) que las desarrollan en cada una de las islas, de acuerdo con la Ley autonómica 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial.</p> <p>También para el Plan Estratégico se han tenido en cuenta el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (2019-2026), aprobado por Decreto 35/2019, de 10 de mayo (BOCAIB de 11 de mayo de 2019), y el Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears y su modificación aprobada por Decreto 33/2015, de 15 de mayo (BOIB 73, de 16 de mayo de 2015). Así como la Ley autonómica 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética (BOE núm. 89, de 13 de abril de 2019).</p> <p>Durante la tramitación ambiental estratégica, el 13-sep-2019 se informó por la APB, aportándose a Portsib información complementaria en 2020, del avance o borrador del Plan general de Puertos de la Comunidad Autónoma, instrumento de planificación recogido en la Ley de Puertos de Baleares, cuyo objeto es la “ordenación de los puertos y de las instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears”, no siendo el caso de los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina, por lo que se ha pedido no incluya ningún tipo de determinación que interfiera en las competencias estatales sobre los mismos, aunque se puedan compartir y de hecho se comparten muchos principios y objetivos generales de la planificación estratégica.</p> <p>Igualmente se vienen analizando e informando otros instrumentos de planificación territorial y sectorial. Particularmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consulta y petición de informe de la Comisión Balear de Medio Ambiente en relación a la elaboración del Documento de Alcance de la Revisión del PGOU de Palma. Evaluación ambiental estratégica ordinaria. 9 de septiembre de 2020.</li> <li>- Informe al Ayuntamiento de Eivissa sobre la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la Ciudad de Eivissa. 10 de julio de 2020., y a la Comisión Balear de Medio Ambiente en mayo de 2021.</li> <li>- Informe al Consell de Eivissa sobre el Plan de Servicios de Transporte Regular de Viajeros por Carretera de la Isla de Eivissa. 15 de julio de 2020.</li> <li>- Consulta y petición de informe de la Comisión Balear de Medio Ambiente en relación con la elaboración del Documento de Alcance del Plan Hidrológico de les Illes Balears de tercer ciclo (2021-2027). Evaluación ambiental estratégica ordinaria. 4 de agosto de 2020.</li> <li>-Informe al Consell de Mallorca sobre la modificación nº3 del PTIM. 28 de abril de 2022</li> <li>-Informe a la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad sobre la declaración de zonas especiales de conservación (ZEC) los lugares de importancia comunitaria LIC es Vedrà- es Vedranell, Illots de Ponent d'Eivissa, Porroig, Cap Llentrisca y Costa de l'oest d'Eivissa y aprobación del plan de gestión Natura 2000 Costa Oest d'Eivissa. 29 de abril de 2022</li> </ul>

## VALORACIÓN DE TERRENOS

## VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DE LOS PUERTOS

PUERTO	Fecha aprobación última valoración en vigor Publicación BOE	¿En revisión?	Situación actual
PALMA	13/01/2011	SI	En redacción
ALCÚDIA	19/01/2011	SI	En redacción
EIVISSA	19/01/2011	SI	En redacción
MAÓ	19/01/2011	SI	En redacción
LA SAVINA	20/01/2011	SI	En redacción

## OBSERVACIONES A LA VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DE LOS PUERTOS

Durante el año 2020 se elaboraron los Pliegos para la contratación de una "ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA VALORACIÓN DE LOS TERRENOS Y LA LÁMINA DE AGUA DE LOS 5 PUERTOS Y DE LOS TERRENOS ADSCRITOS A LA SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA (FAROS) GESTIONADOS POR LA APB" (E20-0056, LOTE 1 Y LOTE 2). Realizada la licitación, se firmó el contrato con la empresa "MC VALNERA, S.L." el 3 de diciembre de 2020. Con fecha 18 de enero de 2021 se ha procedido a iniciar los trabajos objeto del Contrato de conformidad con lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas y en la Propuesta Técnica, validándose y aceptándose con carácter general los criterios y objetivos básicos del Pliego junto con las mejoras de la Propuesta del contratista. Actualmente se está en fase de elaboración de las mencionadas valoraciones.

**Palma: Orden FOM/305/2011, de 13 enero.**

**Alcudia: Orden FOM/306/2011, de 19 enero.**

**Eivissa: Orden FOM/307/2011, de 19 enero.**

**Maó: Orden FOM/308/2011, de 19 enero.**

**La Savina: Orden FOM/309/2011, de 20 enero.**

## SERVICIOS PORTUARIOS

## PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE SERVICIOS PORTUARIOS

PUERTO:	Servicio Portuario	Fecha aprobación Pliego vigente	Fecha publicación BOE	Nº Licencias Otorgadas	Prevista Revisión	Fecha prevista envío a OPPE	Estado de la tramitación
TODOS	Recogida desechos (*)	28-07-21	04-11-21	7	NO		
Alcúdia	Amarre	28-07-10	14-09-10	1	SI	1ºTRIM. 2023	En redacción
Maó	Amarre	28-07-10	14-09-10	1	SI	4ºTRIM. 2022	Informado Comité de Servicios Portuarios/Trámite audiencia
La Savina	Amarre	No hay Pliego Vigente		1	SI	1ºTRIM. 2023	En redacción
Palma	Amarre	13-05-10	12-06-10	1	SI	1ºTRIM. 2023	En redacción
Eivissa	Amarre	28-07-10	14-09-10	1	SI	1ºTRIM. 2023	En redacción
Palma	Practicaje	16-12-09	03-03-10	1	SI	1ºTRIM. 2023	En redacción
Alcúdia	Practicaje	16-12-09	03-03-10	1	SI	1ºTRIM. 2023	En redacción
Maó	Practicaje	2001		1	SI	4ºTRIM. 2022	Informado Comité de Servicios Portuarios/Trámite audiencia
Eivissa	Practicaje	16-12-09	03-03-10	1	SI	4ºTRIM. 2022	En redacción
TODOS	Remolque	18-05-22	23-06-22	1	NO	1 er TRIM. 2022	
TODOS	Mercancías	26-02-91	09-04-91	12	SI		
Palma-Alcudia-Maó	Pasaje	06-03-14	26-10-16	15	SI	3º TRIM. 2023	
Eivissa	Pasaje	06-03-14	26-10-16	15	SI	3º TRIM. 2023	
Eivissa-La Savina	Pasaje	No hay Pliego Vigente					
TODOS	PRMD	17-12-18			SI	4ºTRIM. 2022	En redacción
Palma	Suministro buques				SI		

\*Se recuerda a la A.P que las instalaciones de recepción de desechos deben estar inscritas en GISIS (Portal de Internet OMI, que consultan los buques, que genera base de datos de las instalaciones de recepción de desechos de buques existentes en los puertos)

# ANEXO III. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO













MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2021	2022		Presupuesto 2023	2024	2025	2026
		Aprobado PE 2022	Previsión Cierre				
<b>GRUPO ENERGÉTICO</b>	<b>1.189</b>	<b>1.596</b>	<b>1.497</b>	<b>1.549</b>	<b>1.585</b>	<b>1.621</b>	<b>1.621</b>
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	49	74	83	76	78	80	80
3.- Gasoil	502	575	529	592	605	620	620
4.- Gasolina	548	757	705	779	795	813	813
6.- Otros productos petrolíferos	10	13	13	13	14	14	14
7.- Gases energéticos del petróleo	79	85	83	88	92	93	93
12.- Carbón y coque de petróleo	2	92	84	1	1	1	1
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO SIDEROMETALÚRGICO</b>	<b>204</b>	<b>207</b>	<b>198</b>	<b>213</b>	<b>218</b>	<b>228</b>	<b>228</b>
8.- Mineral de hierro	11	11	10	11	11	12	12
10.- Otros minerales y residuos metálicos	14	18	17	19	20	21	21
11.- Chatarras de hierro	98	91	88	93	95	98	98
13.- Productos siderúrgicos	69	75	71	78	79	82	82
36.- Otros productos metalúrgicos	12	12	12	12	13	15	15
<b>GRUPO MINERALES NO METÁLICOS</b>	<b>63</b>	<b>117</b>	<b>94</b>	<b>119</b>	<b>124</b>	<b>127</b>	<b>127</b>
25.- Sal común	11	27	27	27	28	30	30
52.- Otros minerales no metálicos	52	90	67	92	96	97	97
<b>GRUPO ABONOS</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>28</b>
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	30	27	26	27	27	28	28
<b>GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS</b>	<b>108</b>	<b>115</b>	<b>112</b>	<b>118</b>	<b>122</b>	<b>125</b>	<b>125</b>
17.- Productos químicos	108	115	112	118	122	125	125
<b>GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>1.096</b>	<b>1.063</b>	<b>912</b>	<b>1.095</b>	<b>1.118</b>	<b>1.148</b>	<b>1.148</b>
5.- Asfalto	5	7	7	8	8	9	9
18.- Cemento y clinker	397	439	292	451	461	473	473
20.- Materiales de construcción elaborados	694	617	613	636	649	666	666
<b>GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>2.292</b>	<b>2.468</b>	<b>2.431</b>	<b>2.540</b>	<b>2.591</b>	<b>2.653</b>	<b>2.653</b>
21.- Cereales y sus harinas	50	44	46	46	46	47	47
22.- Habas de soja	1	2	2	2	2	2	2
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	129	135	129	137	140	143	143
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	467	561	555	579	590	605	605
27.- Conservas	3	4	4	4	4	4	4
28.- Tabaco, cacao, café y especias	8	9	8	9	9	9	9
29.- Aceites y grasas	10	19	20	21	21	21	21
30.- Otros productos alimenticios	1.504	1.597	1.565	1.643	1.678	1.719	1.719
33.- Pescado congelado y refrigerado	16	21	20	21	21	21	21
37.- Piensos y forrajes	103	76	82	78	80	82	82
<b>GRUPO OTRAS MERCANCIAS</b>	<b>2.073</b>	<b>2.234</b>	<b>2.212</b>	<b>2.299</b>	<b>2.347</b>	<b>2.404</b>	<b>2.404</b>
19.- Maderas y corcho	62	71	70	75	76	78	78
26.- Papel y pasta	60	67	67	68	69	71	71
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	749	770	770	792	809	828	828
34.- Resto de mercancías	1.202	1.326	1.305	1.364	1.393	1.427	1.427
<b>GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>6.670</b>	<b>6.869</b>	<b>6.787</b>	<b>7.086</b>	<b>7.234</b>	<b>7.414</b>	<b>7.414</b>
32.- Automóviles y sus piezas	158	193	188	198	203	208	208
38.- Taras de equipamiento ro-ro	6.266	6.436	6.362	6.642	6.779	6.948	6.948
39.- Tara contenedores	247	240	237	246	252	258	258
<b>TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA</b>	<b>13.725</b>	<b>14.696</b>	<b>14.269</b>	<b>15.046</b>	<b>15.366</b>	<b>15.748</b>	<b>15.748</b>

PUERTO: **Palma**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2021	2022		Presupuesto 2023	2024	2025	2026
		Aprobado PE 2022	Previsión Cierre				
<b>GRUPO ENERGÉTICO</b>	<b>745</b>	<b>1.021</b>	<b>937</b>	<b>1.050</b>	<b>1.071</b>	<b>1.094</b>	<b>1.094</b>
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	-	29	26	29	30	31	31
3.- Gasoil	317	365	335	376	383	391	391
4.- Gasolina	408	601	552	618	630	644	644
6.- Otros productos petrolíferos	2	-	-	-	-	-	-
7.- Gases energéticos del petróleo	15	25	23	26	27	27	27
12.- Carbón y coque de petróleo	2	1	1	1	1	1	1
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO SIDEROMETALÚRGICO</b>	<b>97</b>	<b>108</b>	<b>103</b>	<b>112</b>	<b>114</b>	<b>117</b>	<b>117</b>
8.- Mineral de hierro	4	3	3	3	3	3	3
10.- Otros minerales y residuos metálicos	6	8	5	9	9	9	9
11.- Chatarras de hierro	31	37	36	38	39	40	40
13.- Productos siderúrgicos	46	50	49	52	53	54	54
36.- Otros productos metalúrgicos	9	10	10	10	10	11	11
<b>GRUPO MINERALES NO METÁLICOS</b>	<b>24</b>	<b>33</b>	<b>25</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>35</b>
25.- Sal común	10	12	12	12	13	13	13
52.- Otros minerales no metálicos	14	21	13	21	22	22	22
<b>GRUPO ABONOS</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	17	15	14	15	15	16	16
<b>GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS</b>	<b>68</b>	<b>67</b>	<b>66</b>	<b>69</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>72</b>
17.- Productos químicos	68	67	66	69	71	72	72
<b>GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>556</b>	<b>631</b>	<b>528</b>	<b>649</b>	<b>662</b>	<b>678</b>	<b>678</b>
5.- Asfalto	1	1	1	1	1	2	2
18.- Cemento y clinker	199	279	182	287	293	299	299
20.- Materiales de construcción elaborados	357	351	345	361	368	377	377
<b>GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>1.584</b>	<b>1.688</b>	<b>1.655</b>	<b>1.736</b>	<b>1.769</b>	<b>1.807</b>	<b>1.807</b>
21.- Cereales y sus harinas	21	25	25	26	26	27	27
22.- Habas de soja	1	2	2	2	2	2	2
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	77	91	89	93	95	97	97
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	336	396	389	408	416	425	425
27.- Conservas	3	4	4	4	4	4	4
28.- Tabaco, cacao, café y especias	7	8	7	8	8	8	8
29.- Aceites y grasas	9	15	15	16	16	16	16
30.- Otros productos alimenticios	1.078	1.094	1.073	1.125	1.147	1.172	1.172
33.- Pescado congelado y refrigerado	5	11	10	11	11	11	11
37.- Piensos y forrajes	46	42	41	43	44	45	45
<b>GRUPO OTRAS MERCANCIAS</b>	<b>1.385</b>	<b>1.549</b>	<b>1.519</b>	<b>1.592</b>	<b>1.623</b>	<b>1.660</b>	<b>1.660</b>
19.- Maderas y corcho	43	49	48	51	52	53	53
26.- Papel y pasta	42	55	54	56	57	59	59
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	558	587	576	603	615	629	629
34.- Resto de mercancías	742	858	841	882	899	919	919
<b>GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>4.253</b>	<b>4.583</b>	<b>4.527</b>	<b>4.712</b>	<b>4.804</b>	<b>4.910</b>	<b>4.910</b>
32.- Automóviles y sus piezas	99	129	126	132	135	138	138
38.- Taras de equipamiento ro-ro	3.964	4.270	4.220	4.391	4.476	4.575	4.575
39.- Tara contenedores	190	184	181	189	193	197	197
<b>TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA</b>	<b>8.730</b>	<b>9.695</b>	<b>9.374</b>	<b>9.968</b>	<b>10.164</b>	<b>10.389</b>	<b>10.389</b>

PUERTO: **Alcudia**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2021	2022		Presupuesto 2023	2024	2025	2026
		Aprobado PE 2022	Previsión Cierre				
<b>GRUPO ENERGÉTICO</b>	<b>43</b>	<b>141</b>	<b>132</b>	<b>51</b>	<b>53</b>	<b>54</b>	<b>54</b>
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	-	-	-	-	-	-	-
3.- Gasoil	-	-	-	-	-	-	-
4.- Gasolina	-	-	-	-	-	-	-
6.- Otros productos petrolíferos	6	13	13	13	14	14	14
7.- Gases energéticos del petróleo	37	37	36	38	39	40	40
12.- Carbón y coque de petróleo	-	91	83	-	-	-	-
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO SIDEROMETALÚRGICO</b>	<b>65</b>	<b>54</b>	<b>51</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>57</b>	<b>57</b>
8.- Mineral de hierro	-	-	-	-	-	-	-
10.- Otros minerales y residuos metálicos	-	-	-	-	-	-	-
11.- Chatarras de hierro	55	45	43	46	47	48	48
13.- Productos siderúrgicos	10	9	8	9	9	9	9
36.- Otros productos metalúrgicos	1	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO MINERALES NO METÁLICOS</b>	<b>20</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>53</b>	<b>53</b>
25.- Sal común	-	-	-	-	-	-	-
52.- Otros minerales no metálicos	20	49	48	51	52	53	53
<b>GRUPO ABONOS</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	5	5	5	5	5	5	5
<b>GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
17.- Productos químicos	9	2	2	2	3	3	3
<b>GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>127</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	<b>86</b>	<b>87</b>	<b>89</b>	<b>89</b>
5.- Asfalto	3	3	3	4	4	4	4
18.- Cemento y clinker	86	19	19	20	20	21	21
20.- Materiales de construcción elaborados	38	60	58	62	63	64	64
<b>GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>211</b>	<b>239</b>	<b>231</b>	<b>246</b>	<b>250</b>	<b>256</b>	<b>256</b>
21.- Cereales y sus harinas	22	14	14	15	15	15	15
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	27	17	16	17	17	18	18
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	17	35	34	36	36	37	37
27.- Conservas	-	-	-	-	-	-	-
28.- Tabaco, cacao, café y especias	-	-	-	-	-	-	-
29.- Aceites y grasas	-	-	1	1	1	1	1
30.- Otros productos alimenticios	119	164	158	168	172	176	176
33.- Pescado congelado y refrigerado	8	6	6	6	6	6	6
37.- Piensos y forrajes	17	3	2	3	3	3	3
<b>GRUPO OTRAS MERCANCIAS</b>	<b>205</b>	<b>163</b>	<b>157</b>	<b>168</b>	<b>171</b>	<b>174</b>	<b>174</b>
19.- Maderas y corcho	2	4	3	4	4	4	4
26.- Papel y pasta	3	1	1	1	1	1	1
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	19	12	12	13	13	13	13
34.- Resto de mercancías	180	146	141	150	153	156	156
<b>GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>519</b>	<b>373</b>	<b>280</b>	<b>400</b>	<b>408</b>	<b>416</b>	<b>416</b>
32.- Automóviles y sus piezas	6	2	2	2	2	2	2
38.- Taras de equipamiento ro-ro	502	364	271	391	398	406	406
39.- Tara contenedores	11	7	7	7	8	8	8
<b>TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA</b>	<b>1.204</b>	<b>1.108</b>	<b>986</b>	<b>1.064</b>	<b>1.085</b>	<b>1.107</b>	<b>1.107</b>

PUERTO: **Eivissa**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2021	2022		Presupuesto 2023	2024	2025	2026
		Aprobado PE 2022	Previsión Cierre				
<b>GRUPO ENERGÉTICO</b>	<b>213</b>	<b>220</b>	<b>216</b>	<b>227</b>	<b>233</b>	<b>240</b>	<b>240</b>
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	-	-	-	-	-	-	-
3.- Gasoil	94	95	93	98	100	104	104
4.- Gasolina	100	110	108	114	117	120	120
6.- Otros productos petrolíferos	1	-	-	-	-	-	-
7.- Gases energéticos del petróleo	18	15	15	15	16	16	16
12.- Carbón y coque de petróleo	-	-	-	-	-	-	-
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO SIDEROMETALÚRGICO</b>	<b>32</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>40</b>
8.- Mineral de hierro	6	7	7	7	7	8	8
10.- Otros minerales y residuos metálicos	1	4	2	4	4	5	5
11.- Chatarras de hierro	12	9	9	9	9	10	10
13.- Productos siderúrgicos	10	12	12	13	13	14	14
36.- Otros productos metalúrgicos	3	2	2	2	2	3	3
<b>GRUPO MINERALES NO METÁLICOS</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>26</b>
25.- Sal común	1	14	14	14	14	15	15
52.- Otros minerales no metálicos	17	10	6	10	11	11	11
<b>GRUPO ABONOS</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	6	5	5	5	5	5	5
<b>GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS</b>	<b>25</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>40</b>	<b>42</b>	<b>42</b>
17.- Productos químicos	25	38	39	39	40	42	42
<b>GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>324</b>	<b>257</b>	<b>211</b>	<b>265</b>	<b>271</b>	<b>280</b>	<b>280</b>
5.- Asfalto	1	3	3	3	3	3	3
18.- Cemento y clinker	86	106	59	109	112	116	116
20.- Materiales de construcción elaborados	236	148	149	153	156	161	161
<b>GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>407</b>	<b>448</b>	<b>452</b>	<b>462</b>	<b>474</b>	<b>487</b>	<b>487</b>
21.- Cereales y sus harinas	3	3	3	3	3	3	3
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	22	21	21	21	22	22	22
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	94	111	112	115	118	121	121
27.- Conservas	-	-	-	-	-	-	-
28.- Tabaco, cacao, café y especias	1	1	1	1	1	1	1
29.- Aceites y grasas	1	3	3	3	3	3	3
30.- Otros productos alimenticios	267	290	293	300	307	317	317
33.- Pescado congelado y refrigerado	3	4	4	4	4	4	4
37.- Piensos y forrajes	17	15	15	15	16	16	16
<b>GRUPO OTRAS MERCANCIAS</b>	<b>371</b>	<b>416</b>	<b>418</b>	<b>429</b>	<b>439</b>	<b>454</b>	<b>454</b>
19.- Maderas y corcho	13	16	16	17	17	18	18
26.- Papel y pasta	10	6	6	6	6	6	6
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	106	110	110	113	116	120	120
34.- Resto de mercancías	242	284	286	293	300	310	310
<b>GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>1.448</b>	<b>1.485</b>	<b>1.521</b>	<b>1.532</b>	<b>1.569</b>	<b>1.619</b>	<b>1.619</b>
32.- Automóviles y sus piezas	30	37	37	38	39	40	40
38.- Taras de equipamiento ro-ro	1.384	1.413	1.449	1.458	1.493	1.541	1.541
39.- Tara contenedores	34	35	35	36	37	38	38
<b>TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA</b>	<b>2.843</b>	<b>2.927</b>	<b>2.914</b>	<b>3.018</b>	<b>3.091</b>	<b>3.193</b>	<b>3.193</b>

PUERTO: **La Savina**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2021	2022		Presupuesto 2023	2024	2025	2026
		Aprobado PE 2022	Previsión Cierre				
<b>GRUPO ENERGÉTICO</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>18</b>
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	-	-	-	-	-	-	-
3.- Gasoil	9	10	8	10	11	11	11
4.- Gasolina	4	4	4	4	4	4	4
6.- Otros productos petrolíferos	-	-	-	-	-	-	-
7.- Gases energéticos del petróleo	3	2	2	2	3	3	3
12.- Carbón y coque de petróleo	-	-	-	-	-	-	-
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO SIDEROMETALÚRGICO</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
8.- Mineral de hierro	0	1	-	1	1	1	1
10.- Otros minerales y residuos metálicos	-	-	-	-	-	-	-
11.- Chatarras de hierro	0	-	-	-	-	-	-
13.- Productos siderúrgicos	0	-	-	-	-	-	-
36.- Otros productos metalúrgicos	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO MINERALES NO METÁLICOS</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>11</b>
25.- Sal común	-	-	-	-	-	-	-
52.- Otros minerales no metálicos	1	10	-	10	11	11	11
<b>GRUPO ABONOS</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
17.- Productos químicos	3	3	2	3	3	3	3
<b>GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>47</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>34</b>	<b>35</b>	<b>37</b>	<b>37</b>
5.- Asfalto	0	-	-	-	-	-	-
18.- Cemento y clinker	4	4	-	4	4	4	4
20.- Materiales de construcción elaborados	43	29	39	30	31	33	33
<b>GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>26</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>33</b>
21.- Cereales y sus harinas	-	-	-	-	-	-	-
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	1	2	1	2	2	2	2
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	6	6	5	6	6	7	7
27.- Conservas	-	-	-	-	-	-	-
28.- Tabaco, cacao, café y especias	-	-	-	-	-	-	-
29.- Aceites y grasas	-	-	-	-	-	-	-
30.- Otros productos alimenticios	12	16	11	16	17	18	18
33.- Pescado congelado y refrigerado	-	-	-	-	-	-	-
37.- Piensos y forrajes	6	5	6	5	5	6	6
<b>GRUPO OTRAS MERCANCIAS</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
19.- Maderas y corcho	1	-	1	1	1	1	1
26.- Papel y pasta	0	-	-	-	-	-	-
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	2	2	2	2	2	2	2
34.- Resto de mercancías	23	19	20	20	21	22	22
<b>GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>188</b>	<b>142</b>	<b>173</b>	<b>147</b>	<b>152</b>	<b>158</b>	<b>158</b>
32.- Automóviles y sus piezas	6	6	6	6	7	7	7
38.- Taras de equipamiento ro-ro	182	136	167	141	145	151	151
39.- Tara contenedores	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA</b>	<b>308</b>	<b>255</b>	<b>274</b>	<b>263</b>	<b>274</b>	<b>286</b>	<b>286</b>

PUERTO: **Maó**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2021	2022		Presupuesto 2023	2024	2025	2026
		Aprobado PE 2022	Previsión Cierre				
<b>GRUPO ENERGÉTICO</b>	<b>172</b>	<b>198</b>	<b>198</b>	<b>205</b>	<b>210</b>	<b>215</b>	<b>215</b>
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	49	45	57	47	48	49	49
3.- Gasoil	81	105	93	108	111	114	114
4.- Gasolina	35	42	41	43	44	45	45
6.- Otros productos petrolíferos	-	-	-	-	-	-	-
7.- Gases energéticos del petróleo	6	6	7	7	7	7	7
12.- Carbón y coque de petróleo	-	-	-	-	-	-	-
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO SIDEROMETALÚRGICO</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
8.- Mineral de hierro	-	-	-	-	-	-	-
10.- Otros minerales y residuos metálicos	7	6	10	6	7	7	7
11.- Chatarras de hierro	0	-	-	-	-	-	-
13.- Productos siderúrgicos	2	4	2	4	4	5	5
36.- Otros productos metalúrgicos	0	-	-	-	1	1	1
<b>GRUPO MINERALES NO METÁLICOS</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
25.- Sal común	1	1	1	1	1	2	2
52.- Otros minerales no metálicos	-	-	-	-	-	-	-
<b>GRUPO ABONOS</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	2	2	2	2	2	2	2
<b>GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
17.- Productos químicos	3	5	3	5	5	5	5
<b>GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>42</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>61</b>	<b>63</b>	<b>64</b>	<b>64</b>
5.- Asfalto	-	-	-	-	-	-	-
18.- Cemento y clinker	22	31	32	31	32	33	33
20.- Materiales de construcción elaborados	20	29	22	30	31	31	31
<b>GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>68</b>	<b>70</b>	<b>70</b>
21.- Cereales y sus harinas	3	2	4	2	2	2	2
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	2	4	2	4	4	4	4
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	14	13	15	14	14	15	15
27.- Conservas	-	-	-	-	-	-	-
28.- Tabaco, cacao, café y especias	-	-	-	-	-	-	-
29.- Aceites y grasas	0	1	1	1	1	1	1
30.- Otros productos alimenticios	27	33	30	34	35	36	36
33.- Pescado congelado y refrigerado	-	-	-	-	-	-	-
37.- Piensos y forrajes	17	11	18	12	12	12	12
<b>GRUPO OTRAS MERCANCIAS</b>	<b>86</b>	<b>85</b>	<b>95</b>	<b>87</b>	<b>90</b>	<b>91</b>	<b>91</b>
19.- Maderas y corcho	2	2	2	2	2	2	2
26.- Papel y pasta	5	5	6	5	5	5	5
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	64	59	70	61	63	64	64
34.- Resto de mercancías	15	19	17	19	20	20	20
<b>GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	<b>262</b>	<b>286</b>	<b>286</b>	<b>295</b>	<b>301</b>	<b>311</b>	<b>311</b>
32.- Automóviles y sus piezas	16	19	17	20	20	21	21
38.- Taras de equipamiento ro-ro	234	253	255	261	267	275	275
39.- Tara contenedores	12	14	14	14	14	15	15
<b>TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA</b>	<b>641</b>	<b>711</b>	<b>721</b>	<b>733</b>	<b>752</b>	<b>773</b>	<b>773</b>

## ANEXO IV. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.

- ✓ Plan de inversiones 2022/2026.
- ✓ Previsión de inversión ajena 2022/2026.
- ✓ Planos programación de inversiones.
- ✓ Principales actuaciones de infraestructuras para la mejora de la accesibilidad terrestre.

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
DEVENGOS (Miles de Euros)

**INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE**

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>PUERTO DE PALMA</b>															
<b>0600</b>		<b>NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES DE PONIENTE</b>			<b>2022</b>	<b>2027</b>	<b>75.052</b>	<b>21.452</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>15.150</b>	<b>8.900</b>	<b>4.700</b>	<b>2.400</b>	<b>22.300</b>
	BL1C3001	Estación Marítima en los Muelles de Ampliación de Poniente Norte (1)		9	2026	2027	4.200							200	4.000
	BL1C3002	Estación Marítima en el Muelle de Paraires del puerto de Palma (1)		9	2026	2027	12.000				4.000			1.000	7.000
	BL1C3003	Ampliación de la Estación Marítima nº4 (2)		9	2022	2024	4.800			50	2.750	2.000			
	BL1C3004	Segunda Ampliación de la Estación Marítima nº4 (1)		9	2026	2027	2.500							200	2.300
	BL1C3005	Estación marítima en el Muelle de Poniente Sur (1)		9	2026	2027	10.000							1.000	9.000
	BL1C3006	Pasarelas móviles en los Muelles de Poniente		9	2022	2024	5.000			100	3.100	1.800			
	BL1C3007	Modificación de las pasarelas fijas en los Muelles de Poniente		9	2023	2025	9.750				3.100	3.000	3.650		
	BL1A3004	Refuerzo de banqueta y acondicionamiento estructural en los Muelles de Paraires y Poniente	GBER	1	2023	2025	3.750				2.100	600	1.050		
	BL1C3008	Adecuación de la Estación Marítima nº1	GBER	9	2023	2024	1.600				100	1.500			
	BL1A4001	Ampliación de la explanada del Muelle de Poniente Norte	ANE	1		2020	21.452	21.452							
<b>0602</b>		<b>ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD</b>			<b>2020</b>	<b>2027</b>	<b>51.147</b>	<b>211</b>	<b>45</b>	<b>2.327</b>	<b>10.750</b>	<b>32.014</b>	<b>1.100</b>	<b>3.200</b>	<b>1.500</b>
	BL1H1(Z16)00	Remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma	ANE	4	2022	2024	43.167			2.167	10.000	31.000			
	BLOG2002	Asistencia Técnica estudios y proyectos Paseo Marítimo Palma	GBER	4	2020	2024	630	211	45	60	200	114			
	BL1Z16001	Mejora del Paseo Marítimo y los accesos peatonales a la Playa de Ca'n Pere Antoni	ANE	4	2026	2027	2.150							1.150	1.000
	BL1Z16002	Reordenación del acceso al Contramuelle Mollet y los jardines de San Telmo	ANE	4	2023	2026	3.100				50	900	1.100	1.050	
	BL1Z16004	Equipamiento para el centro de interpretación puerto-ciudad (Port center)	ANE	4	2022	2023	600			100	500				
	BL1Z16005	Acceso peatonal a los Muelles Comerciales a través del nuevo Paseo de La Riba	ANE	4	2026	2027	1.500							1.000	500
<b>0603</b>		<b>INFRAESTRUCTURAS PARA FERRYS EN LA DÁRSENA ADOSADA AL DIQUE DEL OESTE</b>			<b>2021</b>	<b>2026</b>	<b>239.745</b>	<b>0</b>	<b>292</b>	<b>700</b>	<b>545</b>	<b>1.208</b>	<b>21.000</b>	<b>62.200</b>	<b>153.800</b>
	BL1E1002	Ordenación de superficies y viales para el acceso de vehículos y pasajeros al Dique del Oeste		2	2024	2026	3.100					100	2.000	1.000	
	BL1A3001	A.T. para la redacción de los proyectos constructivos y la correspondiente tramitación ambiental de los nuevos atraques y explanadas para el tráfico de ferrys en el dique del Oeste		1	2021	2024	1.645		292	700	545	108			
	BL1A3002	Nuevos atraques y explanadas para el tráfico de ferrys en la primera alineación y el Muelle de San Carlos y plataforma en del Dique del Oeste del puerto de Palma		1	2025	2027	135.000						1.000	30.000	104.000
	BL1A3003	Nuevos atraques y explanada para el tráfico de ferrys en la segunda alineación del dique del Oeste del puerto de Palma		1	2024	2026	50.000					1.000	18.000	31.000	
	BL1C3009	Nuevas estaciones Marítimas y pasarelas para el tráfico de ferrys en el Dique del Oeste (1)		9	2026	2027	50.000							200	49.800
<b>0613</b>		<b>ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA EN EL PUERTO DE PALMA</b>			<b>2022</b>	<b>2026</b>	<b>12.200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>1.200</b>	<b>4.000</b>	<b>1.100</b>	<b>5.800</b>
	BL1E1001	Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste del puerto de Palma (DENTRO ZS)	GBER	2	2024	2026	3.000					100	2.000	900	
	BL1E1002	Adecuación de accesos superficies y viales en los Muelles de Poniente y Peraires	GBER	2	2023	2025	3.200				100	1.100	2.000		
	BL1E1003	Mejora del acceso desde la Autovía de Levante del puerto de Palma (DENTRO ZS)	GBER	2	2026	2027	6.000							200	5.800
<b>0619</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA</b>			<b>2021</b>	<b>2026</b>	<b>52.489</b>	<b>0</b>	<b>1.164</b>	<b>891</b>	<b>480</b>	<b>1.700</b>	<b>7.001</b>	<b>399</b>	<b>40.854</b>
	BL1B3001	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra en el Muelle de Paraires	CEF	3	2021	2022	1.555		1.164	391	0				
	BL1B3004	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques a tierra en los Muelles de Poniente		3	2026	2027	21.199							199	21.000
	BL1B3007	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales		3	2024	2025	3.701					200	3.501		
	BL1B3002	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra en Dique del Oeste		3	2026	2027	20.054							200	19.854
	BL1B3005	Pila de hidrógeno verde para el suministro eléctrico de la Estación Marítima nº4	EN HYSI	3	2022	2023	980			500	480				0
	BL1B3006	Instalación fotovoltaica para el suministro eléctrico a las Estaciones Marítimas nº 1, 2 y 3		3	2024	2025	1.000					500	500		0
	BL1F9001	Infraestructura eléctrica en alta tensión en el puerto de Palma		3	2024	2025	4.000					1.000	3.000		
<b>SUBTOTAL</b>							<b>430.633</b>	<b>21.663</b>	<b>1.501</b>	<b>4.068</b>	<b>27.025</b>	<b>45.022</b>	<b>37.801</b>	<b>69.299</b>	<b>224.254</b>

\* Código de 4 dígitos que aparece en la versión en pagos del Plan de Inversiones 21/25

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
DEVENGOS (Miles de Euros)

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>430.633</b>	<b>21.663</b>	<b>1.501</b>	<b>4.068</b>	<b>27.025</b>	<b>45.022</b>	<b>37.801</b>	<b>69.299</b>	<b>224.254</b>
<b>7406</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>4.258</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>2.258</b>	<b>1.900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL1B3003	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el Puerto de Palma (EE)	MRR	3	2022	2024	2.993			100	1.893	1.000			
	BL1C3009	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima nº6 del puerto de Palma	MRR	9	2023	2024	1.265				365	900			
<b>0620</b>		<b>ACTUACIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL PUERTO DE PALMA</b>			<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>644</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>494</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL1Z16006	Actuaciones para la mejora de la accesibilidad en el puerto de Palma	ANE	2	2022	2023	644			150	494				
<b>0604</b>		<b>RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE PALMA</b>			<b>2019</b>	<b>2027</b>	<b>61.595</b>	<b>7.779</b>	<b>1.215</b>	<b>671</b>	<b>1.600</b>	<b>9.650</b>	<b>14.350</b>	<b>14.200</b>	<b>12.130</b>
	BL1C5001	Habilitación del Edificio nº 3 del Muelle Viejo		4	2020	2021	5.361	4.495	866						
	BL1C4001	Reordenación del Contramuelle Mollet y de los muelles, explanadas y edificios de la industria pesquera y del MMM en el puerto de Palma (4)		7	2024	2027	25.130					300	3.000	9.700	12.130
	BL1B3004	Actuaciones para la mejora de la operatividad y el entorno puerto-ciudad en la Dársena del Molinar de Levante	GBER	9	2019	2021	3.608	3.284	324						
	BL1C5001	Habilitación del edificio de servicios portuarios situado en el Muelle Viejo y el Camino de la Escollera		0	2024	2026	6.500					1.500	3.000	2.000	
	BL1C9002	Habilitación del edificio de la dársena deportiva del Molinar de Levante		9	2021	2023	946		25	621	300				
	BL1B3005	Sistema de telecomunicaciones, seguridad y gestión de las instalaciones del Puerto de Palma (SyP)	GBER	6	2025	2026	3.000							500	2.500
	BL1A3005	Acondicionamiento y mejora estructural del puente de Ca'n Barberà	GBER	2	2024	2025	2.500					1.300	1.200		
	BL1A3006	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de San Magín	GBER	1	2023	2025	1.800				600	800	400		
	BL1D3002	Pasarela móvil en la Terminal Marítima nº6		9	2024	2025	1.000					500	500		
	BL1A3007	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de la segunda alineación del Dique del Oeste (3)	GBER	1	2024	2025	6.350					1.050	5.300		
	BL1A3007	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de Rama Corta	GBER	1	2022	2024	1.900			50	550	1.300			
	BL1A3009	Mejora de los elementos de amarre del puerto de Palma	GBER	1	2023	2024	1.700				100	1.600			
	BL1A3008	Acondicionamiento de los diques del Portixol y del Molinar	GBER	1	2023	2025	1.800				50	1.300	450		
<b>0606</b>		<b>PUERTO DE ALCUDIA</b> <b>NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES COMERCIALES Y MUELLES DE PONIENTE</b>			<b>2023</b>	<b>2027</b>	<b>17.900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>150</b>	<b>2.050</b>	<b>1.000</b>	<b>8.000</b>	<b>6.700</b>
	BL2A3001	Habilitación del testero de la explanada de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros	GBER	1	2023	2027	15.900				50	150	1.000	8.000	6.700
	BL2C3002	Pasarelas móviles en los muelles de Ribera y Primera Alineación de Poniente del puerto de Alcudia		9	2023	2024	2.000				100	1.900			
<b>0621</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA</b>			<b>2023</b>	<b>2025</b>	<b>6.742</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>600</b>	<b>6.042</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL2B3001	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Alcudia para la conexión eléctrica de los buques a tierra		3	2023	2025	6.742				100	600	6.042		
<b>7506</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>2.532</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>881</b>	<b>300</b>	<b>351</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL2B3002	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Alcudia	MRR	3	2022	2023	1.081			881	200				
	BL2C3001	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima del puerto de Alcudia	MRR	3	2023	2025	1.451				100	351	1.000		
<b>0622</b>		<b>ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE ALCUDIA</b>			<b>2021</b>	<b>2021</b>	<b>803</b>	<b>0</b>	<b>803</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL2Z16001	Mejora de la urbanización de las calles Teodoro Canet y Gabriel Roca en el puerto de Alcudia	ANE	4	2021	2021	803		803						
<b>SUBTOTAL</b>							<b>525.107</b>	<b>29.442</b>	<b>3.519</b>	<b>5.870</b>	<b>31.927</b>	<b>59.573</b>	<b>60.193</b>	<b>91.499</b>	<b>243.084</b>

## PLAN DE INVERSIONES 2022-2026

DEVENGOS (Miles de Euros)

Hoja 3 de 6

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>525.107</b>	<b>29.442</b>	<b>3.519</b>	<b>5.870</b>	<b>31.927</b>	<b>59.573</b>	<b>60.193</b>	<b>91.499</b>	<b>243.084</b>
<b>0608</b>		<b>PUERTO DE EIVISSA</b> <b>EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC</b>			<b>2019</b>	<b>2027</b>	<b>25.670</b>	<b>3.045</b>	<b>3.384</b>	<b>7.091</b>	<b>1.200</b>	<b>1.700</b>	<b>6.300</b>	<b>2.100</b>	<b>850</b>
	BL3C3001	Estación Marítima en Explanada y Muelles Comerciales al Abrigo del Dique de Botafoc		9	2019	2023	14.520	3.045	3.384	7.091	1.000				
	BL3A9001	Nuevas escaleras mecánicas y mejora de los itinerarios peatonales de acceso a los pantalanes y E.M. en Botafoc		9	2023	2025	3.000				100	600	2.300		
	BL3A3001	Nuevos pantalanes para embarcaciones de pequeña eslora en el arranque de las explanadas al abrigo del dique de Botafoc	GBER	1	2023	2024	1.100				100	1.000			
	BL3C1001	Edificio para el almacenamiento temporal de mercancías y el preembarque de vehículos en la explanada del Botafoc		1	2024	2026	6.000					100	4.000	1.900	
	BL3A3002	Habilitación del Muelle Transversal 2 para el atraque de grandes buques de crucero en los Muelles Comerciales al abrigo del dique de Botafoc	GBER	1	2026	2027	1.050					0	0	200	850
<b>0623</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA</b>			<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>33.906</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.000</b>	<b>29.906</b>	<b>0</b>
	BL3B9001	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle adosado del puerto de Eivissa		3	2025	2026	6.634						1.000	5.634	
	BL3B9002	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de ribera de Poniente del puerto de Eivissa		3	2025	2026	2.150						1.000	1.150	
	BL3B9003	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales del puerto de Eivissa		3	2025	2026	3.701						1.000	2.701	
	BL3B9004	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa		3	2025	2026	21.421						1.000	20.421	
<b>7606</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>2023</b>	<b>2025</b>	<b>819</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>450</b>	<b>319</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL3B3001	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (EE)	MRR	3	2023	2025	819				50	450	319		
<b>0624</b>		<b>ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE EIVISSA</b>			<b>2022</b>	<b>2026</b>	<b>6.280</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>1.080</b>	<b>1.100</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>
	BL3Z16003	Mejora de los elementos de la masa arbórea del Puerto de Eivissa y de las superficies colindantes al camino de acceso a los muelles del Botafoc	ANE	4	2023	2026	5.200				100	1.100	2.000	2.000	
	BL3Z16002	Adecuación del vial de la Ribera de Poniente del puerto de Eivissa	ANE	4	2022	2023	1.080			100	980				
<b>0609</b>		<b>RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE EIVISSA</b>			<b>2019</b>	<b>2027</b>	<b>44.780</b>	<b>97</b>	<b>0</b>	<b>1.150</b>	<b>8.633</b>	<b>6.050</b>	<b>7.350</b>	<b>9.300</b>	<b>12.200</b>
	BL3A2001	Acondicionamiento estructural del paramento exterior del espaldón del Dique de Botafoc	GBER	1	2019	2023	1.280	97		200	983				
	BL3C3002	Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera		9	2026	2027	4.400							200	4.200
	BL3A3003	Pantalanes y tacón Ro-Ro para embarcaciones destinadas al tráfico Eivissa-Formentera en los M.M.C.C.	GBER	9	2026	2027	5.000							200	4.800
	BL3F9001	Instalaciones destinadas a la protección contra incendios en el Muelle Adosado al Dique Botafoc (SyP)		3	2024	2025	1.100					50	1.050		
	BL3C5001	Ampliación y mejora del edificio de oficinas en el puerto de Eivissa (1)		3	2024	2026	3.000					100	800	2.100	
	BL3A2001	Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc	GBER	1	2022	2024	10.900			950	6.950	3.000			
	BL3C4001	Edificio Cofradía pescadores en MMCC (1)		7	2024	2025	2.000					200	1.800		
	BL3A2001	Reconfiguración de las estructuras marítimas de defensa del canal de entrada interior del puerto	GBER	1	2026	2027	10.000							6.800	3.200
	BL3B1001	Renovación de los sistemas de defensa de los muelles del puerto de Eivissa	GBER	1	2023	2025	2.000				400	600	1.000		
	BL3A3003	Adecuación y mejora estructural de los duques de Alba de la zona Sur	GBER	1	2024	2024	1.000					1.000			
	BL3A3004	Ampliación del tacón de la parte Sur del Muelle Transversal Norte en Botafoc	GBER	1	2023	2025	1.500				100	200	1.200		
	BL3F9002	Nueva red contra incendios en los MMCC ( SyP)		3	2023	2025	1.500				100	500	900		
	BL3C1001	Almacén cubierto en MMCC del puerto de Eivissa (1)		3	2023	2025	1.100				100	400	600		
<b>SUBTOTAL</b>							<b>636.562</b>	<b>32.584</b>	<b>6.903</b>	<b>14.211</b>	<b>42.890</b>	<b>68.873</b>	<b>80.162</b>	<b>134.805</b>	<b>256.134</b>

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
DEVENGOS (Miles de Euros)

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>636.562</b>	<b>32.584</b>	<b>6.903</b>	<b>14.211</b>	<b>42.890</b>	<b>68.873</b>	<b>80.162</b>	<b>134.805</b>	<b>256.134</b>
<b>0610</b>		<b>PUERTO DE LA SAVINA</b>			<b>2019</b>	<b>2024</b>	<b>10.949</b>	<b>5.521</b>	<b>2.028</b>	<b>100</b>	<b>1.600</b>	<b>1.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL5C4001	ACTUACIONES EN PUERTO DE LA SAVINA													
		Nuevo edificio destinado para uso de la industria pesquera		7	2020	2021	1.043	925	118						
	BL5C5001	Habilitación de la primera planta del edificio A de servicios		3	2022	2024	1.100			100	900	100			
	BL5E9001	Acondicionamiento de viales y zonas peatonales de acceso al puerto	GBER	2	2019	2021	6.506	4.596	1.910						
	BL5A3001	Adecuación y mejora del dique y del muelle diente exterior	GBER	1	2023	2024	2.300				700	1.600			
<b>0625</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE LA SAVINA</b>			<b>2023</b>	<b>2026</b>	<b>3.588</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>	<b>1.988</b>	<b>0</b>
	BL5C3002	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de pasajeros del puerto de La Savina		3	2025	2026	2.988						1.000	1.988	
	BL5C3001	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima del puerto de La Savina		3	2023	2024	600				500	100			
<b>0611</b>		<b>PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2023</b>	<b>2027</b>	<b>14.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>	<b>4.800</b>	<b>6.900</b>	<b>1.900</b>
	BL4C3001	ACTUACIONES EN MUELLE COS NOU													
		Estación Marítima en los Muelles del Cos Nou		9	2023	2026	8.700				100	1.000	2.000	5.600	
	BL4B3001	Acondicionamiento de parcela al norte del Cos Nou	GBER	2	2026	2027	2.000							100	1.900
	BL4B3002	Ordenación de superficies y viales en las explanadas del Cos Nou	GBER	2	2025	2026	4.000						2.800	1.200	
<b>0626</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>10.989</b>	<b>389</b>	<b>665</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.000</b>	<b>7.935</b>	<b>0</b>
	BL4B3003	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles del Cos Nou del puerto de Mao		3	2025	2026	3.301						1.000	2.301	
	BL4B3004	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle de cruceros del puerto de Mao		3	2025	2026	6.634						1.000	5.634	
	BL4B3003	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Maó (EE)	IDAAE	3	2020	2021	1.054	389	665						
<b>0627</b>		<b>ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>8.875</b>	<b>877</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>2.000</b>	<b>4.400</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>
	BL4H1002	Reurbanización de la Ribera Sur del puerto de Maó entre La Colarsega y Cala Figuera (5)	GBER	4	2023	2026	7.000				500	1.500	4.000	1.000	
	BL4H1003	Rampa de acceso a los muelles entre Cala Corb y Moll de'n Pons (5)	GBER	4	2024	2025	900					500	400		
	BL4H1001	Mejora de la accesibilidad peatonal en la Costa de Ses Voltes	GBER	4	2019	2021	975	877	98						
<b>0612</b>		<b>RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2019</b>	<b>2027</b>	<b>37.195</b>	<b>3.995</b>	<b>2.039</b>	<b>511</b>	<b>1.600</b>	<b>6.250</b>	<b>5.400</b>	<b>7.400</b>	<b>10.000</b>
	BL4A3001	Mejora del Muelle de Poniente de la Base Naval	GBER	1	2026	2027	8.000							100	7.900
	BL4F9001	Desplazamiento de líneas de A.T. en el acceso Oeste del puerto de Maó (6)		3	2026	2027	1.200							100	1.100
	BL4A3002	Acondicionamiento estructural del atraque de Levante del Muelle de Pasajeros	GBER	9	2019	2021	4.409	2.395	2.014						
	BL4A3003	Acondicionamiento estructural del arranque del Muelle de Pasajeros	GBER	9	2026	2027	1.500							500	1.000
	BL4F9003	Instalaciones destinadas a la protección conrtraincendios en los Muelles de la Estación Naval (SyP)		3	2025	2026	800						100	700	
	BL4A4001	Ampliación de la superficie de operaciones del Muelle de Pasajeros	GBER	1	2023	2024	4.700				700	4.000			
	BL4A3004	Acondicionamiento y mejora del muelle de la Isla del Aire	GBER	1	2023	2024	750				100	650			
	BL4A3005	Pantalanes para embarcaciones deportivas en Cala Corb	GBER	8	2019	2023	1.948	1.310	0	138	500				
	BL4A3006	Habilitación de muelles del Jonquet en el puerto de Maó	GBER	8	2019	2022	688	290	25	373					
	BL4A3007	Acondicionamiento de infraestructuras portuarias en la Solana	GBER	1	2024	2025	1.000					400	600		
	BL4A3008	Acondicionamiento y ampliación de los muelles y las superficies en Cala Figuera (7)	GBER	8	2024	2026	10.200					200	4.000	6.000	
	BL4C5001	Habilitación y reforma de los edificios 1 y 2		3	2023	2025	2.000				300	1.000	700		
<b>0628</b>		<b>ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA EN EL PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>376</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>276</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL4E1001	Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3 (DENTRO ZS)	GBER	2	2022	2023	376			100	276				
<b>SUBTOTAL</b>							<b>723.234</b>	<b>43.366</b>	<b>11.733</b>	<b>14.922</b>	<b>47.466</b>	<b>79.923</b>	<b>97.762</b>	<b>160.028</b>	<b>268.034</b>

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
DEVENGOS (Miles de Euros)

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>723.234</b>	<b>43.366</b>	<b>11.733</b>	<b>14.922</b>	<b>47.466</b>	<b>79.923</b>	<b>97.762</b>	<b>160.028</b>	<b>268.034</b>
<b>0617</b>		<b>ACTUACIONES GENERALES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL</b>			<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>3.100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>1.300</b>	<b>1.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BLOZ16001	Plan de accesibilidad en los puertos de Eivissa, La Savina, Maó y Alcudia	ANE	2	2022	2024	3.100			100	1.300	1.700			
<b>0618</b>		<b>ACTUACIONES GENERALES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN LOS PUERTOS DE LA APB</b>			<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>2.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>400</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BLOC9001	Mejoras de eficiencia energética en los edificios de la APB según IEE		3	2022	2025	2.500			100	1.000	1.000	400		
<b>6906</b>		<b>ACTUACIONES GENERALES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN LOS PUERTOS DE LA APB ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>2022</b>	<b>2022</b>	<b>403</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>403</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BLOC9002	A.T. para la redacción de proyecto constructivo y dirección de obra de reparación de deficiencias detectadas en el Informe de evaluación de edificios (IEE) y el informe de auditoría	MRR	3	2022	2022	403			403					
<b>0614</b>		<b>EXPROPIACIONES Y ADQUISICIÓN DE TERRENOS</b>			<b>2019</b>	<b>2026</b>	<b>10.347</b>	<b>147</b>	<b>162</b>	<b>1.200</b>	<b>838</b>	<b>2.000</b>	<b>5.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>
	BL2G6001	Adq.de terrenos para nuevas explanadas en el Pto de Alcudia		2	2024	2026	4.000					1.000	2.000	1.000	
	BL4G6001	Adquisición de terrenos e inmuebles en el Pto Maó		2	2019	2023	1.347	147	162	700	338				
	BL3G6001	Adquisición de terrenos en Eivissa		2	2024	2025	2.000					500	1.500		
	BL5G6001	Adquisición de terrenos en La Savina		2	2022	2025	3.000		0	500	500	500	1.500		
<b>0615</b>		<b>INVERSIONES GENERICAS Y MENORES</b>			<b>2019</b>	<b>2025</b>	<b>70.071</b>	<b>9.863</b>	<b>7.315</b>	<b>11.874</b>	<b>10.800</b>	<b>11.639</b>	<b>9.440</b>	<b>9.140</b>	<b>0</b>
	BLOZ2003	Rehabilitación de la cubierta y de elementos estructurales del faro de Tagomago	ANE	6	2024	2025	1.100					1.000	100		
	BLOZ2002	Rehabilitación del faro de Conejera	ANE	6	2022	2024	1.000			100	500	400			
	BLOZ2001	Señales marítimas	ANE	6	2019	2026	3.615	1.284	331	400	400	400	400	400	
	BLOZ2004	Adecuación de instalaciones técnicas en los faros de las Islas Baleares	ANE	6	2023	2024	1.620				900	720			
	BLOZ2005	Adecuación de instalaciones técnicas en balizas gestonas por la APB	ANE	6	2023	2025	600				100	300	200		
	BLOG2001	Asistencias Técnicas			Continua	Continua	17.224	2.204	2.536	2.884	2.400	2.400	2.400	2.400	
	BLOG3001	Obras varias y menores			Continua	Continua	26.989	4.721	2.079	4.189	4.000	4.000	4.000	4.000	
	BLOG4001	Liquidaciones y revisiones			Continua	Continua	5.284	391	934	2.359	400	400	400	400	
	BLOG5001	Equipos informáticos			Continua	Continua	1.495	126	169	240	240	240	240	240	
	BLOH9001	Otras inversiones			Continua	Continua	7.220	868	1.250	1.102	1.000	1.000	1.000	1.000	
	BLOH3001	2 % CULTURAL	GBER		Continua	Continua	3.924	269	16	600	860	779	700	700	
<b>0629</b>		<b>DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN</b>			<b>2019</b>	<b>2024</b>	<b>4.800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>1.300</b>	<b>2.200</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>0</b>
	BLOZ1001	Infraestructuras TIC para la mejora del control del tráfico marítimo en los puertos de Ibiza y La Savina	ANE	6	2022	2024	1.200			100	800	300			
	BLOZ1002	Infraestructuras TIC para la mejora del control del tráfico marítimo en los puertos de Palma, Maó y Alcudia	ANE	6	2023	2024	1.600				100	1.500			
	BLOH7001	I+D+I			2022	2026	2.000			400	400	400	400	400	
<b>0616</b>		<b>INMOVILIZADO INTANGIBLE</b>			<b>2019</b>	<b>2026</b>	<b>3.700</b>	<b>671</b>	<b>404</b>	<b>625</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>0</b>
	BLOI9001	Otro inmovilizado inmaterial			2019	2026	3.700	671	404	625	500	500	500	500	
<b>TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE</b>							<b>818.155</b>	<b>54.047</b>	<b>19.614</b>	<b>29.724</b>	<b>63.204</b>	<b>98.962</b>	<b>113.502</b>	<b>171.068</b>	<b>268.034</b>

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**

DEVENGOS (Miles de Euros)

**INVERSIÓN FINANCIERA**

Hoja 6 de 6

* Código de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
	BLOJ1001	Concesión préstamos al personal a l/p			2020	2026	2.515	664	151	340	340	340	340	340	
		Aportaciones al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre			2020	2026	27.963	8.946	1.243	3.845		13.453	476		
<b>TOTAL INVERSIÓN FINANCIERA</b>							<b>30.478</b>	<b>9.610</b>	<b>1.394</b>	<b>4.185</b>	<b>340</b>	<b>13.793</b>	<b>816</b>	<b>340</b>	<b>0</b>

<b>TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE + FINANCIERA</b>							<b>848.633</b>	<b>63.657</b>	<b>21.008</b>	<b>33.909</b>	<b>63.544</b>	<b>112.755</b>	<b>114.318</b>	<b>171.408</b>	<b>268.034</b>
---	--	--	--	--	--	--	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------

**OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO**

* Código de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
		Reversión de concesiones			2020	2020	17	17							
<b>TOTAL OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO</b>							<b>17</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>TOTAL INVERSIÓN + OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO</b>							<b>848.650</b>	<b>63.674</b>	<b>21.008</b>	<b>33.909</b>	<b>63.544</b>	<b>112.755</b>	<b>114.318</b>	<b>171.408</b>	<b>268.034</b>
--	--	--	--	--	--	--	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------

**OTRAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA/FERROVIARIA FUERA DE LA ZONA DE SERVICIO (cuadro B3 intermodalidad)**

* Código de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
	BL4E1002	Mejora de la carretera Me-3 para el acceso al Cos Nou en el puerto de Maó (FFAT) (4)	AT	GB	2	2022	2024	2.000		200	1.000	800			
	BL1E1004	Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste del puerto de Palma (FUERA ZS)	AT	GB	2	2024	2026	9.000				100	2.000	6.900	
<b>TOTAL</b>							<b>11.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>1.000</b>	<b>900</b>	<b>2.000</b>	<b>6.900</b>	<b>0</b>

(1) Condicionado a la aprobación de un nuevo Plan Especial del puerto

(2) Condicionado a la aprobación de la modificación del vigente Plan Especial del puerto

(3) Condicionado a que no se aprueben las infraestructuras para ferrys en el dársena adosada al Dique del Oeste

(4) Condicionada a que se apruebe el mecanismo jurídico-administrativo que debe regular la construcción y la explotación del Museo Marítimo de Mallorca.

(5) Condicionada a la formalización de convenio con el Ayuntamiento, o bien a la justificación de su rentabilidad económica-financiera

(6) Ejecución vinculada a la resolución de conflictos entre la normativa legal de puertos y de redes eléctricas

(7) Pendiente de análisis alcance y forma de gestión

## PLAN DE INVERSIONES 2022-2026

PAGOS (Miles de Euros)

## INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Hoja 1 de 6

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
		<b>PUERTO DE PALMA</b>													
<b>0600</b>		<b>NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES DE PONIENTE</b>			<b>2017</b>	<b>2027</b>	<b>75.052</b>	<b>21.452</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>15.100</b>	<b>8.250</b>	<b>4.850</b>	<b>2.450</b>	<b>22.900</b>
	BL1C3001	Estación Marítima en los Muelles de Ampliación de Poniente Norte (1)		9	2027	2027	4.200								4.200
	BL1C3002	Estación Marítima en el Muelle de Paraires del puerto de Palma (1)		9	2026	2027	12.000				4.000			900	7.100
	BL1C3003	Ampliación de la Estación Marítima nº4 (2)		9	2022	2025	4.800			50	2.700	1.550	500		
	BL1C3004	Segunda Ampliación de la Estación Marítima nº4 (1)		9	2027	2027	2.500								2.500
	BL1C3005	Estación marítima en el Muelle de Poniente Sur (1)		9	2026	2027	10.000							900	9.100
	BL1C3006	Pasarelas móviles en los Muelles de Poniente		9	2023	2024	5.000				3.200	1.800			
	BL1C3007	Modificación de las pasarelas fijas en los Muelles de Poniente		9	2023	2026	9.750				3.000	3.100	3.000	650	
	BL1A3004	Refuerzo de banqueta y acondicionamiento estructural en los Muelles de Paraires y Poniente	GBER	1	2023	2025	3.750				2.100	300	1.350		
	BL1C3008	Adecuación de la Estación Marítima nº1	GBER	9	2023	2024	1.600				100	1.500			
	BL1A4001	Ampliación de la explanada del Muelle de Poniente Norte	ANE	1	2017	2021	21.452	21.452							
<b>0602</b>		<b>ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD</b>			<b>2020</b>	<b>2027</b>	<b>51.147</b>	<b>211</b>	<b>45</b>	<b>2.160</b>	<b>9.917</b>	<b>32.914</b>	<b>1.100</b>	<b>3.050</b>	<b>1.750</b>
	BL1H1(Z16)00	Remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma	ANE	4	2022	2024	43.167			2.000	9.167	32.000			
	BLOG2002	Asistencia Técnica estudios y proyectos Paseo Marítimo Palma	GBER	4	2020	2024	630	211	45	60	200	114			
	BL1Z16001	Mejora del Paseo Marítimo y los accesos peatonales a la Playa de Ca'n Pere Antoni	ANE	4	2026	2027	2.150							1.000	1.150
	BL1Z16002	Reordenación del acceso al Contramuelle Mollet y los jardines de San Telmo	ANE	4	2023	2026	3.100				50	800	1.100	1.150	
	BL1Z16004	Equipamiento para el centro de interpretación puerto-ciudad (Port center)	ANE	4	2022	2023	600			100	500				
	BL1Z16005	Acceso peatonal a los Muelles Comerciales a través del nuevo Paseo de La Riba	ANE	4	2026	2027	1.500							900	600
<b>0603</b>		<b>INFRAESTRUCTURAS PARA FERRYS EN LA DÁRSENA ADOSADA AL DIQUE DEL OESTE</b>			<b>2021</b>	<b>2027</b>	<b>239.745</b>	<b>0</b>	<b>49</b>	<b>943</b>	<b>545</b>	<b>1.008</b>	<b>19.400</b>	<b>56.800</b>	<b>161.000</b>
	BL1E1002	Ordenación de superficies y viales para el acceso de vehículos y pasajeros al Dique del Oeste		2	2025	2026	3.100						1.900	1.200	
	BL1A3001	A.T. para la redacción de los proyectos constructivos y la correspondiente tramitación ambiental de los nuevos atraques y explanadas para el tráfico de ferrys en el dique del Oeste		1	2021	2024	1.645		49	943	545	108			
	BL1A3002	Nuevos atraques y explanadas para el tráfico de ferrys en la primera alineación y el Muelle de San Carlos y plataforma en del Dique del Oeste del puerto de Palma		1	2025	2027	135.000						900	25.100	109.000
	BL1A3003	Nuevos atraques y explanada para el tráfico de ferrys en la segunda alineación del dique del Oeste del puerto de Palma		1	2024	2027	50.000					900	16.600	30.500	2.000
	BL1C3009	Nuevas estaciones Marítimas y pasarelas para el tráfico de ferrys en el Dique del Oeste (1)		9	2027	2027	50.000								50.000
<b>0613</b>		<b>ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA EN EL PUERTO DE PALMA</b>			<b>2025</b>	<b>2027</b>	<b>12.200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.200</b>	<b>3.900</b>	<b>1.100</b>	<b>6.000</b>
	BL1E1001	Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste del puerto de Palma (DENTRO ZS)	GBER	2	2025	2026	3.000						1.900	1.100	
	BL1E1002	Adecuación de accesos superficies y viales en los Muelles de Poniente y Peraires	GBER	2	2024	2025	3.200					1.200	2.000		
	BL1E1003	Mejora del acceso desde la Autovía de Levante del puerto de Palma (DENTRO ZS)	GBER	2	2027	2027	6.000								6.000
<b>0619</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA</b>			<b>2021</b>	<b>2026</b>	<b>52.489</b>	<b>0</b>	<b>627</b>	<b>1.428</b>	<b>480</b>	<b>1.600</b>	<b>4.101</b>	<b>3.000</b>	<b>41.253</b>
	BL1B3001	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra en el Muelle de Paraires	CEF	3	2021	2022	1.555		627	928					
	BL1B3004	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques a tierra en los Muelles de Poniente		3	2027	2027	21.199								21.199
	BL1B3007	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales		3	2024	2025	3.701					200	3.501		
	BL1B3002	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra en Dique del Oeste		3	2027	2027	20.054								20.054
	BL1B3005	Pila de hidrógeno verde para el suministro eléctrico de la Estación Marítima nº4	EN HYSI	3	2022	2023	980			500	480				
	BL1B3006	Instalación fotovoltaica para el suministro eléctrico a las Estaciones Marítimas nº 1, 2 y 3		3	2024	2025	1.000					500	500		
	BL1F9001	Infraestructura eléctrica en alta tensión en el puerto de Palma		3	2024	2026	4.000					900	100	3.000	
		<b>SUBTOTAL</b>					<b>430.633</b>	<b>21.663</b>	<b>721</b>	<b>4.581</b>	<b>26.042</b>	<b>44.972</b>	<b>33.351</b>	<b>66.400</b>	<b>232.903</b>

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**

PAGOS (Miles de Euros)

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>430.633</b>	<b>21.663</b>	<b>721</b>	<b>4.581</b>	<b>26.042</b>	<b>44.972</b>	<b>33.351</b>	<b>66.400</b>	<b>232.903</b>
<b>7406</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>4.258</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>1.700</b>	<b>2.458</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL1B3003	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el Puerto de Palma (EE)	MRR	3	2022	2024	2.993			100	1.700	1.193			
	BL1C3009	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima nº6 del puerto de Palma	MRR	9	2024	2024	1.265					1.265			
<b>0620</b>		<b>ACTUACIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL PUERTO DE PALMA</b>			<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>644</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>594</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL1Z16006	Actuaciones para la mejora de la accesibilidad en el puerto de Palma	ANE	2	2022	2023	644			50	594				
<b>0604</b>		<b>RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE PALMA</b>			<b>2019</b>	<b>2027</b>	<b>61.595</b>	<b>7.631</b>	<b>1.363</b>	<b>400</b>	<b>1.721</b>	<b>9.200</b>	<b>14.150</b>	<b>14.100</b>	<b>13.030</b>
	BL1C5001	Habilitación del Edificio nº 3 del Muelle Viejo		4	2020	2021	5.361	4.495	866						
	BL1C4001	Reordenación del Contramuelle Mollet y de los muelles, explanadas y edificios de la industria pesquera y del MMM en el puerto de Palma (4)		7	2024	2027	25.130					200	2.900	9.200	12.830
	BL1B3004	Actuaciones para la mejora de la operatividad y el entorno puerto-ciudad en la Dársena del Molinar de Levante	GBER	9	2019	2021	3.608	3.136	472						
	BL1C5001	Habilitación del edificio de servicios portuarios situado en el Muelle Viejo y el Camino de la Escollera		0	2024	2026	6.500					1.400	3.100	2.000	
	BL1C9002	Habilitación del edificio de la dársena deportiva del Molinar de Levante		9	2021	2023	946		25	400	521				
	BL1B3005	Sistema de telecomunicaciones, seguridad y gestión de las instalaciones del Puerto de Palma (SyP)	GBER	6	2026	2027	3.000							2.800	200
	BL1A3005	Acondicionamiento y mejora estructural del puente de Ca'n Barberà	GBER	2	2024	2026	2.500					1.200	1.200	100	
	BL1A3006	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de San Magín	GBER	1	2023	2025	1.800				550	800	450		
	BL1D3002	Pasarela móvil en la Terminal Marítima nº6		9	2024	2025	1.000					450	550		
	BL1A3007	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de la segunda alineación del Dique del Oeste (3)	GBER	1	2024	2025	6.350					1.050	5.300		
	BL1A3007	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de Rama Corta	GBER	1	2023	2025	1.900				550	1.250	100		
	BL1A3009	Mejora de los elementos de amarre del puerto de Palma	GBER	1	2023	2024	1.700				100	1.600	0		
	BL1A3008	Acondicionamiento de los diques del Portixol y del Molinar	GBER	1	2024	2025	1.800					1.250	550		
<b>0606</b>		<b>PUERTO DE ALCUDIA</b>													
		<b>NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES COMERCIALES Y MUELLES DE PONIENTE</b>			<b>2023</b>	<b>2027</b>	<b>17.900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>2.080</b>	<b>920</b>	<b>7.600</b>	<b>7.200</b>
	BL2A3001	Habilitación del testero de la explanada de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros	GBER	1	2023	2027	15.900				50	130	920	7.600	7.200
	BL2C3002	Pasarelas móviles en los muelles de Ribera y Primera Alineación de Poniente del puerto de Alcudia		9	2023	2024	2.000				50	1.950			
<b>0621</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA</b>			<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>6.742</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>600</b>	<b>6.142</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL2B3001	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Alcudia para la conexión eléctrica de los buques a tierra		3	2024	2025	6.742					600	6.142		
<b>7506</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>2022</b>	<b>2025</b>	<b>2.532</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>800</b>	<b>281</b>	<b>451</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL2B3002	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Alcudia	MRR	3	2022	2023	1.081			800	281				
	BL2C3001	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima del puerto de Alcudia	MRR	3	2024	2025	1.451					451	1.000		
<b>0622</b>		<b>ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE ALCUDIA</b>			<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>803</b>	<b>0</b>	<b>803</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL2Z16001	Mejora de la urbanización de las calles Teodoro Canet y Gabriel Roca en el puerto de Alcudia	ANE	4	2021	2021	803		803						
<b>SUBTOTAL</b>							<b>525.107</b>	<b>29.294</b>	<b>2.887</b>	<b>5.931</b>	<b>30.438</b>	<b>59.761</b>	<b>55.563</b>	<b>88.100</b>	<b>253.133</b>

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**

PAGOS (Miles de Euros)

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>525.107</b>	<b>29.294</b>	<b>2.887</b>	<b>5.931</b>	<b>30.438</b>	<b>59.761</b>	<b>55.563</b>	<b>88.100</b>	<b>253.133</b>
<b>0608</b>		<b>PUERTO DE EIVISSA</b> <b>EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC</b>			<b>2019</b>	<b>2027</b>	<b>25.670</b>	<b>3.045</b>	<b>3.384</b>	<b>7.091</b>	<b>1.000</b>	<b>1.850</b>	<b>6.350</b>	<b>1.900</b>	<b>1.050</b>
	BL3C3001	Estación Marítima en Explanada y Muelles Comerciales al Abrigo del Dique de Botafoc		9	2019	2023	14.520	3.045	3.384	7.091	1.000				
	BL3A9001	Nuevas escaleras mecánicas y mejora de los itinerarios peatonales de acceso a los pantalanes y E.M. en Botafoc		9	2024	2025	3.000					650	2.350		
	BL3A3001	Nuevos pantalanes para embarcaciones de pequeña eslora en el arranque de las explanadas al abrigo del dique de Botafoc	GBER	1	2024	2024	1.100					1.100			
	BL3C1001	Edificio para el almacenamiento temporal de mercancías y el preembarque de vehículos en la explanada del Botafoc		1	2024	2026	6.000					100	4.000	1.900	
	BL3A3002	Habilitación del Muelle Transversal 2 para el atraque de grandes buques de crucero en los Muelles Comerciales al abrigo del dique de Botafoc	GBER	1	2027	2027	1.050								1.050
<b>0623</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA</b>			<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>33.906</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.000</b>	<b>29.906</b>	<b>0</b>
	BL3B9001	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle adosado del puerto de Eivissa		3	2025	2026	6.634						1.000	5.634	
	BL3B9002	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de ribera de Poniente del puerto de Eivissa		3	2025	2026	2.150						1.000	1.150	
	BL3B9003	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales del puerto de Eivissa		3	2025	2026	3.701						1.000	2.701	
	BL3B9004	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa		3	2025	2026	21.421						1.000	20.421	
<b>7606</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>2023</b>	<b>2025</b>	<b>819</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>400</b>	<b>369</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL3B3001	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (EE)	MRR	3	2023	2025	819				50	400	369		
<b>0624</b>		<b>ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE EIVISSA</b>			<b>2019</b>	<b>2026</b>	<b>6.280</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.080</b>	<b>1.200</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>
	BL3Z16003	Mejora de los elementos de la masa arbórea del Puerto de Eivissa y de las superficies colindantes al camino de acceso a los muelles del Botafoc	ANE	4	2024	2026	5.200					1.200	2.000	2.000	
	BL3Z16002	Adecuación del vial de la Ribera de Poniente del puerto de Eivissa	ANE	4	2023	2023	1.080				1.080				
<b>0609</b>		<b>RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE EIVISSA</b>			<b>2019</b>	<b>2026</b>	<b>44.780</b>	<b>97</b>	<b>0</b>	<b>1.080</b>	<b>7.403</b>	<b>7.070</b>	<b>7.480</b>	<b>8.250</b>	<b>13.400</b>
	BL3A2001	Acondicionamiento estructural del paramento exterior del espaldón del Dique de Botafoc	GBER	1	2019	2023	1.280	97		180	1.003				
	BL3C3002	Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera		9	2027	2027	4.400								4.400
	BL3A3003	Pantalanes y tacón Ro-Ro para embarcaciones destinadas al tráfico Eivissa-Formentera en los M.M.C.C.	GBER	9	2027	2027	5.000								5.000
	BL3F9001	Instalaciones destinadas a la protección contra incendios en el Muelle Adosado al Dique Botafoc (SyP)		3	2025	2025	1.100						1.100		
	BL3C5001	Ampliación y mejora del edificio de oficinas en el puerto de Eivissa (1)		3	2024	2026	3.000					100	750	2.150	
	BL3A2001	Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc	GBER	1	2022	2024	10.900			900	6.050	3.950			
	BL3C4001	Edificio Cofradía pescadores en MMCC (1)		7	2024	2025	2.000					200	1.800		
	BL3A2001	Reconfiguración de las estructuras marítimas de defensa del canal de entrada interior del puerto	GBER	1	2026	2027	10.000							6.000	4.000
	BL3B1001	Renovación de los sistemas de defensa de los muelles del puerto de Eivissa	GBER	1	2023	2025	2.000				350	650	1.000		
	BL3A3003	Adecuación y mejora estructural de los duques de Alba de la zona Sur	GBER	1	2024	2025	1.000					900	100		
	BL3A3004	Ampliación del tacón de la parte Sur del Muelle Transversal Norte en Botafoc	GBER	1	2024	2026	1.500					270	1.130	100	
	BL3F9002	Nueva red containtendios en los MMCC ( SyP)		3	2024	2025	1.500					550	950		
	BL3C1001	Almacén cubierto en MMCC del puerto de Eivissa (1)		3	2024	2025	1.100					450	650		
<b>SUBTOTAL</b>							<b>636.562</b>	<b>32.436</b>	<b>6.271</b>	<b>14.102</b>	<b>39.971</b>	<b>70.281</b>	<b>75.762</b>	<b>130.156</b>	<b>267.583</b>

## PLAN DE INVERSIONES 2022-2026

PAGOS (Miles de Euros)

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>636.562</b>	<b>32.436</b>	<b>6.271</b>	<b>14.102</b>	<b>39.971</b>	<b>70.281</b>	<b>75.762</b>	<b>130.156</b>	<b>267.583</b>
<b>0610</b>		<b>PUERTO DE LA SAVINA</b>			<b>2019</b>	<b>2025</b>	<b>10.949</b>	<b>5.210</b>	<b>2.339</b>	<b>50</b>	<b>1.600</b>	<b>1.650</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
		<b>ACTUACIONES EN PUERTO DE LA SAVINA</b>													
	BL5C4001	Nuevo edificio destinado para uso de la industria pesquera		7	2020	2021	1.043	925	118						
	BL5C5001	Habilitación de la primera planta del edificio A de servicios		3	2022	2024	1.100			50	950	100			
	BL5E9001	Acondicionamiento de viales y zonas peatonales de acceso al puerto	GBER	2	2019	2021	6.506	4.285	2.221						
	BL5A3001	Adecuación y mejora del dique y del muelle diente exterior	GBER	1	2023	2025	2.300				650	1.550	100		
<b>0625</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE LA SAVINA</b>			<b>2023</b>	<b>2026</b>	<b>3.588</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>450</b>	<b>150</b>	<b>1.000</b>	<b>1.988</b>	<b>0</b>
	BL5C3002	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de pasajeros del puerto de La Savina		3	2025	2026	2.988						1.000	1.988	
	BL5C3001	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima del puerto de La Savina		3	2023	2024	600				450	150			
<b>0611</b>		<b>PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2022</b>	<b>2027</b>	<b>14.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.000</b>	<b>4.400</b>	<b>7.300</b>	<b>2.000</b>
		<b>ACTUACIONES EN MUELLE COS NOU</b>													
	BL4C3001	Estación Marítima en los Muelles del Cos Nou		9	2024	2026	8.700					1.000	1.900	5.800	
	BL4B3001	Acondicionamiento de parcela al norte del Cos Nou	GBER	2	2027	2027	2.000								2.000
	BL4B3002	Ordenación de superficies y viales en las explanadas del Cos Nou	GBER	2	2025	2026	4.000						2.500	1.500	
<b>0626</b>		<b>ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2021</b>	<b>2026</b>	<b>10.989</b>	<b>0</b>	<b>1.054</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.000</b>	<b>7.935</b>	<b>0</b>
	BL4B3003	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles del Cos Nou del puerto de Mao		3	2025	2026	3.301						1.000	2.301	
	BL4B3004	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle de cruceros del puerto de Mao		3	2025	2026	6.634						1.000	5.634	
	BL4B3003	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Maó (EE)	IDAAE	3	2021	2021	1.054		1.054						
<b>0627</b>		<b>ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2022</b>	<b>2026</b>	<b>8.875</b>	<b>877</b>	<b>98</b>	<b>0</b>	<b>450</b>	<b>1.950</b>	<b>4.100</b>	<b>1.400</b>	<b>0</b>
	BL4H1002	Reurbanización de la Ribera Sur del puerto de Maó entre La Colarsega y Cala Figuera (5)	GBER	4	2023	2026	7.000				450	1.450	3.700	1.400	
	BL4H1003	Rampa de acceso a los muelles entre Cala Corb y Moll de'n Pons (5)	GBER	4	2024	2025	900					500	400		
	BL4H1001	Mejora de la accesibilidad peatonal en la Costa de Ses Voltes	GBER	4	2019	2021	975	877	98						
<b>0612</b>		<b>RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2019</b>	<b>2027</b>	<b>37.195</b>	<b>3.995</b>	<b>2.014</b>	<b>498</b>	<b>1.438</b>	<b>5.750</b>	<b>6.000</b>	<b>7.200</b>	<b>10.300</b>
	BL4A3001	Mejora del Muelle de Poniente de la Base Naval	GBER	1	2027	2027	8.000								8.000
	BL4F9001	Desplazamiento de líneas de A.T. en el acceso Oeste del puerto de Maó (6)		3	2027	2027	1.200								1.200
	BL4A3002	Acondicionamiento estructural del atraque de Levante del Muelle de Pasajeros	GBER	9	2019	2021	4.409	2.395	2.014						
	BL4A3003	Acondicionamiento estructural del arranque del Muelle de Pasajeros	GBER	9	2026	2027	1.500							450	1.050
	BL4F9003	Instalaciones destinadas a la protección contra incendios en los Muelles de la Estación Naval (SyP)		3	2026	2027	800							750	50
	BL4A4001	Ampliación de la superficie de operaciones del Muelle de Pasajeros	GBER	1	2023	2025	4.700				650	3.550	500		
	BL4A3004	Acondicionamiento y mejora del muelle de la Isla del Aire	GBER	1	2024	2025	750					700	50		
	BL4A3005	Pantalanes para embarcaciones deportivas en Cala Corb	GBER	8	2019	2023	1.948	1.310		100	538				
	BL4A3006	Habilitación de muelles del Jonquet en el puerto de Maó	GBER	8	2019	2022	688	290		398					
	BL4A3007	Acondicionamiento de infraestructuras portuarias en la Solana	GBER	1	2024	2025	1.000					350	650		
	BL4A3008	Acondicionamiento y ampliación de los muelles y las superficies en Cala Figuera (7)	GBER	8	2024	2026	10.200					200	4.000	6.000	
	BL4C5001	Habilitación y reforma de los edificios 1 y 2		3	2023	2025	2.000				250	950	800		
<b>0628</b>		<b>ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA EN EL PUERTO DE MAÓ</b>			<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>376</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>326</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BL4E1001	Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3 (DENTRO ZS)	GBER	2	2022	2023	376			50	326				
<b>SUBTOTAL</b>							<b>723.234</b>	<b>42.518</b>	<b>11.776</b>	<b>14.700</b>	<b>44.235</b>	<b>80.781</b>	<b>93.362</b>	<b>155.979</b>	<b>279.883</b>

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
PAGOS (Miles de Euros)

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
<b>Suma anterior:</b>							<b>723.234</b>	<b>42.518</b>	<b>11.776</b>	<b>14.700</b>	<b>44.235</b>	<b>80.781</b>	<b>93.362</b>	<b>155.979</b>	<b>279.883</b>
<b>0617</b>		<b>ACTUACIONES GENERALES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL</b>			<b>2022</b>	<b>2024</b>	<b>3.100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>1.300</b>	<b>1.700</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BLOZ16001	Plan de accesibilidad en los puertos de Eivissa, La Savina, Maó y Alcudia	ANE	2	2022	2024	3.100			100	1.300	1.700			
<b>0618</b>		<b>ACTUACIONES GENERALES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN LOS PUERTOS DE LA APB</b>			<b>2023</b>	<b>2025</b>	<b>2.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.100</b>	<b>450</b>	<b>950</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BLOC9001	Mejoras de eficiencia energética en los edificios de la APB según IEE		3	2023	2025	2.500				1.100	450	950		
<b>6906</b>		<b>ACTUACIONES GENERALES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN LOS PUERTOS DE LA APB ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA</b>			<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>403</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>353</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	BLOC9002	A.T. para la redacción de proyecto constructivo y dirección de obra de reparación de deficiencias detectadas en el Informe de evaluación de edificios (IEE) y el informe de auditoría	MRR	3	2022	2023	403			353	50				
<b>0614</b>		<b>EXPROPIACIONES Y ADQUISICIÓN DE TERRENOS</b>			<b>2019</b>	<b>2026</b>	<b>10.347</b>	<b>147</b>	<b>162</b>	<b>1.200</b>	<b>838</b>	<b>2.000</b>	<b>5.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>
	BL2G6001	Adq.de terrenos para nuevas explanadas en el Pto de Alcudia		2	2024	2026	4.000					1.000	2.000	1.000	
	BL4G6001	Adquisición de terrenos e inmuebles en el Pto Maó		2	2019	2023	1.347	147	162	700	338				
	BL3G6001	Adquisición de terrenos en Eivissa		2	2024	2025	2.000					500	1.500		
	BL5G6001	Adquisición de terrenos en La Savina		2	2022	2025	3.000			500	500	500	1.500		
<b>0615</b>		<b>INVERSIONES GENERICAS Y MENORES</b>			<b>2019</b>	<b>2025</b>	<b>70.071</b>	<b>9.638</b>	<b>7.029</b>	<b>11.454</b>	<b>10.431</b>	<b>12.109</b>	<b>9.490</b>	<b>9.140</b>	<b>780</b>
	BLOZ2003	Rehabilitación de la cubierta y de elementos estructurales del faro de Tagomago	ANE	6	2024	2025	1.100					1.000	100		
	BLOZ2002	Rehabilitación del faro de Conejera	ANE	6	2023	2024	1.000				190	810			
	BLOZ2001	Señales marítimas	ANE	6	2019	2027	3.615	1.284	322	389	400	400	400	400	20
	BLOZ2004	Adecuación de instalaciones técnicas en los faros de las Islas Baleares	ANE	6	2023	2024	1.620				800	820			
	BLOZ2005	Adecuación de instalaciones técnicas en balizas gestonas por la APB	ANE	6	2023	2025	600				90	260	250		
	BLOG2001	Asistencias Técnicas			Continua	Continua	17.224	2.081	2.473	3.070	2.200	2.400	2.400	2.400	200
	BLOG3001	Obras varias y menores			Continua	Continua	26.989	4.721	2.079	3.600	4.189	4.000	4.000	4.000	400
	BLOG4001	Liquidaciones y revisiones			Continua	Continua	5.284	289	817	2.578	360	400	400	400	40
	BLOG5001	Equipos informáticos			Continua	Continua	1.495	126	169	220	240	240	240	240	20
	BLOH9001	Otras inversiones			Continua	Continua	7.220	868	1.153	997	1.102	1.000	1.000	1.000	100
	BLOH3001	2 % CULTURAL	GBER		Continua	Continua	3.924	269	16	600	860	779	700	700	0
<b>0629</b>		<b>DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN</b>			<b>2022</b>	<b>2027</b>	<b>4.800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>360</b>	<b>1.300</b>	<b>2.300</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>40</b>
	BLOZ1001	Infraestructuras TIC para la mejora del control del tráfico marítimo en los puertos de Ibiza y La Savina	ANE	6	2023	2024	1.200				900	300			
	BLOZ1002	Infraestructuras TIC para la mejora del control del tráfico marítimo en los puertos de Palma, Maó y Alcudia	ANE	6	2024	2024	1.600					1.600			
	BLOH7001	I+D+I			2022	2027	2.000			360	400	400	400	400	40
<b>0616</b>		<b>INMOVILIZADO INTANGIBLE</b>			<b>2019</b>	<b>2026</b>	<b>3.700</b>	<b>620</b>	<b>455</b>	<b>500</b>	<b>625</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>0</b>
	BLOI9001	Otro inmovilizado inmaterial			2019	2026	3.700	620	455	500	625	500	500	500	0
<b>TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE</b>							<b>818.155</b>	<b>52.923</b>	<b>19.422</b>	<b>28.667</b>	<b>59.879</b>	<b>99.840</b>	<b>109.702</b>	<b>167.019</b>	<b>280.703</b>

**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**

PAGOS (Miles de Euros)

**OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO**

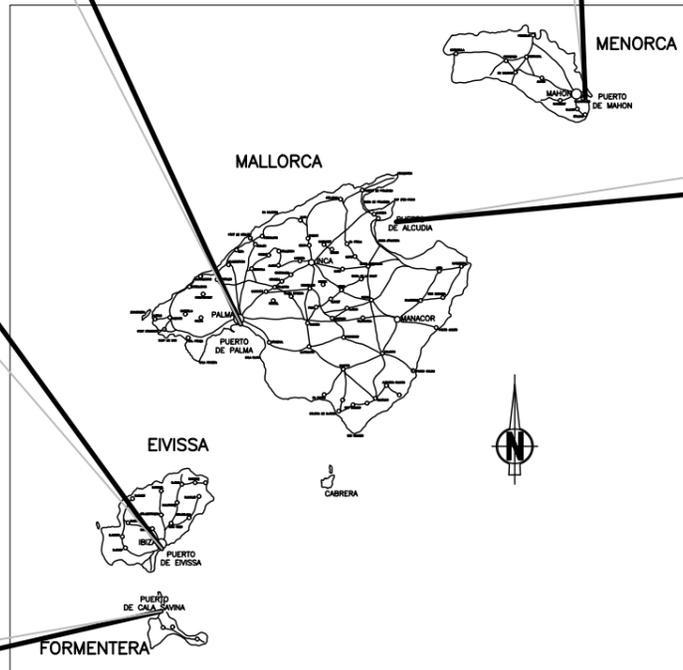
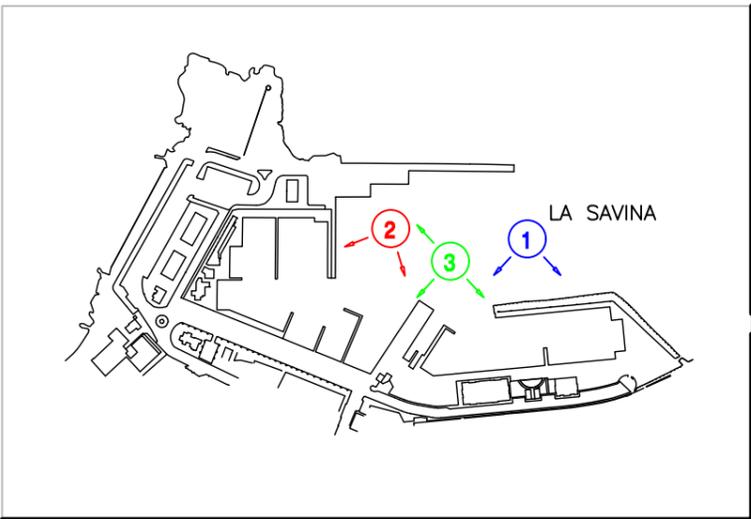
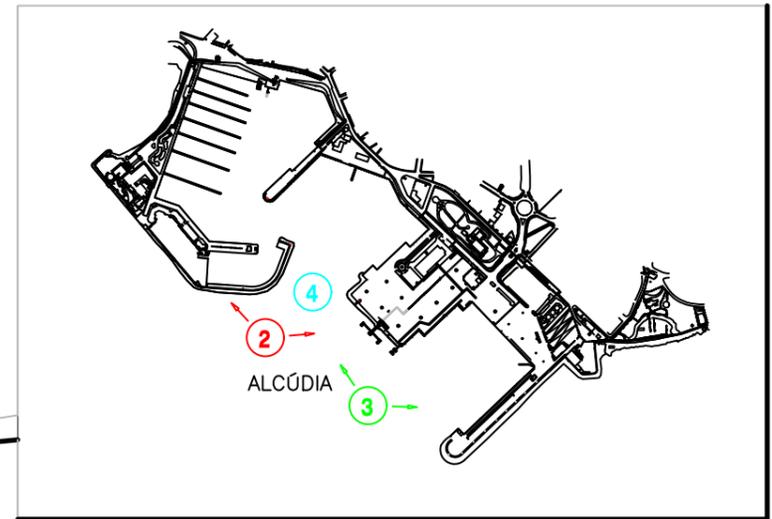
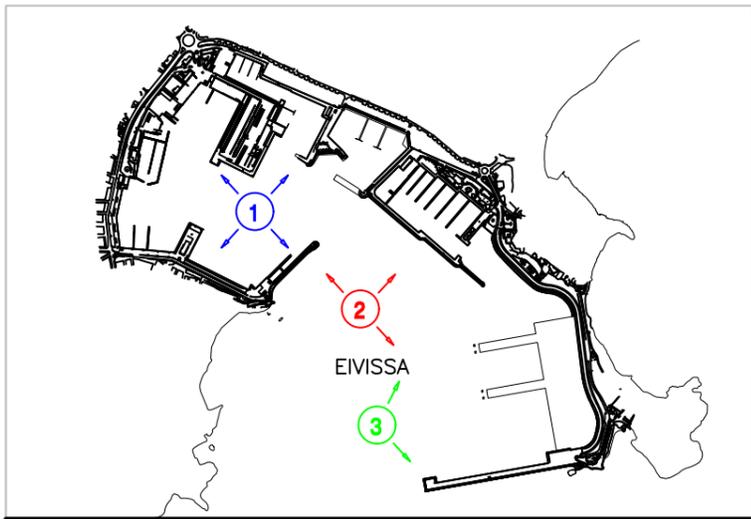
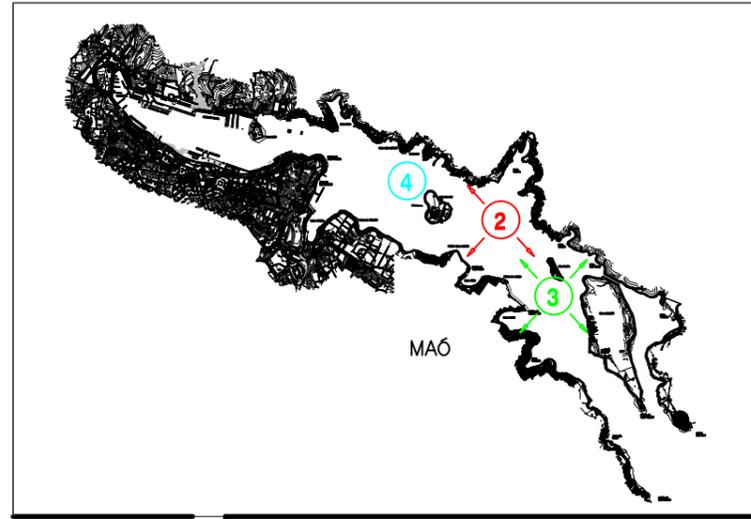
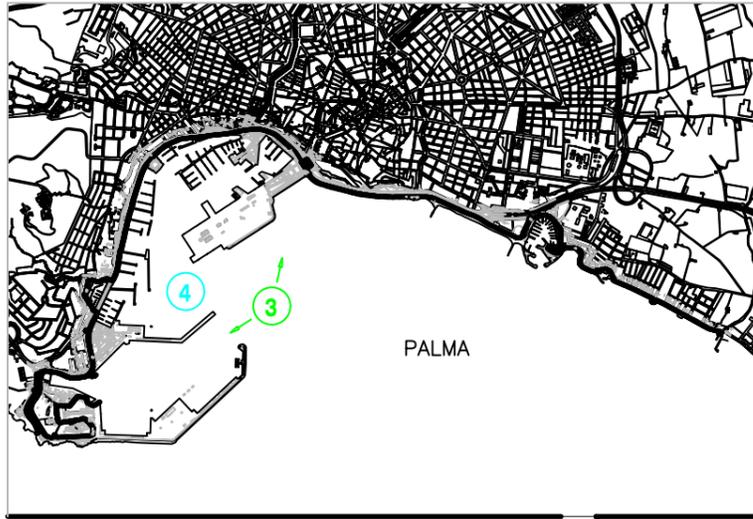
Hoja 6 de 6

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
		Reversión de concesiones			2019	2021	0								
<b>TOTAL OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO</b>							<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN + OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO</b>							<b>850.395</b>	<b>54.061</b>	<b>20.816</b>	<b>46.754</b>	<b>70.344</b>	<b>100.212</b>	<b>110.074</b>	<b>167.091</b>	<b>281.043</b>

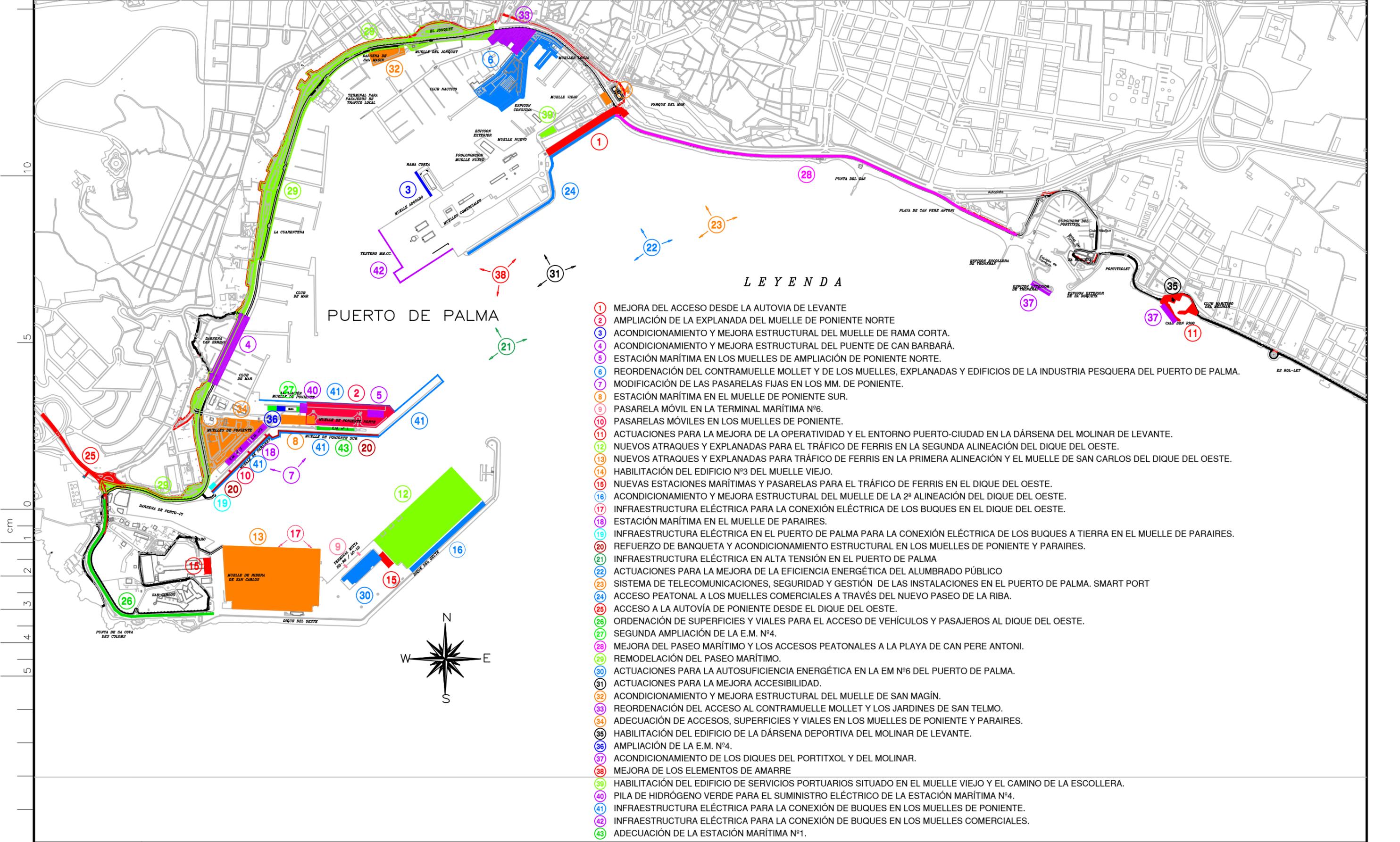
**OTRAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA/FERROVIARIA FUERA DE LA ZONA DE SERVICIO (cuadro B3 intermodalidad)**

*Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
	BL4E1002	Mejora de la carretera Me-3 para el acceso al Cos Nou en el puerto de Maó (FFAT) (4)	AT GB	2	2022	2024	2.000			200	900	900			
	BL1E1004	Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste del puerto de Palma (FUERA ZS)	AT GB	2	2024	2026	9.000					90	1.810	7.100	
<b>TOTAL</b>							<b>11.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>900</b>	<b>990</b>	<b>1.810</b>	<b>7.100</b>	<b>0</b>

- (1) Condicionado a la aprobación de un nuevo Plan Especial del puerto
- (2) Condicionado a la aprobación de la modificación del vigente Plan Especial del puerto
- (3) Condicionado a que no se aprueben las infraestructuras para ferrys en el dársena adosada al Dique del Oeste
- (4) Condicionada a que se apruebe el mecanismo jurídico-administrativo que debe regular la construcción y la explotación del Museo Marítimo de Mallorca.
- (5) Condicionada a la formalización de convenio con el Ayuntamiento, o bien a la justificación de su rentabilidad económica-financiera
- (6) Ejecución vinculada a la resolución de conflictos entre la normativa legal de puertos y de redes eléctricas
- (7) Pendiente de análisis alcance y forma de gestión



- LEYENDA**
- ① INFRAESTRUCTURAS TIC PARA LA MEJORA DEL CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LOS PUERTOS DE EIVISSA Y LA SAVINA.
  - ② PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LOS PUERTOS DE EIVISSA, LA SAVINA, MAÓ Y ALCÚDIA.
  - ③ MEJORAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA EN LOS EDIFICIOS DE LA A.P.B. SEGÚN I.E.E.
  - ④ INFRAESTRUCTURAS TIC PARA LA MEJORA DEL CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LOS PUERTOS DE PALMA, MAÓ Y ALCÚDIA.



**L E Y E N D A**

- ① MEJORA DEL ACCESO DESDE LA AUTOVIA DE LEVANTE
- ② AMPLIACIÓN DE LA EXPLANADA DEL MUELLE DE PONIENTE NORTE
- ③ ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA ESTRUCTURAL DEL MUELLE DE RAMA CORTA.
- ④ ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA ESTRUCTURAL DEL PUENTE DE CAN BARBARÁ.
- ⑤ ESTACIÓN MARÍTIMA EN LOS MUELLES DE AMPLIACIÓN DE PONIENTE NORTE.
- ⑥ REORDENACIÓN DEL CONTRAMUELLE MOLLET Y DE LOS MUELLES, EXPLANADAS Y EDIFICIOS DE LA INDUSTRIA PESQUERA DEL PUERTO DE PALMA.
- ⑦ MODIFICACIÓN DE LAS PASARELAS FIJAS EN LOS MM. DE PONIENTE.
- ⑧ ESTACIÓN MARÍTIMA EN EL MUELLE DE PONIENTE SUR.
- ⑨ PASARELA MÓVIL EN LA TERMINAL MARÍTIMA N°6.
- ⑩ PASARELAS MÓVILES EN LOS MUELLES DE PONIENTE.
- ⑪ ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA OPERATIVIDAD Y EL ENTORNO PUERTO-CIUDAD EN LA DÁRSENA DEL MOLINAR DE LEVANTE.
- ⑫ NUEVOS ATRAQUES Y EXPLANADAS PARA EL TRÁFICO DE FERRIS EN LA SEGUNDA ALINEACIÓN DEL DIQUE DEL OESTE.
- ⑬ NUEVOS ATRAQUES Y EXPLANADAS PARA TRÁFICO DE FERRIS EN LA PRIMERA ALINEACIÓN Y EL MUELLE DE SAN CARLOS DEL DIQUE DEL OESTE.
- ⑭ HABILITACIÓN DEL EDIFICIO N°3 DEL MUELLE VIEJO.
- ⑮ NUEVAS ESTACIONES MARÍTIMAS Y PASARELAS PARA EL TRÁFICO DE FERRIS EN EL DIQUE DEL OESTE.
- ⑯ ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA ESTRUCTURAL DEL MUELLE DE LA 2ª ALINEACIÓN DEL DIQUE DEL OESTE.
- ⑰ INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN ELÉCTRICA DE LOS BUQUES EN EL DIQUE DEL OESTE.
- ⑱ ESTACIÓN MARÍTIMA EN EL MUELLE DE PARAIRES.
- ⑲ INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA EN EL PUERTO DE PALMA PARA LA CONEXIÓN ELÉCTRICA DE LOS BUQUES A TIERRA EN EL MUELLE DE PARAIRES.
- ⑳ REFUERZO DE BANQUETA Y ACONDICIONAMIENTO ESTRUCTURAL EN LOS MUELLES DE PONIENTE Y PARAIRES.
- ㉑ INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA EN ALTA TENSIÓN EN EL PUERTO DE PALMA
- ㉒ ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL ALUMBRADO PÚBLICO
- ㉓ SISTEMA DE TELECOMUNICACIONES, SEGURIDAD Y GESTIÓN DE LAS INSTALACIONES EN EL PUERTO DE PALMA. SMART PORT
- ㉔ ACCESO PEATONAL A LOS MUELLES COMERCIALES A TRAVÉS DEL NUEVO PASEO DE LA RIBA.
- ㉕ ACCESO A LA AUTOVÍA DE PONIENTE DESDE EL DIQUE DEL OESTE.
- ㉖ ORDENACIÓN DE SUPERFICIES Y VIALES PARA EL ACCESO DE VEHÍCULOS Y PASAJEROS AL DIQUE DEL OESTE.
- ㉗ SEGUNDA AMPLIACIÓN DE LA E.M. N°4.
- ㉘ MEJORA DEL PASEO MARÍTIMO Y LOS ACCESOS PEATONALES A LA PLAYA DE CAN PERE ANTONI.
- ㉙ REMODELACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO.
- ㉚ ACTUACIONES PARA LA AUTOSUFICIENCIA ENERGÉTICA EN LA EM N°6 DEL PUERTO DE PALMA.
- ㉛ ACTUACIONES PARA LA MEJORA ACCESIBILIDAD.
- ㉜ ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA ESTRUCTURAL DEL MUELLE DE SAN MAGÍN.
- ㉝ REORDENACIÓN DEL ACCESO AL CONTRAMUELLE MOLLET Y LOS JARDINES DE SAN TELMO.
- ㉞ ADECUACIÓN DE ACCESOS, SUPERFICIES Y VIALES EN LOS MUELLES DE PONIENTE Y PARAIRES.
- ㉟ HABILITACIÓN DEL EDIFICIO DE LA DÁRSENA DEPORTIVA DEL MOLINAR DE LEVANTE.
- ㊱ AMPLIACIÓN DE LA E.M. N°4.
- ㊲ ACONDICIONAMIENTO DE LOS DIQUES DEL PORTITXOL Y DEL MOLINAR.
- ㊳ MEJORA DE LOS ELEMENTOS DE AMARRE
- ㊴ HABILITACIÓN DEL EDIFICIO DE SERVICIOS PORTUARIOS SITUADO EN EL MUELLE VIEJO Y EL CAMINO DE LA ESCOLLERA.
- ㊵ PILA DE HIDRÓGENO VERDE PARA EL SUMINISTRO ELÉCTRICO DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA N°4.
- ㊶ INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE BUQUES EN LOS MUELLES DE PONIENTE.
- ㊷ INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE BUQUES EN LOS MUELLES COMERCIALES.
- ㊸ ADECUACIÓN DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA N°1.



**DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS**

Leyenda:

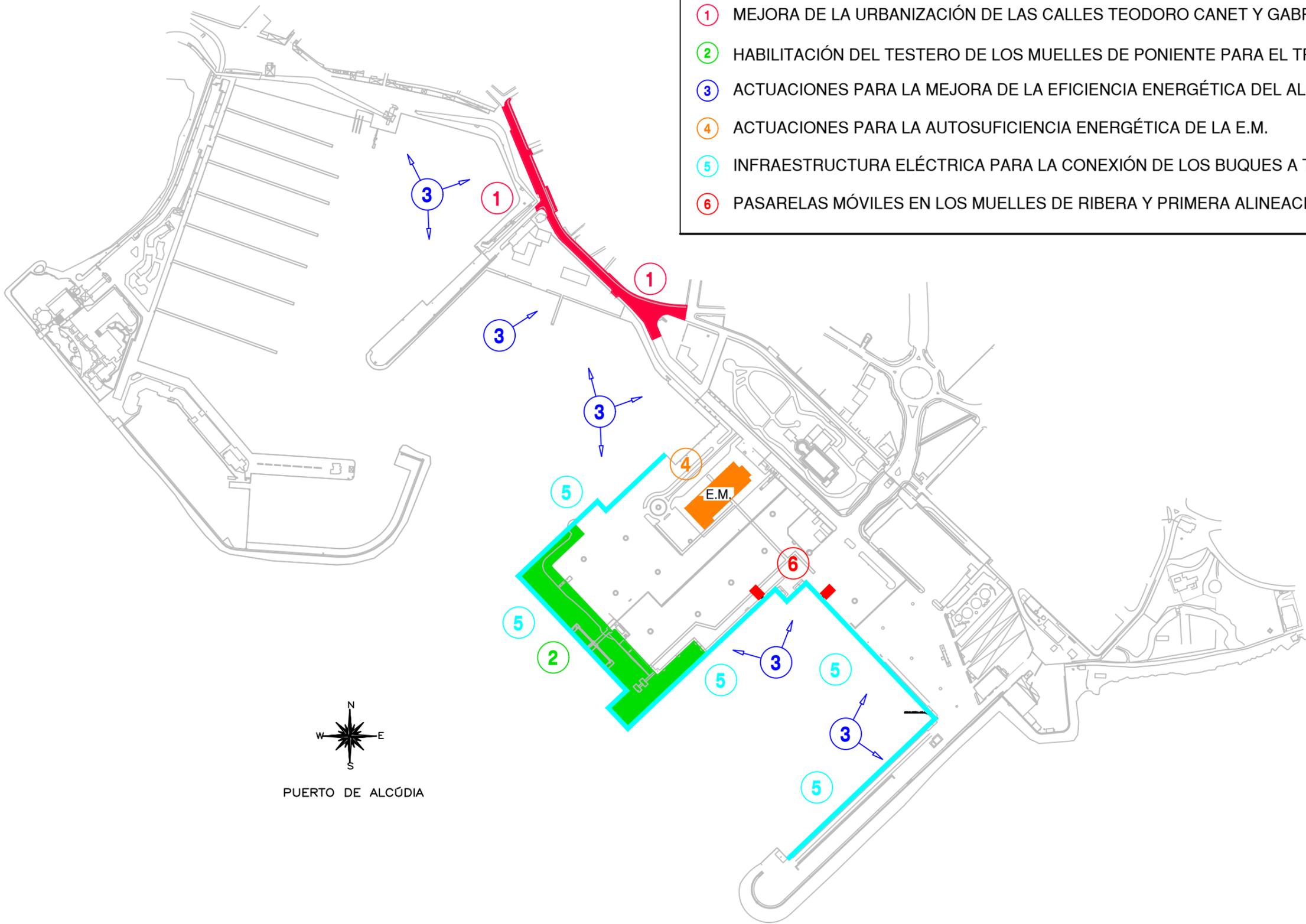
Escala: 1/15000 A3  
 Fecha:  
 Expediente:

Título del plano: **PUERTO DE PALMA**  
**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
*Inversión pública*

Número de plano:  
**2 de 7**

L E Y E N D A

- ① MEJORA DE LA URBANIZACIÓN DE LAS CALLES TEODORO CANET Y GABRIEL ROCA.
- ② HABILITACIÓN DEL TESTERO DE LOS MUELLES DE PONIENTE PARA EL TRÁFICO DE PASAJEROS.
- ③ ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL ALUMBRADO PÚBLICO.
- ④ ACTUACIONES PARA LA AUTOSUFICIENCIA ENERGÉTICA DE LA E.M.
- ⑤ INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE LOS BUQUES A TIERRA.
- ⑥ PASARELAS MÓVILES EN LOS MUELLES DE RIBERA Y PRIMERA ALINEACIÓN DE PONIENTE.



PUERTO DE ALCÚDIA



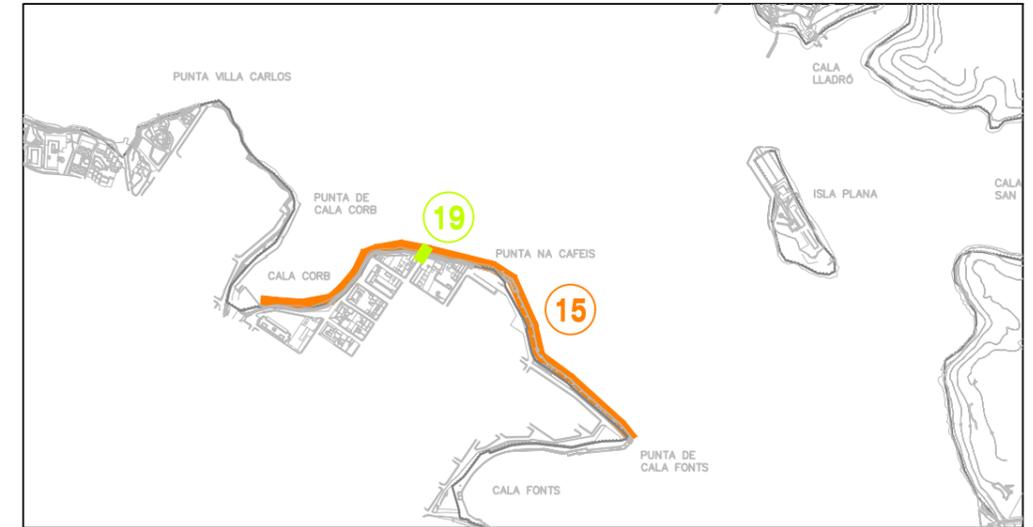
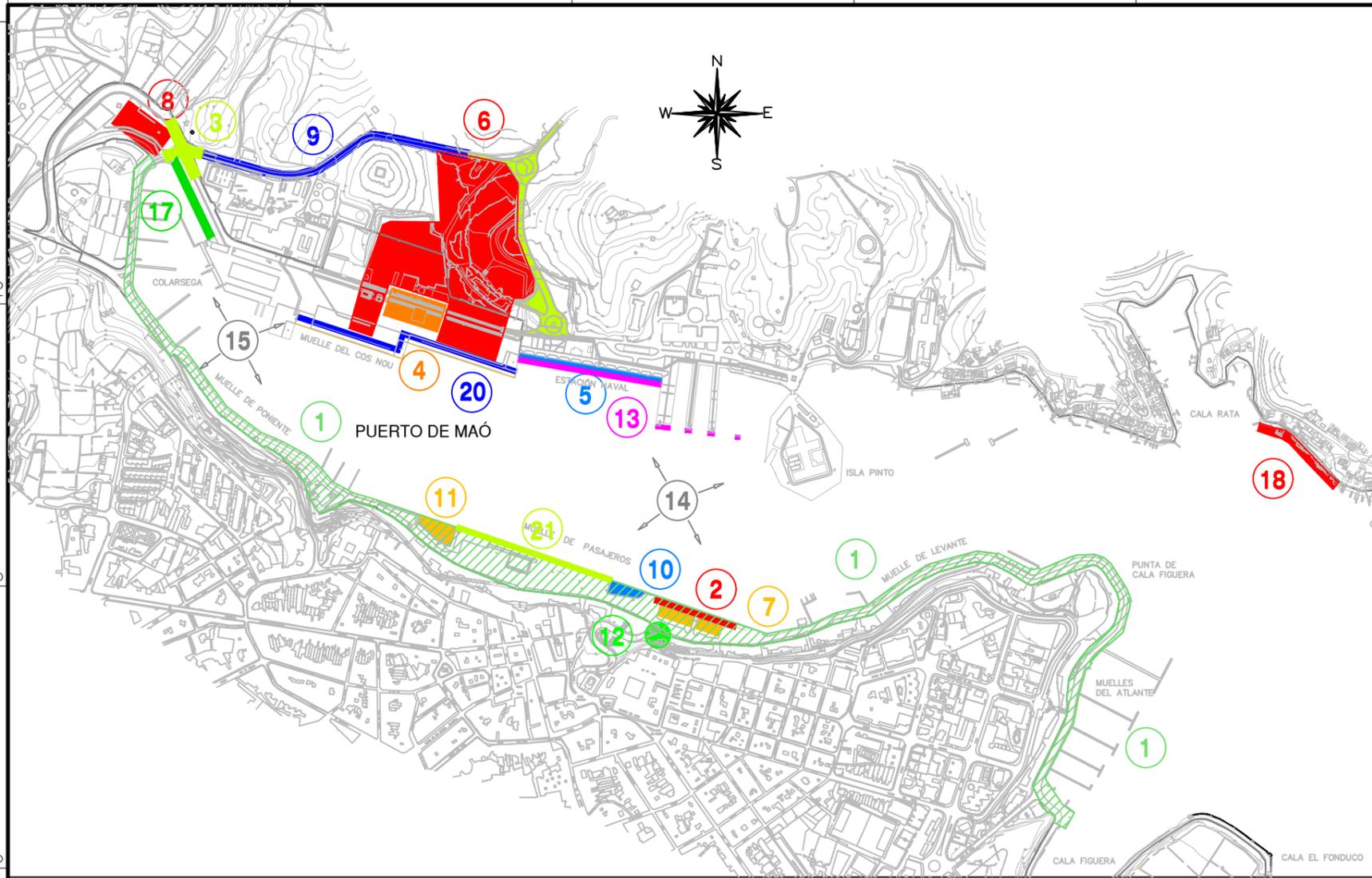
**DEPARTAMENTO  
DE INFRAESTRUCTURAS**

Leyenda:

Escala: 1/5000 A3  
 Fecha:  
 Expediente:

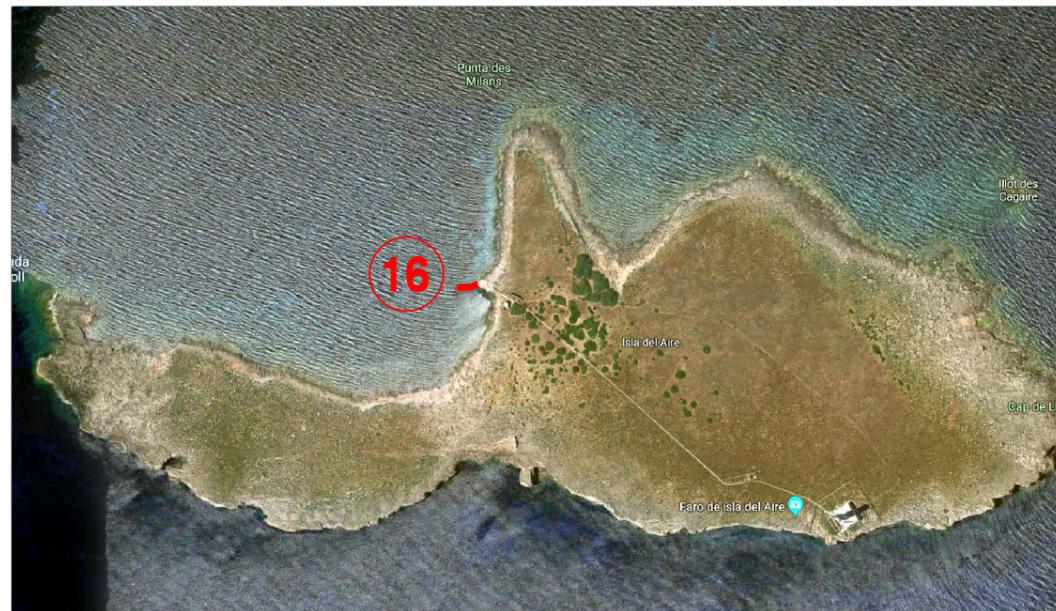
Título del plano:  
**PUERTO DE ALCÚDIA**  
**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
*Inversión pública*

Número de plano:  
**3 de 7**



**LEYENDA**

- 1 REURBANIZACIÓN DE LA RIBERA SUR ENTRE LA COLÁRSEGA Y CALA FIGUERA.
- 2 ACONDICIONAMIENTO ESTRUCTURAL DEL ARRANQUE DEL MUELLE DE PASAJEROS
- 3 MEJORA DEL NUDO DE CONEXIÓN DE LOS VIALES PORTUARIOS CON EL INICIO DE LA CARRETERA Me-3
- 4 ESTACIÓN MARÍTIMA EN LOS MUELLES DEL COS NOU.
- 5 MEJORA DEL MUELLE DE PONIENTE DE LA BASE NAVAL.
- 6 ORDENACIÓN DE SUPERFICIES Y VIALES EN LAS EXPLANADAS DEL COS NOU.
- 7 HABILITACIÓN Y REFORMA DE LOS EDIFICIOS 1 Y 2
- 8 DESPLAZAMIENTO DE LÍNEAS DE A.T. EN EL ACCESO OESTE DEL PUERTO DE MAÓ.
- 9 MEJORA DE LA CARRETERA Me-3 ENTRE EL P.K.0+000 Y EL P.K.0+485 PARA EL ACCESO AL COS-NOU.
- 10 ACONDICIONAMIENTO ESTRUCTURAL DEL ATRAQUE DE LEVANTE DEL MUELLE DE PASAJEROS.
- 11 AMPLIACIÓN DE LA SUPERFICIE DE OPERACIONES DEL MUELLE DE PASAJEROS.
- 12 MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL EN LA COSTA DE SES VOLTES.
- 13 INSTALACIONES DESTINADAS A LA PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS EN LOS MUELLES DE LA ESTACIÓN NAVAL.
- 14 ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL ALUMBRADO PÚBLICO.
- 15 PANTALANES PARA EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN CALA CORB.
- 16 ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DEL MUELLE DE LA ISLA DEL AIRE
- 17 HABILITACIÓN DE MUELLES DEL JONQUET EN EL PUERTO DE MAÓ
- 18 ACONDICIONAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS EN LA SOLANA.
- 19 RAMPA DE ACCESO AL PASEO MARÍTIMO ENTRE CALA CORB Y MOLL D'EN PONS.
- 20 INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE LOS BUQUES A TIERRA EN LOS MUELLES DEL COS NOU.
- 21 INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE LOS BUQUES A TIERRA EN EL MUELLE DE CRUCEROS.



**DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS**

Leyenda:

Escala: 1/10000

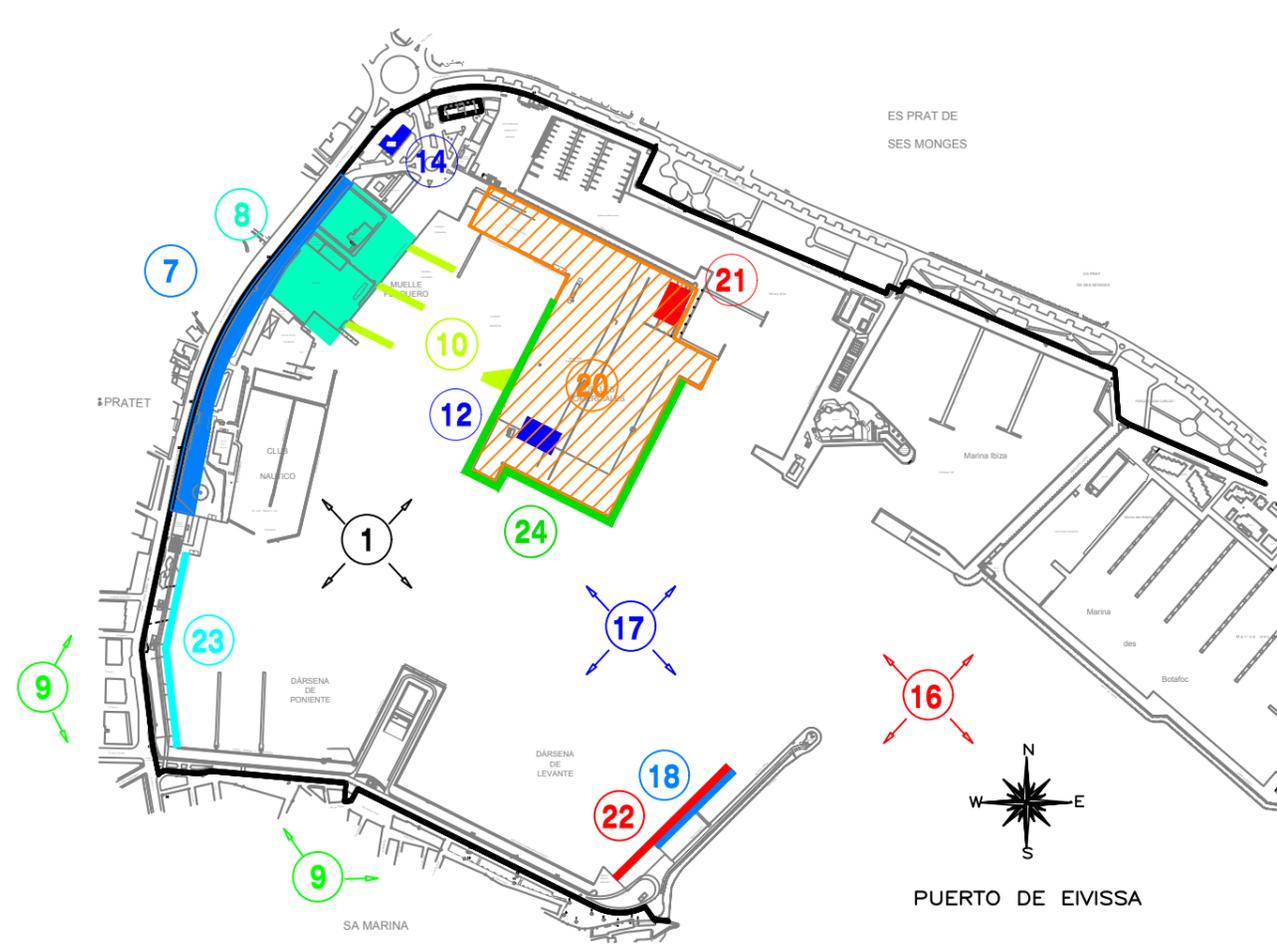
A3

Título del plano:

**PUERTO DE MAÓ**  
**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
*Inversión pública*

Número de plano:

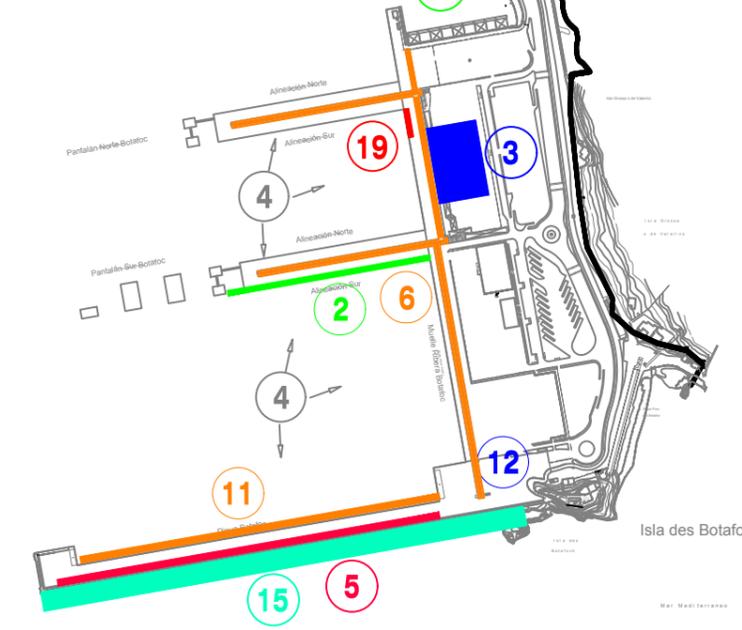
4 de 7



- 13 NUEVOS PANTALANES PARA EMBARCACIONES DE PEQUEÑA ESLORA EN EL ARRANQUE DE LAS EXPLANADAS AL ABRIGO DEL DIQUE DE BOTAFOC.
- 14 AMPLIACIÓN Y MEJORA DEL EDIFICIO DE OFICINAS.
- 15 REHABILITACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN DE LA CIMENTACIÓN DEL DIQUE DE BOTAFOC.
- 16 RECONFIGURACION DE LAS ESTRUCTURAS MARÍTIMAS DE DEFENSA DEL CANAL DE ENTRADA INTERIOR
- 17 RENOVACIÓN DE LOS SISTEMAS DE DEFENSA DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE EIVISSA
- 18 ADECUACIÓN Y MEJORA ESTRUCTURAL DE LOS DUQUES DE ALBA
- 19 AMPLIACIÓN DEL TACÓN DE LA PARTE SUR DEL MUELLE TRANSVERSAL NORTE EN BOTAFOC
- 20 NUEVA RED CONTRAINCENDIOS EN LOS MMCC
- 21 ALMACÉN CUBIERTO EN MMCC DEL PUERTO DE EIVISSA
- 22 INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE LOS BUQUES A TIERRA EN EL MUELLE ADOSADO.
- 23 INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE LOS BUQUES A TIERRA EN LOS MM. DE RIBERA DE PONIENTE.
- 24 INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE LOS BUQUES A TIERRA EN LOS MM. COMERCIALES.

LEYENDA

- 1 ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL ALUMBRADO PÚBLICO.
- 2 HABILITACIÓN DEL MUELLE TRANSVERSAL 2 PARA EL ATRAQUE DE GRANDES BUQUES DE CRUCERO EN LOS MUELLES COMERCIALES AL ABRIGO DEL DIQUE BOTAFOC.
- 3 ESTACIÓN MARÍTIMA EN EXPLANADA Y MUELLES COMERCIALES AL ABRIGO DEL DIQUE DE BOTAFOC.
- 4 INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE LOS BUQUES A TIERRA EN LOS MM. DE BOTAFOC.
- 5 ACONDICIONAMIENTO ESTRUCTURAL DEL PARAMENTO EXTERIOR DEL DIQUE DE BOTAFOC
- 6 NUEVAS ESCALERAS MECÁNICAS Y MEJORA DE LOS ITINERARIOS PEATONALES DE ACCESO A LOS PANTALANES Y E.M. EN BOTAFOC.
- 7 ADECUACIÓN DEL VIAL DE LA RIBERA DE PONIENTE DEL PUERTO DE EIVISSA
- 8 TERMINAL MARÍTIMA PARA EL TRÁFICO EIVISSA-FORMENTERA.
- 9 MEJORA DE LOS ELEMENTOS DE MASA ARBOREA Y DE LAS SUPERFICIES COLINDANTES AL CAMINO DE ACCESO A LOS MUELLES DE BOTAFOC.
- 10 PANTALANES Y TACÓN RO-RO PARA EMBARCACIONES DESTINADAS AL TRÁFICO EIVISSA-FORMENTERA.
- 11 INSTALACIONES DESTINADAS A LA PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS EN EL MUELLE ADOSADO AL DIQUE DE BOTAFOC
- 12 EDIFICIO COFRADÍA PESCADORES EN MMCC



**DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS**

Leyenda:

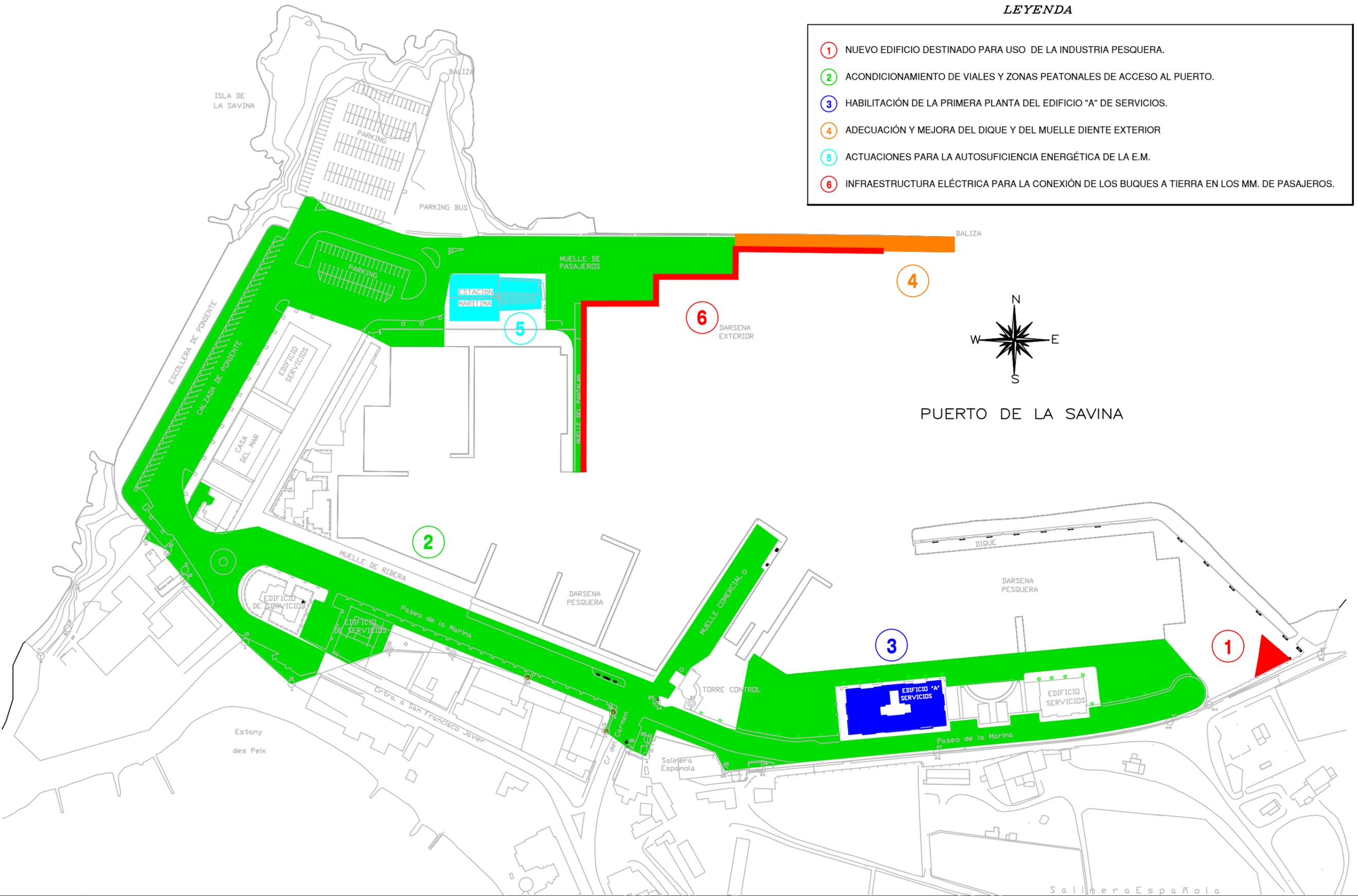
Escala: 1/7500 A3  
 Fecha:  
 Expediente:

Título del plano: **PUERTO DE EIVISSA**  
**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
*Inversión pública*

Número de plano:  
**5 de 7**

LEYENDA

- 1 NUEVO EDIFICIO DESTINADO PARA USO DE LA INDUSTRIA PESQUERA.
- 2 ACONDICIONAMIENTO DE VIALES Y ZONAS PEATONALES DE ACCESO AL PUERTO.
- 3 HABILITACIÓN DE LA PRIMERA PLANTA DEL EDIFICIO "A" DE SERVICIOS.
- 4 ADECUACIÓN Y MEJORA DEL DIQUE Y DEL MUELLE DIENTE EXTERIOR
- 5 ACTUACIONES PARA LA AUTOSUFICIENCIA ENERGÉTICA DE LA E.M.
- 6 INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA PARA LA CONEXIÓN DE LOS BUQUES A TIERRA EN LOS MM. DE PASAJEROS.



PUERTO DE LA SAVINA



**DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS**

Leyenda:

Escala: 1/2000 A3  
 Fecha:  
 Expediente:

Título del plano: **PUERTO DE LA SAVINA**  
**PLAN DE INVERSIONES 2022-2026**  
*Inversión pública*

Número de plano:  
**6 de 7**

ESTIMACIÓN DE INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS  
(Miles de euros)

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado								Inversión Total	Anterior 2021	Realizado 2021	Previsión de Inversiones					2027 y siguientes
		Objeto	Otorgamiento	Vencimiento	Canon Anual Total (*)	Titular		Adjudicatario de la obra civil					2022	2023	2024	2025	2026	
						CIF	Nombre	CIF	Nombre									
<b>Inversiones relacionadas con la actividad portuaria comercial (pasaje v/o mercancía)</b>										<b>28.704</b>	<b>422</b>	<b>382</b>	<b>0</b>	<b>1.500</b>	<b>6.000</b>	<b>3.950</b>	<b>7.450</b>	<b>9.000</b>
BL1C3001	Explotación unión EM2/EM 3 Puerto de Palma (condicionado al modelo de gestión de terminales)	Terminal Pasajeros		35 años	200,00					6.000					1.000	2.000	3.000	
BL1C3002	Explotación E.M. nº 4 ampliada (condicionado al modelo de gestión de terminales) - Puerto de Palma	Terminal Pasajeros			200,00					5.000					1.000	2.000	2.000	
BL1C3003	Explotación de la nueva E.M. nº 1 (condicionado al modelo de gestión de terminales) - Puerto de Palma	Terminal Pasajeros			200,00					5.000					1.000	2.000	2.000	
BL1C3005	Explotación Nueva Terminal MM.CC. En el Puerto de Palma	Terminal Pasajeros			200,00					3.000						1.000	2.000	
	Explotación de un centro de almacenamiento y distribución de cemento en el Puerto de Palma (210-COP)	Terminal graneles sólidos	1/7/2016	30/6/2034	489,60	B85771269	Cemex			804	422	382						
	Explotación de un centro de almacenamiento y distribución de cemento en el arranque del Dique de abrigo en el Puerto de Alcúdia (E.M.-766)	Terminal graneles sólidos		18 años	200,00					2.000			500	1.500				
BL2F6001	Acondicionamiento de una área de acopio, carga y descarga en el muelle adosado - Puerto de Alcúdia	Terminal mercancías			100,00					1.000				500	500			
BL2F7001	Acondicionamiento instalaciones de butano a nueva reglamentación Alcúdia	Terminal G.L.P.			112,00	A28076420	Repsol Butano S.A.			900					450	450		
BL3C3001	Estación Marítima en los Muelles de Botafoch (condicionado al modelo de gestión de terminales)	Terminal pasajeros			200,00					5.000			1.000	4.000				
<b>Instalaciones industriales</b>										<b>91.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>	<b>15.500</b>	<b>33.500</b>	<b>25.000</b>	<b>15.000</b>
	Construcción y explotación de area/s de reparación y mantenimiento de embarcaciones con un sistema de elevación de barcos (shiplift).	Gestión varadero			3.000,00					40.000					10.000	15.000	15.000	
	Instalación de una planta de GNL para la alimentación de la central eléctrica en el Puerto de Maó	Gas natural			500,00					40.000				10.000	20.000	10.000		
BL5A3006	Explotación de instalaciones con destino a servicios de varada y botadura de embarcaciones y suministros en los Muelles del Cos Nou en Maó. (EM-631.2)	Gestión varadero		23 años	350,00					4.000			2.500	1.500				
	Nuevo Varadero en los actuales MMCC del Puerto de Eivissa	Gestión varadero		2043	300,00					6.000				3.000	3.000			
BL4A3001	Explanada para mantenimiento de embarcaciones en La Savina	Gestión varadero								1.500				1.000	500			
<b>Inversiones ligadas a la ampliación de plazos concesionales, prórrogas o a la renovación mediante otorgamiento de nuevas concesiones: (*)</b>										<b>108.079</b>	<b>19.412</b>	<b>8.554</b>	<b>18.800</b>	<b>33.000</b>	<b>20.500</b>	<b>4.500</b>	<b>3.313</b>	<b>0</b>
BL1A3003	Ampliación/ prórroga y mejora de las instalaciones de la actual concesión de "Real Club Náutico de Palma" (GSP17)	Gestión de servicios portuarios a embarcaciones de recreo	15/11/1978	31/12/2022	905,00	G07019268	Real Club Náutico de Palma			12.000				3.000	4.500	4.500		
BL1A3004	Ampliación/mejora de las instalaciones de la actual concesión "Ocupación de una parcela en zona de dominio público portuario del Paseo Marítimo del Puerto de Palma para la construcción de un pantalán con destino al amarre de embarcaciones destinadas al servicio público, uniendo el tráfico de pasajeros en el Puerto con las playas cercanas a Palma" (15-COP).		Fecha otorg Naviera Balear SA: 04/12/2002 Cambio titularidad, Naviera Balear SL: 02/08/2006	3/7/2025	282,00	B07012750	Naviera Balear S.L.			1.817	1.508	309						
	Ampliación/mejora de las instalaciones de la actual concesión de "Club Nautico Portitxol" (148-COP)					G07126501	Club Náutico Portitxol			500				500				
<b>SUBTOTAL</b>										<b>14.317</b>	<b>1.508</b>	<b>309</b>	<b>0</b>	<b>3.500</b>	<b>4.500</b>	<b>4.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(\*) Cifras en miles de euros

(\*) Se han incluido las inversiones propuestas en las solicitudes recibidas (aceptadas o pendientes de resolución) de prórroga y/o ampliación de plazo (conforme lo establecido en la Disposición Transitoria Décima de la LEY 18/2014). Dichas inversiones, en la mayor parte de los casos (teniendo en cuenta las fechas vigentes de vencimiento

ESTIMACIÓN DE INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS  
(Miles de euros)

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado								Inversión Total	Anterior 2021	Realizado 2021	Previsión de Inversiones					2027 y siguientes
		Objeto	Otogamiento	Vencimiento	Canon Anual Total (*)	Titular		Adjudicatario de la obra civil					2022	2023	2024	2025	2026	
						CIF	Nombre	CIF	Nombre									
<b>SUBTOTAL</b>										<b>14.317</b>	<b>1.508</b>	<b>309</b>	<b>0</b>	<b>3.500</b>	<b>4.500</b>	<b>4.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
BL1F5002	Ampliación/mejora de las instalaciones de la actual concesión de "Astilleros Mallorca (13-COP)(40-COP) y (GSP-126)" - Puerto de Palma	Astilleros (reparación y mantenimiento de embarcaciones)	19/6/1967	16/12/2027	239,00	A07012826	Astilleros de Mallorca, SA			3.313							3.313	
BL1A3007	Solicitud de prórroga de la actual concesión de: "Ocupación de 7.450 m2 en Terrenos existentes y 16.190 m2 ganados al mar en la zona de servicio del Puerto de Palma de Mallorca, junto a los muelles de poniente, con destino a la construcción de una dársena deportiva" (25-COP) y "Ampliación de la dársena deportiva del Club de Mar de Mallorca en la zona de servicio del Puerto de Palma" (40-COP)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	25 COP -> 17/10/1969 40 COP -> 22/10/1973	28/2/2044	8.433,00	G07051543	Club de Mar S.A.			59.800	4.721	5.279	17.800	16.000	16.000			
BL1A3008	Ampliación y mejora de la instalación náutico-deportiva para embarcaciones de recreo en el Pantalán de la Cuarentena del Puerto de Palma (GSP 131)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	31/7/2010	30/1/2024	1.389,00	A57313868	Tanit Ibiza Port S.A.			1.015	440	575						
BL1F5003	Solicitud de prórroga de la actual concesión de "Servicios Técnicos Portuarios" - Puerto de Palma (GSP-115)	Servicios de varada y botadura embarcaciones y para reparación y mantenimiento de embarcaciones	2/12/2006	25/10/2025	3.150,00	B57619496	Servicios Técnicos Portuarios S.L.			6.500			1.000	5.500				
BL2A3002	Ampliación/mejora de las instalaciones de la actual concesión de "Alcudiamar, S.L." (871 CP/G) - APROBADA	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	20/7/1988	9/10/2030	2.712,00	B07045354	Alcudiamar, SL			17.137	7.137	2.000		8.000				
BL3A3004	Ampliación/mejora de las instalaciones de la actual concesión de "Servei Marítims Port d'Eivissa, S.L." (GSP118) - APROBADA	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	31/7/2008	17/5/2032	7.136,00	B57362105	Servei Marítims Port d'Eivissa, SL			5.997	5.606	391						
<b>SUBTOTAL</b>										<b>108.079</b>	<b>19.412</b>	<b>8.554</b>	<b>18.800</b>	<b>33.000</b>	<b>20.500</b>	<b>4.500</b>	<b>3.313</b>	<b>0</b>

(\*) Cifras en miles de euros

ESTIMACIÓN DE INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS  
(Miles de euros)

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado								Inversión Total	Anterior 2021	Realizado 2021	Previsión de Inversiones					2027 y siguientes
		Objeto	Otorgamiento	Vencimiento	Canon Anual Total (*)	Titular		Adjudicatario de la obra civil					2022	2023	2024	2025	2026	
						CIF	Nombre	CIF	Nombre									
<b>SUBTOTAL</b>										<b>108.079</b>	<b>19.412</b>	<b>8.554</b>	<b>18.800</b>	<b>33.000</b>	<b>20.500</b>	<b>4.500</b>	<b>3.313</b>	<b>0</b>
	<b>Otras</b>									<b>162.818</b>	<b>0</b>	<b>760</b>	<b>1.483</b>	<b>7.875</b>	<b>26.200</b>	<b>65.500</b>	<b>44.550</b>	<b>16.450</b>
BL1C9001	Explotación de un edificio para la puesta a disposición de locales comerciales en el Muelle Viejo Nº 17 del Puerto de Palma.	Explotación locales			400,00					1.800						1.000	800	
BL1C9008	Explotación de un edificio para usos múltiples en el Muelle Viejo nº 3 - Puerto de Palma			15 años	200,00					2.000				1.000	1.000			
	Convenio entre la APB y el Instituto Español de Oceanografía(IEO) para la ocupación de una parcela de dominio público en el Moll Vell del Puerto de Palma para la construcción de la nueva sede del IEO. (EM-759)	Administración del Estado	6/4/2019	5/4/2054	38,00	Q28230011	Instituto Español de Oceanografía			14.000					5.000	5.000	4.000	
	Convenio entre la APB y el SOCIB para la ocupación de una parcela de dominio público en el Moll Vell del Puerto de Palma para la construcción de la nueva sede del SOCIB. (EM-761.1)	Administración Estado/CCAA			30,00	Q28230011	CSIC			6.983			983	2.000	2.000	2.000		
	Concurso para la construcción y explotación de un aparcamiento subterráneo en el Muelle de la Lonja del Puerto de Palma.	Aparcamiento vehículos			160,00					18.000					3.000	4.000	11.000	
	Museo Marítimo de Mallorca en el puerto de Palma	Museo Marítimo			100,00					4.800						500	3.000	1.300
	Aparcamiento para la zona del Contramuelle Mollet y de los muelles y explanadas para la industria pesquera del puerto de Palma	Aparcamiento vehículos			200,00					8.200						3.500	3.300	1.400
BL1A3005	Gestión de servicios de amarre para embarcaciones menores en la dársena des caló d'en Rigo en el puerto de Palma (EM-768)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios		20 años	200,00					1.000				1.000				
	Explotación de un edificio situado en el Espigón Exterio del Puerto de Palma (EM-438.1)	Explotación locales		6 años	350,00					500				500				
	Explotación de un edificio situado en el Espigón Consigna del Puerto de Palma (EM-776)	Explotación locales		4 años	200,00					100				100				
	Explotación de un edificio para reparación de embarcaciones de recreo situado en el Muelle Nuevo del Puerto de Palma (EM-526.1)	Explotación locales		6 años	85,00					75				75				
	Gestión de puestos de amarre para embarcaciones de alquiler en el muelle de la Lonja del Puerto de Palma	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios		10 años	500,00					500					500			
	Explotación de un restaurante en el Contramuelle Mollet del Puerto de Palma (GSP-175)	Explotación locales		5 años	113,00	B07456072	Restaurante Casa Eduardo S.L.			150				50	100			
BL2C3001	Bar-cafetería-restaurante en la estación marítima del Puerto de Alcudia	Explotación locales		10 años	25,00					100				75	25			
	Explotación del bar-cafetería de la estación marítima de formentera en el Puerto de Eivissa (EM-775)	Explotación locales		5 años	150,00					75				75				
	Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc del Puerto de Eivissa (EM-762.1)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios		1,5 años	7.000,00					500				500				
	Aparcamiento subterráneo en el acceso Norte del puerto de Ibiza	Aparcamiento vehículos			400,00					30.000					4.000	26.000		
BL3A3001	AOT. Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa" (E.M.-770)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios		3 años	550,00					1.000		500	500					
BL3A3001	Concesión. Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa"	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			550,00					4.300					550	2.000	1.750	
BL3A3002	Explotación de puestos de amarre para embarcaciones de gran eslora y de un edificio en el Muelle de Levante del Puerto de Eivissa(EM700.3)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios		10 años	2.000,00					4.000				2.000	2.000			
<b>SUBTOTAL</b>										<b>206.162</b>	<b>19.412</b>	<b>9.054</b>	<b>20.283</b>	<b>40.375</b>	<b>38.125</b>	<b>47.050</b>	<b>27.413</b>	<b>4.450</b>

**ESTIMACIÓN DE INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS**  
(Miles de euros)

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado								Inversión Total	Anterior 2021	Realizado 2021	Previsión de Inversiones					2027 y siguientes
		Objeto	Otogamiento	Vencimiento	Canon Anual Total (*)	Titular		Adjudicatario de la obra civil					2022	2023	2024	2025	2026	
						CIF	Nombre	CIF	Nombre									
<b>SUBTOTAL</b>										<b>206.162</b>	<b>19.412</b>	<b>9.054</b>	<b>20.283</b>	<b>40.375</b>	<b>38.125</b>	<b>47.050</b>	<b>27.413</b>	<b>4.450</b>
BL5A3004	Gestión de puestos de amarre en los Muelles de Levante del Puerto de Maó	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			120,00					900						450	450	
BL5A3007	I.N.D. Cala Figuera Mahón	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			900,00					4.000					500	1.500	2.000	
	Gestión de puestos de amarre en la zona de la Colársega del Puerto de Maó (EM-780)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			300,00					500				500				
	Gestión de puestos de amarre para embarcaciones de recreo en el antiguo polígono naval del puerto de Alcudia.	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			1.000,00					10.000					1.000	5.000	4.000	
	Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoch del puerto de Eivissa (EM-762)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	1/8/2019	31/7/2021	6.404,00					260		260						
BL3A3005	Concesión. Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoch del puerto de Eivissa	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			8.000,00					30.000						8.000	10.000	12.000
BL5A3008	Mejora de las instalaciones para la gestión de puestos de amarre en el Muelle de Levante, entre la Punta de Cala Figuera y la Punta del Rellogge del puerto de Maó	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios								3.000					3.000			
	Explotación de una instalación de suministro de combustibles en el Muelle Comercial del Puerto de la Savina (EM-774)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			100,00					75					75			
BL4A3004	Mejora de las instalaciones náutico-deportivas para la explotación de la Dársena para embarcaciones menores en el Puerto de la Savina (Formentera)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			900,00					8.000					4.000	4.000		
	Mejora de las instalaciones náutico-deportivas para la explotación de la Dársena Interior en el Puerto de la Savina (Formentera)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			900,00					8.000						4.000	4.000	
<b>TOTAL</b>										<b>391.101</b>	<b>19.834</b>	<b>9.696</b>	<b>20.283</b>	<b>44.875</b>	<b>68.200</b>	<b>107.450</b>	<b>80.313</b>	<b>40.450</b>

## PRINCIPALES ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

## A) INVERSIONES DENTRO DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL DEL PUERTO

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa <sup>(2)</sup>	Demanda <sup>(1)</sup>	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
<b>1.- CARRETERA</b>						
PALMA: Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste (tramo dentro de la Z.S.P.)	3.000	2024/2026	en proyecto	La vinculada a la futura configuración del puerto (con los ferries operando en esta zona). Planteadas distintas alternativas, la concreción de la solución habrá de analizarse con los tráficos portuarios y extraportuarios confluyentes, y consensuada con el resto de Admones. implicadas (Consell de Mallorca y Ayto de Palma).		Mejorar el acceso al puerto por el Oeste (sobre todo la salida de vehículos hacia Poniente y la Vía de Cintura), teniendo en cuenta el tráfico (urbano e interurbano) del Paseo Marítimo de Palma, el tráfico de la Av Joan Miró y el de la carretera de acceso al Dique del Oeste. Vinculado a la configuración futura del Puerto, y a inversiones fuera de la Z.S.P. (proyecto global).
PALMA: 'Adecuación de accesos, superficies y viales en los Muelles de Poniente y Peraires	3.200	2023/2025	en proyecto	Vinculada a la ordenación prevista para esta zona, actualmente ferries y cruceros, y en el futuro con mayor especialización en tráficos de pasaje; compatibilizándola con la asociada a la concesión náutico-deportiva colindante y su proyecto de reforma.		Mejorar la compatibilidad del acceso de los tráficos portuarios a los Muelles de Poniente con el tráfico (urbano e interurbano) del Paseo Marítimo de Palma.
PALMA: Mejora del acceso desde la autovía de Levante (tramo dentro ZS del puerto)	6.000	2026/2027	en estudio	Los tráficos y necesidades a contemplar dependerán de la ordenación futura del Puerto para la zona de los Muelles Comerciales, Muelle Viejo, la Lonja y Contramuelle Mollet.		Mejorar la compatibilidad del acceso al puerto por el Este con el tráfico (urbano e interurbano) del Paseo Marítimo de Palma. No está incluida en el Convenio de Carreteras vigente. Vinculado a la ordenación futura del Puerto para esta zona.
MAÓ: Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3	376	2022/2023	en proyecto	Tráficos confluyentes en nudo de conexiones terrestres de la Z.S.P., en la Colàrsega e inicio (desde Poniente) del Cos Nou.		Mejorar la conexión del inicio de la Me-3 con el resto de viales concurrentes en la Z.S.P., incluyendo rotonda y ramales, facilitando la desviación del tráfico de vehículos pesados hacia el nuevo acceso al Còs Nou.
<b>2.- FERROCARRIL</b>						
Ninguna						

<sup>(1)</sup> incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)<sup>(2)</sup> en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

## PRINCIPALES ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

## B) INVERSIONES FUERA DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL DEL PUERTO (B = B.1 + B.2 + B.3)

## B.1) INVERSIONES A CARGO DEL MITMA / OTRAS ADMINISTRACIONES

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa <sup>(2)</sup>	Demanda <sup>(1)</sup>	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
<b>1.- CARRETERA</b>						
PALMA: Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste (tramo fuera de la Z.S.P.)	9.000	2024/2026	en estudio	La vinculada a la futura configuración del puerto (con los ferries operando en esta zona). Planteadas distintas alternativas, la concreción de la solución habrá de analizarse con los tráfico portuarios y extraportuarios confluyentes, y consensuada con el resto de Admones. implicadas (Consell de Mallorca y Ayto de Palma).	Consell de Mallorca y MITMA	Mejorar el acceso al puerto por el Oeste (sobre todo la salida de vehículos hacia Poniente y la Vía de Cintura), teniendo en cuenta el tráfico (urbano e interurbano) del Paseo Marítimo de Palma, de la Av Joan Miró y de la carretera de acceso al Sique del Oeste. Está incluida en el Convenio de Carreteras vigente una inversión con un presupuesto total de 9 M€ por parte del CIM que sería conveniente revisar. Inicialmente se analizó una solución mediante túnel (estimada en 27 M€), pero actualmente se están trabajando otras soluciones diferentes propuestas por el Ayto de Palma. Vinculado a la configuración futura del Puerto. Condicionada a la viabilidad y oportunidad del esquema jurídico y contable para su ejecución.
PALMA: Mejora del acceso desde la autovía de Levante	120.000	Sin programar	en estudio	Los tráfico y necesidades a contemplar dependerán de la ordenación futura del Puerto para la zona de los Muelles Comerciales, Muelle Viejo, la Lonja y Contramuelle Mollet.	Consell de Mallorca y MFOM / sin programar	Mejorar la compatibilidad del acceso al puerto por el Este con el tráfico (urbano e interurbano) del Paseo Marítimo de Palma. No está incluida en el Convenio de Carreteras vigente. Vinculado a la ordenación futura del Puerto para esta zona.
IBIZA: Mejora de los accesos al puerto de Ibiza	4.000	2024/2026	en estudio	La vinculada a los accesos al Puerto	Consell de Ibiza y MFOM / sin programar	No se incluyen en el Convenio de Carreteras con el Consell Insular de Ibiza, suscrito en 2009. Vinculado al estudio de movilidad del Plan Especial (iniciando su tramitación).
<b>2.- FERROCARRIL</b>						
Ninguna						

<sup>(1)</sup> incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)<sup>(2)</sup> en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

## PRINCIPALES ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

## B.2) INVERSIONES A CARGO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (a adscribir a la zona de servicio portuaria; ej. ramales de acceso)

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa <sup>(2)</sup>	Demanda <sup>(1)</sup>	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
<b>1.- CARRETERA</b>						
<b>2.- FERROCARRIL</b>						

<sup>(1)</sup> incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)

<sup>(2)</sup> en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

## PRINCIPALES ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

## B.3) OTRAS ACTUACIONES A CARGO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (no adscribibles a la zona de servicio portuaria; ej. actuaciones en las redes generales de transporte)

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa <sup>(2)</sup>	Demanda <sup>(1)</sup>	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
<b>1.- CARRETERA</b>						
PALMA: Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste	9.000	2023/2025	En estudio	La vinculada a la futura configuración del puerto (con los ferries operando en esta zona). Planteadas distintas alternativas, la concreción de la solución habrá de analizarse con los tráficos portuarios y extraportuarios confluente, y consensuada con el resto de Admones. implicadas (Consell de Mallorca y Ayto de Palma).		Mejorar el acceso al puerto por el Oeste (sobre todo la salida de vehículos hacia Poniente y la Vía de Cintura), teniendo en cuenta el tráfico (urbano e interurbano) del Paseo Marítimo de Palma, de la Av Joan Miró y de la carretera de acceso al Sique del Oeste. Está incluida en el Convenio de Carreteras vigente un inversión con un presupuesto total de 9 M€ por parte del CIM que sería conveniente revisar. Inicialmente se analizó una solución mediante túnel (estimada en 27 M€), pero actualmente se están trabajando otras soluciones diferentes propuestas por el Ayto de Palma. El nuevo trazado discurre por zonas del Ayto de Palma, CIM, APB y terrenos particulares. Vinculado a la configuración futura del Puerto. Condicionada a la viabilidad y oportunidad del esquema jurídico y contable para su ejecución. Se ha incluido una parte del trazado en el FFAT
MAÓ: Mejora de la carratera Me-3 para el acceso al Cos Nou	2.000	2021/2023	En proyecto (Convenio suscrito. BOE 28/09/2020)	Vehículos, principalmente pesados, accediendo/saliendo al/del puerto (Muelles Comerciales del Cos Nou). Y resto de vehículos -portuarios y extraportuarios- que utilicen el tramo de carretera a mejorar		Acondicionamiento de la carretera para adecuarla al tráfico de pesados que se canalizaría desde/hasta los muelles comerciales del Cós Nou por el nuevo acceso a los mismos desde la Me-3. Proyecto seleccionado para compensar de las aportaciones al FFATP. Se ha realizado estudio de viabilidad eco-fin, se ha suscrito el Convenio entre APB y CIME (que aclara la viabilidad y oportunidad del esquema jurídico), y se han alararado las dudas contables sobre las transmisiones/altas/bajas patrimoniales entre administraciones.
<b>2.- FERROCARRIL</b>						

<sup>(1)</sup> incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)<sup>(2)</sup> en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

## IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

(Miles de euros)

CONCEPTO	Real 2021	2022		Presupuesto 2023	PREVISIONES		
		Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre		2024	2025	2026
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>49.241</b>	<b>54.092</b>	<b>54.816</b>	<b>62.120</b>	<b>62.754</b>	<b>63.483</b>	<b>63.484</b>
a) Tasa de ocupación	21.216	20.452	22.402	24.143	24.143	24.143	24.143
b) Tasas de utilización	19.440	23.841	22.270	26.952	27.584	28.311	28.312
1. Tasa del buque (T1)	3.930	5.309	6.864	8.069	8.118	8.182	8.182
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	3.140	3.100	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360
3. Tasa del pasaje (T2)	5.204	7.166	6.260	7.436	7.853	8.314	8.314
4. Tasa de la mercancía (T3)	6.826	7.857	5.465	7.686	7.844	8.039	8.039
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	120	120	64	134	137	139	140
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	220	289	256	266	271	278	278
c) Tasa de actividad	7.329	8.557	8.584	9.427	9.427	9.427	9.427
d) Tasa de ayudas a la navegación	1.257	1.242	1.560	1.598	1.600	1.602	1.602
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>35.595</b>	<b>36.044</b>	<b>35.157</b>	<b>36.930</b>	<b>38.370</b>	<b>39.968</b>	<b>39.892</b>
a) Importes adicionales a las tasas	25.705	24.996	24.692	26.117	27.423	28.794	28.794
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	7.819	8.153	7.858	8.020	8.040	8.141	8.065
c) Tarifas por el servicio de recepción de desechos generados por buques.	2.071	2.895	2.607	2.793	2.907	3.032	3.032
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>84.836</b>	<b>90.136</b>	<b>89.972</b>	<b>99.050</b>	<b>101.124</b>	<b>103.451</b>	<b>103.376</b>
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>4.256</b>	<b>2.595</b>	<b>7.713</b>	<b>2.812</b>	<b>2.739</b>	<b>2.739</b>	<b>2.739</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	3.083	1.200	4.258	1.450	1.450	1.450	1.450
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	-	85	2.250	-	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	179	200	179	179	179	179	179
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	994	1.110	1.025	1.183	1.110	1.110	1.110
<b>Tráfico total (Miles tons)</b>	<b>13.772</b>	<b>14.969</b>	<b>14.545</b>	<b>15.336</b>	<b>15.652</b>	<b>16.043</b>	<b>16.043</b>
<b>UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)</b>	<b>206.554</b>	<b>243.898</b>	<b>243.898</b>	<b>251.251</b>	<b>256.661</b>	<b>263.598</b>	<b>263.598</b>
<b>Pasajeros (número)</b>	<b>6.018.365</b>	<b>7.349.008</b>	<b>7.468.923</b>	<b>8.516.835</b>	<b>8.930.659</b>	<b>9.411.174</b>	<b>9.411.174</b>
<b>Superficie Total Terrestre (m2)</b>	<b>2.027.380</b>	<b>2.079.979</b>	<b>2.079.979</b>	<b>2.079.979</b>	<b>2.079.979</b>	<b>2.079.979</b>	<b>2.079.979</b>
<b>Superficie Concesionable (m2)</b>	<b>1.248.428</b>	<b>1.245.414</b>	<b>1.248.428</b>	<b>1.248.428</b>	<b>1.248.428</b>	<b>1.248.428</b>	<b>1.248.428</b>
<b>Superficie en concesión (m2)</b>	<b>498.300</b>	<b>521.000</b>	<b>527.000</b>	<b>527.000</b>	<b>527.000</b>	<b>527.000</b>	<b>527.000</b>
<b>Ratio m2 concesión/m2 superficie total concesionable (%)</b>	<b>39,91</b>	<b>41,83</b>	<b>42,21</b>	<b>42,21</b>	<b>42,21</b>	<b>42,21</b>	<b>42,21</b>
<b>Importe Neto Cifra Negocios por tonelada (Euros/ton)</b>	<b>6,16</b>	<b>6,02</b>	<b>6,19</b>	<b>6,46</b>	<b>6,46</b>	<b>6,45</b>	<b>6,44</b>
<b>Ingresos Tasas portuarias por tonelada (Euros/ton)</b>	<b>3,58</b>	<b>3,61</b>	<b>3,77</b>	<b>4,05</b>	<b>4,01</b>	<b>3,96</b>	<b>3,96</b>
<b>Tasa del buque/G.T. (Euros/G.T.)</b>	<b>0,02</b>	<b>0,02</b>	<b>0,03</b>	<b>0,03</b>	<b>0,03</b>	<b>0,03</b>	<b>0,03</b>
<b>Tasa del pasaje/Pasajero (Euros/pasajero)</b>	<b>0,86</b>	<b>0,98</b>	<b>0,84</b>	<b>0,87</b>	<b>0,88</b>	<b>0,88</b>	<b>0,88</b>
<b>Tasa de la mercancía/tonelada (Euros/ton)</b>	<b>0,50</b>	<b>0,52</b>	<b>0,38</b>	<b>0,50</b>	<b>0,50</b>	<b>0,50</b>	<b>0,50</b>
<b>Tasa ocupación/Importe Neto Cifra de Negocios (%)</b>	<b>25,01</b>	<b>22,69</b>	<b>24,90</b>	<b>24,37</b>	<b>23,87</b>	<b>23,34</b>	<b>23,35</b>
<b>Tasas ocupación y actividad/Importe Neto Cifra Negocios (%)</b>	<b>33,65</b>	<b>32,18</b>	<b>34,44</b>	<b>33,89</b>	<b>33,20</b>	<b>32,45</b>	<b>32,47</b>
<b>Tasa ocupación/Superficie en concesión (Euros/m2)</b>	<b>42,58</b>	<b>39,26</b>	<b>42,51</b>	<b>45,81</b>	<b>45,81</b>	<b>45,81</b>	<b>45,81</b>
<b>Tasas ocupación y actividad/Superficie en concesión (Euros/m2)</b>	<b>57,28</b>	<b>55,68</b>	<b>58,80</b>	<b>63,70</b>	<b>63,70</b>	<b>63,70</b>	<b>63,70</b>

## ANEXO V. PROGRAMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA Y PRESUPUESTO

- ✓ Importe Neto de la Cifra de Negocios 2022/2026.
- ✓ Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2022/2026.
- ✓ Cuadro de Financiación 2022/2026.
- ✓ Balance 2022/2026.
- ✓ Estado de Flujos de Efectivo 2022/2026.
- ✓ Cálculo de aportación al Fondo de Compensación Interportuario.
- ✓ Cálculo de aportación al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre.
- ✓ Coeficientes correctores (T1, T2 y T3) y Rentabilidad.
- ✓ Coeficiente tarifa fija artículo 132.8 TRLPEMM.
- ✓ Gastos de publicidad y promociones.

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2024	2025	2026
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>84.836</b>	<b>90.136</b>	<b>89.972</b>	<b>99.050</b>	<b>101.124</b>	<b>103.451</b>	<b>103.376</b>
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>49.241</b>	<b>54.092</b>	<b>54.816</b>	<b>62.120</b>	<b>62.754</b>	<b>63.483</b>	<b>63.484</b>
a) Tasa de ocupación	21.216	20.452	22.402	24.143	24.143	24.143	24.143
b) Tasas de utilización	19.440	23.841	22.270	26.952	27.584	28.311	28.312
1. Tasa del buque (T1)	3.930	5.309	6.864	8.069	8.118	8.182	8.182
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	3.140	3.100	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360
3. Tasa del pasaje (T2)	5.204	7.166	6.260	7.436	7.853	8.314	8.314
4. Tasa de la mercancía (T3)	6.826	7.857	5.465	7.686	7.844	8.039	8.039
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	120	120	64	134	137	139	140
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	220	289	256	266	271	278	278
c) Tasa de actividad	7.329	8.557	8.584	9.427	9.427	9.427	9.427
d) Tasa de ayudas a la navegación	1.257	1.242	1.560	1.598	1.600	1.602	1.602
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>35.595</b>	<b>36.044</b>	<b>35.157</b>	<b>36.930</b>	<b>38.370</b>	<b>39.968</b>	<b>39.892</b>
a) Importes adicionales a las tasas	25.705	24.996	24.692	26.117	27.423	28.794	28.794
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	7.819	8.153	7.858	8.020	8.040	8.141	8.065
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	2.071	2.895	2.607	2.793	2.907	3.032	3.032
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>4.256</b>	<b>2.595</b>	<b>7.713</b>	<b>2.812</b>	<b>2.739</b>	<b>2.739</b>	<b>2.739</b>
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	3.083	1.200	4.258	1.450	1.450	1.450	1.450
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	-	85	2.250	-	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	179	200	179	179	179	179	179
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	994	1.110	1.025	1.183	1.110	1.110	1.110
<b>6. Gastos de personal</b>	<b>(14.687)</b>	<b>(18.596)</b>	<b>(18.621)</b>	<b>(21.004)</b>	<b>(22.237)</b>	<b>(23.533)</b>	<b>(24.894)</b>
a) Sueldos, salarios y asimilados	(10.811)	(13.342)	(13.782)	(15.648)	(16.572)	(17.542)	(18.561)
b) Indemnizaciones	(1)	(245)	(300)	(200)	(200)	(200)	(200)
c) Cargas sociales	(3.876)	(5.009)	(4.539)	(5.156)	(5.466)	(5.791)	(6.134)
d) Provisiones	-	-	-	-	-	-	-
<b>7. Otros gastos de explotación</b>	<b>(26.222)</b>	<b>(33.870)</b>	<b>(32.705)</b>	<b>(42.535)</b>	<b>(43.087)</b>	<b>(44.238)</b>	<b>(44.503)</b>
a) Servicios exteriores	(21.264)	(28.677)	(27.551)	(38.055)	(38.646)	(39.633)	(39.935)
1. Reparaciones y conservación	(9.916)	(12.513)	(11.650)	(16.524)	(16.768)	(17.454)	(17.478)
a. Reparaciones y conservación (excluido Marpol)	(8.926)	(9.013)	(9.007)	(13.024)	(13.268)	(13.954)	(13.978)
b. Gastos de recogida de desechos generados por buques Marpol)	(990)	(3.500)	(2.643)	(3.500)	(3.500)	(3.500)	(3.500)
2. Servicios de profesionales independientes	(1.893)	(4.014)	(3.966)	(3.303)	(3.400)	(3.515)	(3.672)
3. Suministros y consumos	(4.725)	(6.966)	(6.910)	(9.586)	(9.682)	(9.730)	(9.758)
4. Otros servicios exteriores	(4.730)	(5.184)	(5.025)	(8.641)	(8.797)	(8.935)	(9.027)
b) Tributos	(1.263)	(1.300)	(1.300)	(1.350)	(1.350)	(1.418)	(1.446)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(1.493)	(1.500)	(180)	(250)	(250)	(250)	(250)
d) Otros gastos de gestión corriente	(611)	(500)	(1.386)	(352)	(352)	(352)	(352)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1.b) RDL 2/2011	(726)	(859)	(985)	(1.096)	(1.242)	(1.255)	(1.270)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(864)	(1.034)	(1.303)	(1.432)	(1.247)	(1.331)	(1.251)
<b>8. Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>(18.053)</b>	<b>(25.280)</b>	<b>(19.119)</b>	<b>(19.999)</b>	<b>(24.643)</b>	<b>(27.067)</b>	<b>(32.608)</b>
<b>9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	<b>1.007</b>	<b>1.085</b>	<b>1.027</b>	<b>1.027</b>	<b>1.162</b>	<b>1.162</b>	<b>2.558</b>
<b>10. Excesos de provisiones</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>463</b>	<b>-</b>	<b>3.181</b>	<b>-</b>	<b>1.199</b>
<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	-	-	-	-	-	-
<b>Otros resultados</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
a) Ingresos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
<b>A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)</b>	<b>31.137</b>	<b>16.070</b>	<b>28.730</b>	<b>19.351</b>	<b>18.239</b>	<b>12.514</b>	<b>7.867</b>
<b>12. Ingresos financieros</b>	<b>57</b>	<b>20</b>	<b>67</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	57	20	67	30	30	30	30
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-	-	-	-
<b>13. Gastos financieros</b>	<b>(117)</b>	<b>(100)</b>	<b>(64)</b>	<b>(66)</b>	<b>(66)</b>	<b>(66)</b>	<b>(66)</b>
a) Por deudas con terceros	(58)	(90)	(3)	(5)	(5)	(5)	(5)
b) Por actualización de provisiones	(60)	(10)	(61)	(61)	(61)	(61)	(61)
<b>14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	-	-	-	-	-	-
<b>A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)</b>	<b>(60)</b>	<b>(80)</b>	<b>3</b>	<b>(36)</b>	<b>(36)</b>	<b>(36)</b>	<b>(36)</b>
<b>A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)</b>	<b>31.077</b>	<b>15.990</b>	<b>28.733</b>	<b>19.315</b>	<b>18.202</b>	<b>12.478</b>	<b>7.831</b>
<b>17. Impuesto sobre beneficios</b>	<b>(888)</b>	<b>(85)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>	<b>(2)</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)</b>	<b>30.189</b>	<b>15.906</b>	<b>28.730</b>	<b>19.312</b>	<b>18.200</b>	<b>12.486</b>	<b>7.840</b>
<b>RESUMEN DE PLANTILLA</b>							
Cifra media de empleados	316	352	356	391	401	411	421
Cifra final de empleados	312	352	356	391	401	411	421
Variación interanual retribución media (x 100)	0,0%	0,0%	13,3%	3,2%	3,3%	3,3%	3,3%

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2024	2025	2026
<b>A) FLUJOS EFECTIVO DE LAS ACTIV. DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>66.202</b>	<b>50.042</b>	<b>58.375</b>	<b>40.898</b>	<b>31.029</b>	<b>41.521</b>	<b>35.850</b>
<b>1. Resultado del ejercicio antes de impuestos</b>	<b>31.077</b>	<b>15.990</b>	<b>28.733</b>	<b>19.315</b>	<b>18.202</b>	<b>12.478</b>	<b>7.831</b>
<b>2. Ajustes del resultado</b>	<b>18.227</b>	<b>24.075</b>	<b>20.216</b>	<b>20.653</b>	<b>22.024</b>	<b>26.824</b>	<b>29.621</b>
a) Amortización del inmovilizado (+)	18.053	25.280	19.119	19.999	24.643	27.067	32.608
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
c) Variación de provisiones (+/-)	1.300	-	1.275	1.824	(1.313)	1.062	(286)
d) Imputación de subvenciones (-)	(1.007)	(1.085)	(1.027)	(1.027)	(1.162)	(1.162)	(2.558)
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmov. (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
f) Rdos. por bajas y enajenac. de instrum. financ. (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
g) Ingresos financieros (-)	(57)	(20)	(67)	(30)	(30)	(30)	(30)
h) Gastos financieros (+)	117	100	64	66	66	66	66
i) Variación valor razonable en instr. financieros (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
j) Ingresos trasp. al rdo. por concesiones revertidas (-)	(179)	(200)	(179)	(179)	(179)	(179)	(179)
k) Imputac. a rdos. anticipos ventas o prestac. servicios (-)	-	-	-	-	-	-	-
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	-	-	1.032	-	-	-	-
<b>3. Cambios en el capital corriente</b>	<b>24.457</b>	<b>10.255</b>	<b>8.986</b>	<b>(321)</b>	<b>(9.730)</b>	<b>1.172</b>	<b>(2.471)</b>
a) Existencias (+/-)	45	-	31	2	-	-	-
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	29.454	10.340	9.114	(238)	(5.811)	2.705	(1.136)
c) Otros activos corrientes (+/-)	(52)	-	-	-	-	-	-
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	(3.927)	255	758	1.272	(2.463)	(26)	217
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	(912)	-	(577)	(1.017)	(1.115)	(1.167)	(1.212)
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(151)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)	(340)
<b>4. Otros flujos de efectivo de las activ. de explotación</b>	<b>(7.558)</b>	<b>(278)</b>	<b>440</b>	<b>1.250</b>	<b>533</b>	<b>1.048</b>	<b>868</b>
a) Pagos de intereses (-)	(58)	45	(58)	(60)	(60)	(60)	(60)
b) Cobro de dividendos (+)	-	-	-	-	-	-	-
c) Cobros de intereses (+)	57	20	67	30	30	30	30
d) Pagos principales e intereses de demora por litigios tarif. (-)	(31)	-	(8)	-	-	-	-
e) Cobros del OPPE por princip. e inter. de demora litig. tarif. (+)	-	-	-	-	-	-	-
f) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	(7.526)	(343)	439	1.281	563	1.078	899
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	-	-	-	-	-	-	-
<b>B) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>	<b>(665)</b>	<b>(43.552)</b>	<b>(59.461)</b>	<b>(34.851)</b>	<b>(96.739)</b>	<b>(107.375)</b>	<b>(166.692)</b>
<b>6. Pagos por inversiones (-)</b>	<b>(20.665)</b>	<b>(44.566)</b>	<b>(59.475)</b>	<b>(59.879)</b>	<b>(99.840)</b>	<b>(109.702)</b>	<b>(167.019)</b>
a) Empresas del grupo y asociadas (-)	(1.243)	(242)	(3.845)	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible (-)	-	(710)	(625)	(500)	(500)	(500)	(500)
c) Inmovilizado material (-)	(19.422)	(43.614)	(28.042)	(59.379)	(99.340)	(109.202)	(166.519)
d) Inversiones inmobiliarias (-)	-	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros(-)	-	-	(26.963)	-	-	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
<b>7. Cobros por desinversiones (+)</b>	<b>20.000</b>	<b>1.014</b>	<b>14</b>	<b>25.028</b>	<b>3.101</b>	<b>2.327</b>	<b>327</b>
a) Empresas del grupo y asociadas	-	14	14	28	101	327	327
b) Inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
c) Inmovilizado material	-	-	-	-	-	-	-
d) Inversiones inmobiliarias	-	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros	20.000	-	-	25.000	3.000	2.000	0
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	1.000	-	-	-	-	-
h) Deducción del IVA soportado (+)	-	-	-	-	-	-	-
<b>C) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>	<b>578</b>	<b>2.277</b>	<b>1.235</b>	<b>2.107</b>	<b>1.711</b>	<b>(491)</b>	<b>92.900</b>
<b>9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio</b>	<b>578</b>	<b>2.277</b>	<b>1.235</b>	<b>2.107</b>	<b>1.711</b>	<b>(491)</b>	<b>(7.100)</b>
a) Subvenciones europeas (+)	578	3.277	1.435	3.007	2.701	1.319	-
b) Aumento/Disminución de Patrimonio (+/-)	-	(1.000)	(200)	(900)	(990)	(1.810)	(7.100)
<b>10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>100.000</b>
a) Emisión	-	-	-	-	-	-	100.000
1. Deudas con entidades de crédito (+)	-	-	-	-	-	-	100.000
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (+)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (+)	-	-	-	-	-	-	-
b) Devolución y amortización de	-	-	-	-	-	-	-
1. Deudas con entidades de crédito (-)	-	-	-	-	-	-	-
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (-)	-	-	-	-	-	-	-
<b>E) AUMENTO/DISMINUC. NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.</b>	<b>66.116</b>	<b>8.767</b>	<b>148</b>	<b>8.153</b>	<b>(63.999)</b>	<b>(66.345)</b>	<b>(37.942)</b>
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio.	133.147	168.050	199.263	199.411	207.565	143.566	77.221
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio.	199.263	176.818	199.411	207.565	143.566	77.221	39.279
<b>Inversiones en Inmovilizado no financiero (Anexo LPGE)</b>	<b>(19.422)</b>	<b>(44.324)</b>	<b>(28.667)</b>	<b>(59.879)</b>	<b>(99.840)</b>	<b>(109.702)</b>	<b>(167.019)</b>

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

ORÍGENES	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
<b>1. Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>48.082</b>	<b>39.924</b>	<b>48.593</b>	<b>39.457</b>	<b>39.560</b>	<b>38.686</b>	<b>36.710</b>
<b>2. Ampliaciones de patrimonio</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>3. Fondo de Compensación Interportuario recibido</b>	<b>994</b>	<b>1.110</b>	<b>1.025</b>	<b>1.183</b>	<b>1.110</b>	<b>1.110</b>	<b>1.110</b>
<b>4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>196</b>	<b>3.277</b>	<b>1.384</b>	<b>3.402</b>	<b>2.701</b>	<b>1.319</b>	-
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital	196	3.277	1.384	3.402	2.701	1.319	-
FEDER M.C.A. 14/20	-	-	-	-	-	-	-
Otras de la Unión Europea	67	-	-	794	-	-	-
Fondos MRR.	-	-	1.384	2.608	2.701	1.319	-
Otras subvenciones, donaciones y legados de capital	129	3.277	-	-	-	-	-
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos por reversión de concesiones	-	-	-	-	-	-	-
<b>5. Altas de pasivo no corriente</b>	<b>1.549</b>	<b>800</b>	<b>1.190</b>	<b>1.276</b>	<b>1.304</b>	<b>1.333</b>	<b>101.333</b>
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito	-	-	-	-	-	-	100.000
b) Deudas a l.p. con proveedores de inmovilizado	1.549	800	1.190	1.276	1.304	1.333	1.333
c) Deudas a l.p. con empresas del grupo y asociadas y otros	-	-	-	-	-	-	-
d) Deudas a l.p. por préstamos recibidos del Fondo de Accesibilidad	-	-	-	-	-	-	-
e) Anticipos recibidos por ventas o prestación servicios	-	-	-	-	-	-	-
<b>6. Bajas de activo no corriente</b>	<b>1.217</b>	<b>485</b>	<b>313</b>	<b>409</b>	<b>673</b>	<b>3.754</b>	<b>3.058</b>
a) Enajenación de activos no corrientes	-	-	-	-	-	-	-
b) Cancel./trasp. c.p. de subvenciones a cobrar a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
c) Cancel./trasp. c.p. de préstamos a l.p. concedidos al FFATP	14	28	28	101	327	3.396	2.708
d) Cancel./trasp. c.p. de otras inversiones financieras a l.p.	1.203	457	285	308	346	358	350
e) Transferencias de activos a otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
<b>7. Otros</b>	<b>6.979</b>	<b>1.000</b>	<b>8.100</b>	-	-	-	-
<b>TOTAL ORÍGENES</b>	<b>59.017</b>	<b>46.596</b>	<b>60.605</b>	<b>45.727</b>	<b>45.348</b>	<b>46.202</b>	<b>142.211</b>

APLICACIONES	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
<b>1. Altas de activo no corriente</b>	<b>21.054</b>	<b>48.134</b>	<b>33.909</b>	<b>63.544</b>	<b>112.755</b>	<b>114.327</b>	<b>171.417</b>
a) Adquisiciones innov. intangible, material e invers. Inmobiliarias	19.614	47.520	29.724	63.204	98.962	113.502	171.068
b) Inmovilizado financiero	1.440	614	4.185	340	13.793	825	349
Participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
Subvenciones a cobrar a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
Préstamos a l.p. concedidos al Fondo de Accesibilidad	1.243	242	3.845	-	13.453	476	-
Otras inversiones financieras a l.p.	197	372	340	340	340	349	349
c) Inmovilizado por concesiones revertidas	-	-	-	-	-	-	-
d) Transferencias de activos desde otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
<b>2. Reducciones de patrimonio</b>	-	<b>1.000</b>	<b>200</b>	<b>1.000</b>	<b>900</b>	<b>2.000</b>	<b>6.900</b>
<b>3. Fondo de Compensación Interportuario aportado</b>	<b>864</b>	<b>1.034</b>	<b>1.303</b>	<b>1.432</b>	<b>1.247</b>	<b>1.331</b>	<b>1.251</b>
<b>4. Bajas de pasivo no corriente</b>	<b>1.239</b>	<b>800</b>	<b>1.548</b>	<b>1.660</b>	<b>1.696</b>	<b>1.734</b>	<b>1.734</b>
a) Canc./trasp. a c.p. deudas con entidades de crédito	-	-	-	-	-	-	-
b) Canc./trasp. a c.p. deudas con proveedores de inmovilizado	1.222	800	1.548	1.660	1.696	1.734	1.734
c) Canc./trasp. a c.p. deudas con empr. grupo y asoci. y otros	-	-	-	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. de deudas a l.p. por préstamos recibidos del FFATP	-	-	-	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. periodificaciones a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
e) Aplicación y traspaso a c.p. de provisiones a l.p.	17	-	-	-	-	-	-
<b>5. Otros</b>	<b>8.100</b>	-	<b>6.979</b>	-	-	-	-
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>31.257</b>	<b>50.968</b>	<b>43.940</b>	<b>67.636</b>	<b>116.598</b>	<b>119.392</b>	<b>181.302</b>
<b>VARIACIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE</b>	<b>27.760</b>	<b>(4.372)</b>	<b>16.665</b>	<b>(21.909)</b>	<b>(71.250)</b>	<b>(73.190)</b>	<b>(39.092)</b>

<b>Fondo de maniobra principio de ejercicio</b>	<b>191.395</b>	<b>193.766</b>	<b>219.155</b>	<b>235.820</b>	<b>213.912</b>	<b>142.662</b>	<b>69.471</b>
<b>Variación de circulante</b>	<b>27.760</b>	<b>(4.372)</b>	<b>16.665</b>	<b>(21.909)</b>	<b>(71.250)</b>	<b>(73.190)</b>	<b>(39.092)</b>
<b>Fondo de maniobra final de ejercicio</b>	<b>219.155</b>	<b>189.394</b>	<b>235.820</b>	<b>213.912</b>	<b>142.662</b>	<b>69.471</b>	<b>30.380</b>

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

ACTIVO	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>474.257</b>	<b>494.381</b>	<b>479.602</b>	<b>522.737</b>	<b>610.176</b>	<b>693.682</b>	<b>829.432</b>
<b>I. Inmovilizado intangible</b>	<b>1.199</b>	<b>1.781</b>	<b>3.399</b>	<b>3.088</b>	<b>2.720</b>	<b>2.553</b>	<b>2.246</b>
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
2. Aplicaciones informáticas	1.199	781	2.179	2.075	1.913	1.954	1.853
3. Anticipos para inmovilizaciones intangibles	-	1.000	1.220	1.013	806	600	393
<b>II. Inmovilizado material</b>	<b>386.278</b>	<b>422.267</b>	<b>394.603</b>	<b>438.160</b>	<b>512.777</b>	<b>600.407</b>	<b>740.204</b>
1. Terrenos y bienes naturales	77.086	67.782	77.086	78.433	85.433	85.433	85.933
2. Construcciones	246.278	277.489	267.612	267.557	352.838	396.771	517.428
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	9.475	5.622	8.404	7.332	8.737	9.128	7.820
4. Inmovilizado en curso y anticipos	51.163	65.523	38.952	82.071	60.709	104.743	125.642
5. Otro inmovilizado	2.277	5.852	2.550	2.767	5.060	4.332	3.381
<b>III. Inversiones inmobiliarias</b>	<b>76.497</b>	<b>67.702</b>	<b>75.545</b>	<b>75.504</b>	<b>75.575</b>	<b>74.545</b>	<b>73.516</b>
1. Terrenos	64.034	64.034	64.034	64.034	64.034	64.034	64.034
2. Construcciones	12.464	3.668	11.512	11.470	11.541	10.512	9.483
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>1.703</b>	<b>1.917</b>	<b>5.520</b>	<b>5.419</b>	<b>18.545</b>	<b>15.625</b>	<b>12.917</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	1.703	1.917	5.520	5.419	18.545	15.625	12.917
<b>V. Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>367</b>	<b>454</b>	<b>425</b>	<b>459</b>	<b>455</b>	<b>437</b>	<b>428</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a terceros	367	454	425	459	455	437	428
3. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-	-	-	-	-	-
4. Otros activos financieros	-	-	-	-	-	-	-
<b>VI. Activos por impuesto diferido</b>	<b>112</b>	<b>260</b>	<b>109</b>	<b>107</b>	<b>105</b>	<b>113</b>	<b>122</b>
<b>VII. Deudores comerciales no corrientes</b>	<b>8.100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>230.167</b>	<b>201.496</b>	<b>247.935</b>	<b>230.422</b>	<b>169.241</b>	<b>97.470</b>	<b>60.115</b>
<b>I. Activos no corrientes mantenidos para la venta</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>II. Existencias</b>	<b>35</b>	<b>150</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>27.819</b>	<b>14.500</b>	<b>18.493</b>	<b>17.755</b>	<b>23.346</b>	<b>19.921</b>	<b>20.507</b>
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	19.988	10.000	11.089	11.609	11.725	11.862	11.855
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	-	-	-	-	-	-	-
3. Deudores varios	162	200	293	316	353	368	360
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	56	100	-	-	-	-	-
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	7.613	4.200	7.111	5.831	11.268	7.691	8.292
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>14</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>101</b>	<b>327</b>	<b>327</b>	<b>327</b>
<b>V. Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>3.037</b>	<b>10.000</b>	<b>30.000</b>	<b>5.000</b>	<b>2.000</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	-	-
3. Otros activos financieros	3.037	10.000	30.000	5.000	2.000	0	-
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>199.263</b>	<b>176.818</b>	<b>199.411</b>	<b>207.565</b>	<b>143.566</b>	<b>77.221</b>	<b>39.279</b>
1. Tesorería	199.263	176.818	199.411	207.565	143.566	77.221	39.279
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL ACTIVO (A+B)</b>	<b>704.424</b>	<b>695.876</b>	<b>727.537</b>	<b>753.159</b>	<b>779.417</b>	<b>791.152</b>	<b>889.547</b>

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>663.522</b>	<b>662.605</b>	<b>692.135</b>	<b>712.044</b>	<b>730.313</b>	<b>740.732</b>	<b>739.569</b>
<b>A-1) Fondos propios</b>	<b>641.515</b>	<b>639.214</b>	<b>670.045</b>	<b>688.358</b>	<b>705.658</b>	<b>716.144</b>	<b>717.084</b>
I. Patrimonio	212.383	212.383	212.183	211.183	210.283	208.283	201.383
II. Resultados acumulados	398.943	410.926	429.132	457.862	477.174	495.374	507.861
III. Resultado del ejercicio	30.189	15.906	28.730	19.312	18.200	12.486	7.840
<b>A-2) Ajustes por cambios de valor</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
I. Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	-	-	-	-
II. Operaciones de cobertura	-	-	-	-	-	-	-
III. Otros	-	-	-	-	-	-	-
<b>A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>22.007</b>	<b>23.391</b>	<b>22.090</b>	<b>23.686</b>	<b>24.656</b>	<b>24.588</b>	<b>22.485</b>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>29.889</b>	<b>21.170</b>	<b>23.287</b>	<b>24.605</b>	<b>22.525</b>	<b>22.421</b>	<b>120.243</b>
<b>I. Provisiones a largo plazo</b>	<b>11.207</b>	<b>2.272</b>	<b>4.868</b>	<b>5.972</b>	<b>3.894</b>	<b>4.147</b>	<b>3.006</b>
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	215	215	215	215	215	215	215
2. Provisión para responsabilidades	3.550	1.594	4.654	5.757	3.680	3.933	2.791
3. Otras provisiones	7.442	463	-	-	-	-	-
<b>II. Deudas a largo plazo</b>	<b>12.170</b>	<b>11.812</b>	<b>11.812</b>	<b>11.428</b>	<b>11.035</b>	<b>10.634</b>	<b>110.233</b>
1. Deudas con entidades de crédito	-	-	-	-	-	-	100.000
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras	12.170	11.812	11.812	11.428	11.035	10.634	10.233
<b>III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>IV. Pasivos por impuesto diferido</b>	<b>6.512</b>	<b>7.086</b>	<b>6.606</b>	<b>7.205</b>	<b>7.595</b>	<b>7.639</b>	<b>7.005</b>
<b>V. Periodificaciones a largo plazo</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>11.012</b>	<b>12.102</b>	<b>12.115</b>	<b>16.511</b>	<b>26.579</b>	<b>27.999</b>	<b>29.735</b>
<b>II. Provisiones a corto plazo</b>	<b>1.319</b>	<b>556</b>	<b>637</b>	<b>723</b>	<b>766</b>	<b>811</b>	<b>858</b>
<b>III. Deudas a corto plazo</b>	<b>1.703</b>	<b>4.246</b>	<b>2.740</b>	<b>6.068</b>	<b>5.190</b>	<b>8.990</b>	<b>13.039</b>
1. Deudas con entidades de crédito	-	-	-	-	-	-	-
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	1.316	3.746	2.373	5.698	4.820	8.620	12.669
3. Otros pasivos financieros	386	500	366	370	370	370	370
<b>IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo</b>	<b>81</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>13.453</b>	<b>10.860</b>	<b>8.479</b>
<b>V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>7.909</b>	<b>7.300</b>	<b>8.738</b>	<b>9.719</b>	<b>7.170</b>	<b>7.338</b>	<b>7.358</b>
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	4.485	6.000	5.193	6.469	6.570	6.738	6.758
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	400	-	395	-	-	-	-
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	3.023	1.300	3.150	3.250	600	600	600
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)</b>	<b>704.424</b>	<b>695.876</b>	<b>727.537</b>	<b>753.159</b>	<b>779.417</b>	<b>791.152</b>	<b>889.547</b>

	2022	2023	2024	2025	2026	PdE. 2022
<b>Porcentaje general a aplicar</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>	<b>2,50%</b>

	Cierre Real 2021	Previsión Cierre 2022	Presupuesto	2024	2025	Previsión Cierre 2021
Tasa de ayudas a la navegación Art. 159 3.a)	167	366	404	406	408	270
<b>a = Cuantía de la aportación (80% de la tasa)</b>	<b>133,00</b>	<b>293,00</b>	<b>323,00</b>	<b>325,00</b>	<b>326,00</b>	<b>216,00</b>
<b>b = Regularización tasa 2021</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Resultado del ejercicio (A.4).	30.189	28.730	19.312	18.200	12.486	11.982
Amortizaciones (Ep.8)	18.053	19.119	19.999	24.643	27.067	21.800
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-).	-	-	-	-	-	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-).	-	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-).	-1.007	-1.027	-1.027	-1.162	-1.162	-1.085
Otros Resultados Extraordinarios	888	2	2	2	-9	654
Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios (+/-)	60	6	6	6	6	124
FCI Aportado (Ep.7.f)	864	1.303	1.432	1.247	1.331	864
FCI Recibido (Ep.5.d))	-994	-1.025	-1.183	-1.110	-1.110	-994
Tasa de Ayudas a la Navegación (Ep.A.d)	-1.257	-1.560	-1.598	-1.600	-1.602	-627
<b>Base de la Aportación</b>	<b>46.796</b>	<b>45.548</b>	<b>36.943</b>	<b>40.226</b>	<b>37.007</b>	<b>32.719</b>

<b>c = Base x (1)</b>	<b>1.170</b>	<b>1.139</b>	<b>924</b>	<b>1.006</b>	<b>925</b>	<b>818</b>
-----------------------	--------------	--------------	------------	--------------	------------	------------

FONDO DE COMPENSACIÓN A APORTAR	2022	2023	2024	2025	2026	2022
<b>Total Aportación a+b+c</b>	<b>1.303</b>	<b>1.432</b>	<b>1.247</b>	<b>1.331</b>	<b>1.251</b>	<b>1.034</b>

**Leyenda:**

La cuantía anual de la aportación de cada Autoridad Portuaria al Fondo de Compensación Interportuario se determinará por agregación de los siguientes importes correspondientes al ejercicio anterior:

- El 80 por ciento de los ingresos devengados por la tasa de ayudas a la navegación correspondiente a las embarcaciones que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque.
- Hasta el 12 por ciento y no menos del 4 por ciento del resultado del ejercicio, excluyendo las amortizaciones del inmovilizado, el resultado por enajenaciones y bajas del activo no corriente, los ingresos por incorporación al activo de gastos financieros, el traspaso al resultado de subvenciones de capital y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada y recibida y los ingresos por la tasa de ayudas a la navegación, siempre que el valor resultante sea positivo.

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función, entre otras, de las necesidades financieras globales de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado motivadas por la diferente situación competitiva en que se encuentran las Autoridades Portuarias, sobre la base de no discriminación de tratamiento entre las mismas. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento para las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear y de Ceuta y Melilla.



# AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

Rentabilidad a efectos de coeficientes correctores según el Art. 157 y 166 TRLPEMM

# PLAN DE EMPRESA 2023

Versión OPPE 16/11/2022 10:24

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	PdE. 2022
<b>Resultados del ejercicio despues de impuestos</b>	<b>28.303</b>	<b>16.393</b>	<b>30.189</b>	<b>28.730</b>	<b>19.312</b>	<b>18.200</b>	<b>12.486</b>	<b>7.840</b>	<b>2022</b>
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado (+/-)	26	-	-	-	-	-	-	-	<b>15.906</b>
Otros Resultados Extraordinarios (+/-)	-	-344	888	2	2	2	-9	-9	85
+/- Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios	-19	60	60	6	6	6	6	6	145
- Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- FCI recibido	-1.313	-1.151	-994	-1.025	-1.183	-1.110	-1.110	-1.110	-1.110
+ FCI aportado	1.210	1.319	864	1.303	1.432	1.247	1.331	1.251	1.034
+ Ajuste dotación amortización prorrateo altas	10	8	25	27	48	271	223	175	4
<b>Resultados del ejercicio ajustados</b>	<b>28.218</b>	<b>16.285</b>	<b>31.032</b>	<b>29.044</b>	<b>19.618</b>	<b>18.616</b>	<b>12.927</b>	<b>8.153</b>	<b>16.063</b>

	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2021	31-12-2022
<b>Saldo Balance Activo no corriente</b>	<b>452.708</b>	<b>453.209</b>	<b>464.372</b>	<b>474.257</b>	<b>479.602</b>	<b>522.737</b>	<b>610.176</b>	<b>693.682</b>	<b>829.432</b>	<b>472.011</b>	<b>494.381</b>
Inmovilizado material en curso	-37.538	-45.298	-66.817	-51.163	-38.952	-82.071	-60.709	-104.743	-125.642	-58.713	-65.523
Terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Activos por impuesto diferido	-68	-56	-1.031	-112	-109	-107	-105	-113	-122	-345	-260
Deudores comerciales no corrientes.	-	-	-	-8.100	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste incorporación diques de abrigo, esclusas y accesos	-466	-388	-302	-974	-1.024	-1.834	-10.497	-8.422	-6.445	-221	-144
<b>Saldo Balance Activo no corriente ajustado</b>	<b>414.637</b>	<b>407.467</b>	<b>396.223</b>	<b>413.908</b>	<b>439.517</b>	<b>438.725</b>	<b>538.866</b>	<b>580.403</b>	<b>697.223</b>	<b>412.733</b>	<b>428.455</b>

<b>Activo no corriente medio</b>	<b>411.052</b>	<b>401.845</b>	<b>405.066</b>	<b>426.713</b>	<b>439.121</b>	<b>488.795</b>	<b>559.635</b>	<b>638.813</b>	<b>420.594</b>
----------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

	Cierre 2019	Cierre 2020	Cierre 2021	2022	2023	2024	2025	2026	
<b>RENTABILIDAD ANUAL</b>	<b>6,86%</b>	<b>4,05%</b>	<b>7,66%</b>	<b>6,81%</b>	<b>4,47%</b>	<b>3,81%</b>	<b>2,31%</b>	<b>1,28%</b>	<b>3,82%</b>

3,12% Prev. cierre 2021 PdE 2022

## Coefficientes correctores

	2019	2020	2021	2022	2023
Tasa del buque	1,00	1,00	0,90	0,90	0,90
Tasa del pasaje	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Tasa de la mercancía	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90

## Cumplimiento condiciones Art. 166 TRLPEMM

<b>Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (suma total 3 años)</b>	<b>75.535</b>
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2019-2021 (suma total 3 años):	-53.491
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2019-2021 deflactadas y aplicación coeficientes correctores 2023 (suma total 3 años):	52.487
<b>Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (suma total 3 años)</b>	<b>74.531</b>
<b>Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (media 3 años) (a):</b>	<b>24.844</b>
Media activo no corriente medio 2019-2021 (b):	405.987
<b>Rentabilidad media ejercicios 2019-2021:</b>	<b>6,12%</b>

	2019	2020	2021	
Tasa del buque	8.225	1.812	3.930	Tasa del buque
Tasa del pasaje	9.620	3.284	5.204	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	8.276	6.313	6.826	Tasa de la mercancía
<b>Tasas deflactando sus coeficientes correctores:</b>				
Tasa del buque	8.225	1.812	4.367	Tasa del buque
Tasa del pasaje	13.743	4.691	7.435	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	9.195	7.015	7.584	Tasa de la mercancía
<b>Tasas deflactadas y aplicación coeficientes 2023:</b>				
Tasa del buque	7.403	1.631	3.930	Tasa del buque
Tasa del pasaje	9.620	3.284	5.204	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	8.276	6.313	6.826	Tasa de la mercancía
<b>TOTAL</b>	<b>25.299</b>	<b>11.228</b>	<b>15.960</b>	<b>TOTAL</b>

Art. 166.1.a)	Art. 166.1.b)	Art. 166.1.c)	Art. 166.1.d)	Art. 166.1.e)
Los Ci <=1,30	Algún Ci <1,00	Rentab. ajustada > 0	Algún Ci >1,00	Rentab. ajustada <= 2,5%
SI	SI	SI	NO	---
			NO	---
			SI	

**COEFICIENTE CORRECTOR TARIFA FIJA ART. 132.8 TRLPEMM**

(en miles de euros)

Cuenta de resultados recepción desechos generados por buques	Cierre real 2020	Cierre real 2021	2022		Proyecto Presupuesto 2023	2024	2025	2026
			Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre 2022				
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	1.366	2.071	2.895	2.607	2.793	2.907	3.032	3.032
Ingreso por R1	937	1.446	1.732	1.643	1.660	1.695	1.739	1.739
Ingreso por R2	201	147	494	362	488	541	594	594
<b>Coefficiente corrector propuesto A.P.</b>	<b>1,20</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>	<b>1,30</b>
Gastos de recogida de desechos generados por buques (Marpol)	-957	-990	-3.500	-2.643	-3.500	-3.500	-3.500	-3.500
<b>Resultado recepción desechos generados por buques (Marpol)</b>	<b>409</b>	<b>1.081</b>	<b>(605)</b>	<b>(36)</b>	<b>(707)</b>	<b>(593)</b>	<b>(468)</b>	<b>(468)</b>

Ingreso por recepción de desechos generados por buques (PRESUPUESTO PPyGG) .....	2.607	2.793	2.907	3.032	3.032
--	-------	-------	-------	-------	-------

Comprobación del ingreso estimado (Marpol) con ingreso del Presupuesto PPyGG (Marpol) .....	-0	0	-0	0	0
---	----	---	----	---	---

**OK OK OK OK OK**

Límites coeficientes corrector (art. 132.8 TRLPEMM)	
Límite inferior .....	1,00
Límite superior .....	1,30

## GASTOS PUBLICIDAD, PROMOCIÓN Y PARTICIPACIÓN; PROTOCOLO Y PATROCINIOS Y SUBVENCIONES

CONCEPTO	Cierre 2020	Presupuesto 2021	Previsión cierre 2021	Cierre 2021	Presupuesto 2022	Previsión cierre 2022	Presupuesto 2023
<b>Gastos en publicidad, patrocinios, relaciones institucionales, jornadas, ferias, congresos, etc.</b>	<b>168</b>	<b>604</b>	<b>582</b>	<b>170</b>	<b>677</b>	<b>580</b>	<b>602</b>
Atenciones protocolarias y de representac.	15	45	25	17	40	20	40
Publicidad y propaganda	31	311	321	26	320	340	300
Ferias en el extranjero	39	81	74	1	95	50	70
Ferias Nacionales		15	15	4	17	10	17
Congresos	4	30	10	0	30	36	30
Patrocinios, eventos deport. Y culturales	27	47	5	33	35	47	40
Comunicación (web,libros,radios,etc)			12	11	15	12	25
Otros gastos comerciales		25	20	16	25	15	20
Divulgación corporativa	53	50	100	62	100	50	60
<b>Subvenciones, becas, donaciones y legados otorgados, etc.</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Becarios		8					

valores expresados en miles de euros

## ANEXO VI. BONIFICACIONES

- ✓ Impacto económico 2021 de las bonificaciones a las tasas portuarias.
- ✓ Cuadros de Bonificaciones 2023.
- ✓ Estimación económica de las Bonificaciones 2023.
- ✓ Memoria Justificativa de las Bonificaciones 2023.

## IMPACTO ECONÓMICO BONIFICACIONES TASAS PORTUARIAS 2021

		ESTIMADO	REAL	DIFERENCIA
<i>( miles de euros )</i>				
ART.182	TASA DE OCUPACIÓN			
ART. 245.3	TASA DEL BUQUE	557	228	-329
	TASA DE LA MERCANCÍA	92	73	-19
	TASA DEL PASAJE	488	136	-352
	TOTAL	1.137	437	-700
	LÍMITE	5.224		
ART. 245.3 bis	TASA DEL BUQUE	131		-131
	TASA DE LA MERCANCÍA	650		-650
	TASA DEL PASAJE	205		-205
	TOTAL	986	0	-986
ART. 245.4	TASA DEL BUQUE			
	TASA DE LA MERCANCÍA			
	TOTAL			
	LÍMITE			
ART. 245.5	TASA DEL BUQUE	1.155	1.064	-91
	TASA DE LA MERCANCÍA	4.778	4.393	-385
	TASA DEL PASAJE	2.590	2.946	356
	TOTAL	8.522	8.403	-119
	LÍMITE	15.000		

Donde **Estimado** corresponde al impacto económico estimado de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2021**

Donde **Límite** corresponde al límite de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2021**.

**Autoridad Portuaria de: BALEARES**

**BONIFICACIONES 2023 (ART.245.5)**

Insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad

SERVICIOS MARÍTIMOS	Tasa del buque	Tasa de la mercancía	Tasa del pasaje	
			Pasajeros en régimen de transporte	Vehículos en régimen de transporte
Servicios marítimos con otros puertos situados fuera del archipiélago	40%	40%	45%	60%

**Condiciones de aplicación:**

La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente la aplicación de estas bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite del importe total máximo para el ejercicio.

Tasa del buque: se aplica a cada escala declarada por el sujeto pasivo en la que sea de aplicación la cuantía básica S y es incompatible con la reducción del artículo 197.1.h)

Tasa de la mercancía: se aplica a cada una de las mercancías con origen o destino fuera del archipiélago Balear. La bonificación es incompatible con la reducción del artículo 216.b)

Tasa del pasaje: se aplica a cada una de los pasajeros con origen o destino fuera del archipiélago Balear. La bonificación es incompatible con la reducción del artículo 208.d).

Se aplica por igual a cada una de las escalas, mercancías y pasajeros declaradas por cada sujeto pasivo en las condiciones anteriormente citadas, operados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley

Autoridad Portuaria de: BALEARES

**BONIFICACIONES 2023 (ART.245.3) Para incentivar tráficos y servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico o social**

TRÁFICOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS SENSIBLES, PRIORITARIOS O ESTRATÉGICOS	Número	Tasa del buque		Tasa de la mercancía		Tasa del pasaje		CONDICIONES DE APLICACIÓN ESPECÍFICAS
		Tramo	Valor	Tramo	Valor	Tramo	Valor	
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE PALMA (*)	1A	Desde la primera escala, si se cumple la condición específica	40%			A partir del primer pax, si se cumple la condición específica	40%	Se aplica al buque y al pasaje en todas las escalas del periodo denominado Temporada Baja (TB).
	1B	Desde la primera escala, si se cumple la condición específica	10%			A partir del primer pax, si se cumple la condición específica	10%	Máximo un buque de crucero en puerto durante toda la escala.
	1C	Desde la primera escala, si se cumple la condición específica	5%			A partir del primer pax, si se cumple la condición específica	5%	Se aplica a buques que atraquen con posterioridad a las 12 h del mediodía.
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE EIVISSA (*)	2A	Desde la primera escala, si se cumple la condición específica	40%			A partir del primer pax, si se cumple la condición específica	40%	Se aplica al buque y al pasaje en todas las escalas del periodo denominado Temporada Baja (TB).
	2B	Desde la primera escala, si se cumple la condición específica	20%			A partir del primer pax, si se cumple la condición específica	20%	Máximo un buque de crucero en puerto durante toda la escala.
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE MAÓ (*)	3A	Desde la primera escala	40%			A partir del primer pax	40%	Se aplica a todos los buques y pasajeros, desde la primera escala.
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE ALCUDIA (*)	4A	Desde la primera escala	40%			A partir del primer pax	40%	Se aplica a todos los buques y pasajeros, desde la primera escala.
LINEA REGULAR PUERTO DE MAÓ (*)	3B	Desde la primera escala, si se cumple la condición específica	40%	Desde la primera tonelada, si se cumple la condición específica	40%	A partir del primer pax, si se cumple la condición específica	40%	Servicios marítimos regulares de tráfico rodado de mercancía y/o de pasaje (como mínimo 48 escalas durante el año natural) en el puerto.

**Condiciones generales de aplicación:**

(\*) Serán de aplicación a las escalas, toneladas y pasajeros operados a partir de la entrada en vigor de la Ley que apruebe las presentes bonificaciones

Temporada Baja (TB): A efectos de estas bonificaciones, se contabilizarán como de Temporada Baja:

En Palma las escalas realizadas en el periodo de 1 de enero al 15 de abril y del 15 de noviembre al 31 de diciembre.

En Eivissa las escalas realizadas en el periodo de 1 de enero al 30 de abril y del 1 de noviembre al 31 de diciembre.

Todas las bonificaciones son compatibles.

El efecto multiplicativo de las bonificaciones compatibles no podrá superar el 40% de bonificación a la cuota de la tasa correspondiente.

El importe total de las bonificaciones del art. 245.3 aplicadas en el ejercicio 2023 en esta Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2021. Tal como se establece en el artículo 14 del Real Decreto Ley 26/2020, en el caso de que la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2021 sea inferior a la del año 2019, se tomará esta última.

La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente la aplicación de estas bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite del importe total máximo para el ejercicio.

En ningún caso se superará el 40% de bonificación a la cuota de una misma tasa (buque, mercancía o pasaje) dentro de cada tráfico o servicio marítimo sensible, prioritario o estratégico.

Tramos no contemplados: 0% de bonificación.

Se aplican por igual a todas y cada una de las escalas, toneladas, unidades o pasajeros dentro de cada tráfico o servicio marítimo sensible, prioritario o estratégico, en los tramos y condiciones referidos.

Se aplican por igual a todos los sujetos pasivos dentro de cada tráfico o servicio marítimo sensible, prioritario o estratégico, en los tramos y condiciones referidos.

**Impacto Económico de las Bonificaciones del art. 245.3. para 2023**

(euros)

**Autoridad Portuaria de Baleares**

INDICADORES GLOBALES	TASA DEL BUQUE				TASA DE LA MERCANCÍA				TASA DEL PASAJE				TOTAL			
	Ingresos Totales por Tasas en Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Ingresos Totales Tasas Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Ingresos Totales Tasas Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Total Impacto Económico	Límite Conjunto de las Bonificaciones	% máximo de las bonificaciones	Consumo de la bolsa
	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(9)=Σ(2)	(11)		(12)=(9)/(11)
	8.068.617	8.836.388	73,1%	91,3%	7.686.495	7.772.325	1,7%	98,9%	7.436.099	7.831.782	34,3%	94,9%	1.249.284	5.224.288	20%	23,9%

TRÁFICOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS SENSIBLES, PRIORITARIOS O ESTRATÉGICOS	TASA DEL BUQUE				TASA DE LA MERCANCÍA				TASA DEL PASAJE				TOTAL			
	Cuota líquida B1 aplicando CC propuesto	Importe de las bonificaciones a B1	Tipo medio	Ingresos netos B1 en presupuesto	Cuota líquida B3 aplicando CC propuesto	Importe de las bonificaciones a B3	Tipo medio	Ingresos netos B3 en presupuesto	Cuota líquida B2 aplicando CC propuesto	Importe de las bonificaciones a B2	Tipo medio	Ingresos netos B2 en presupuesto	Importe Total de las cuotas líquidas aplicando CC propuesto	Importe Total de las bonificaciones		Importe Total de ingresos netos en presupuesto
	(1)	(2)		(3)=(1)-(2)	(1)	(2)		(3)=(1)-(2)	(1)	(2)		(3)=(1)-(2)	(8)=Σ(1)	(9)=Σ(2)		(10)=Σ(3)
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE PALMA	3.858.654	388.915	10%	3.469.739					1.810.966	182.528	10%	1.628.438	5.669.620	571.443	10%	5.098.177
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE EIVISSA	2.318.859	184.883	8%	2.133.976					754.223	60.134	8%	694.089	3.073.082	245.017	8%	2.828.065
CRUCEROS TURÍSTICOS DE MAÓ	301.672	120.669	40%	181.003					108.745	43.498	40%	65.247	410.417	164.167	40%	246.250
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE ALCUDIA	6.901	2.760	40%	4.141					2.290	916	40%	1.374	9.191	3.676	40%	5.515
LÍNEA REGULAR DE MAÓ	176.360	70.544	40%	105.816	214.575	85.830	40%	128.745	271.517	108.607	40%	162.910	662.452	264.981	40%	397.471
TOTAL	6.662.446	767.771	12%	5.894.675	214.575	85.830	40%	128.745	2.947.741	395.683	13%	2.552.058	9.824.762	1.249.284	13%	8.575.478

La cuota líquida incluye el efecto de los Coeficientes Reductores de los art. 213, 214, 215 y 216 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

**Definiciones:**

**Corrección media de la tasa:** porcentaje de ingresos reales sobre el total de ingresos previstos en el caso de no aplicar las bonificaciones

**Límite conjunto de las bonificaciones:** El importe total de las bonificaciones del art. 245.3 aplicadas en el ejercicio 2023 en esta Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2021. Tal como se establece en el artículo 14 del Real Decreto Ley 26/2020, en el caso de que la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2021 sea inferior a la del año 2019, se tomará esta última.

**% máximo de las bonificaciones:** porcentaje máximo permitido por Ley de Presupuestos para aplicar bonificaciones

**Compensación de los menores ingresos estructurales de las Autoridades Portuarias sujetas a condiciones de insularidad, especial aislamiento, y ultraperifericidad (art. 245.5). Autoridad Portuaria de Baleares**  
(euros)

Cantidades dejadas de percibir como consecuencia de aplicar:	Cierre 2021	Estimación cierre 2022	Estimación 2023
<b>Coefficientes reductores servicios marítimos interinsulares</b>			
Tasa del Buque (art. 197.i)	962.727	900.162	1.090.331
Tasa de la Mercancía (art. 216.c)	896.023	855.982	880.197
Tasa del Pasaje (art. 208.e)	7.749.838	7.249.686	8.870.988
<b>TOTAL</b>	<b>9.608.588</b>	<b>9.005.830</b>	<b>10.841.516</b>
<b>Bonificaciones por insularidad, especial aislamiento, y ultraperifericidad (Art. 245.5) (*)</b>			
Tasa del Buque	1.064.087	1.004.447	1.385.362
Tasa de la Mercancía	4.393.295	4.601.317	4.865.653
Tasa del Pasaje	2.945.709	2.910.158	3.295.942
<b>TOTAL</b>	<b>8.403.091</b>	<b>8.515.922</b>	<b>9.546.957</b>

(\*) La Autoridad Portuaria de Baleares fija el límite conjunto de estas bonificaciones (art.245.5) en un importe máximo total en el ejercicio de 15.000.000 €

18.011.679

**Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.**

(euros)

Cantidades dejadas de percibir como consecuencia de aplicar:	Estimación 2022
<b>Artículo 23. Bonificación a la tasa del buque (T-1) y tasa de la mercancía (T-3) en líneas marítimas de conexión entre la península y puertos extrapeninsulares pertenecientes al sistema portuaria de titularidad estatal.</b>	
Tasa del Buque (T-1)	423.275,87
Tasa de la Mercancía (T-3)	1.826.794,91
<b>TOTAL</b>	<b>2.250.070,78</b>
<b>Artículo 38. Exención de la tasa de la pesca fresca.</b>	
Tasa de la Pesca Fresca (T-4)	63.882,13
<b>TOTAL</b>	<b>63.882,13</b>



## MEMORIA BONIFICACIONES

2023

**Artículo 245.3. Para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social.**

### CRUCEROS TURÍSTICOS

Desde la entrada en vigor de la Ley 48/2003, la Autoridad Portuaria de Baleares ha considerado estratégico el tráfico de cruceros a los efectos previstos en el artículo 245.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM).

Por otro lado, últimamente, se pretende escalonar más la llegada de cruceros a los puertos de Palma y de Eivissa.

Las bonificaciones que se proponen constituyen un incentivo más, para animar en la toma de decisiones en la elección del destino (y en Palma y Eivissa para hacerlo en temporada baja o en días y horas sin coincidencia con otros buques), a las empresas que operan cruceros.

Si se cumplen las condiciones para más de un tipo de bonificación, se podrán aplicar simultáneamente, aunque teniendo en cuenta que el efecto multiplicativo de las bonificaciones no podrá superar el 40% de bonificación a la cuota de la tasa correspondiente.

Motivaciones de cada una de las bonificaciones:

#### **Bonificaciones en el Puerto de Palma:**

**A. En temporada baja** (A efectos de las bonificaciones se contabilizarán como de Temporada Baja las escalas realizadas en el período de 1 de enero al 15 de abril y del 15 de noviembre al 31 de diciembre).

Para contribuir a la desestacionalización de la actividad económica, se establece un 40% de bonificación tanto en la tasa del buque como en la tasa del Pasaje, en todas sus escalas, en temporada baja.

**B. Máximo un crucero en puerto** (no coincidencia con otro buque de crucero durante toda la escala). Con esta bonificación se pretende que las instalaciones del puerto se utilicen todos los días del año, también por los cruceros, y evitar en lo posible la infrautilización de las mismas. En los



## Autoritat Portuària de Balears

últimos años ha habido unos 90 días al año sin cruceros en el puerto de Palma. Además, se pretende escalonar más la llegada de cruceros evitando coincidencias en temporada alta. Se establece en un 10% tanto en la tasa del buque como la tasa del pasaje para todos los buques que cumplan esta condición.

- C. Cruceros cuyo atraque sea posterior a las 12 h del mediodía.** Se establece en un 5% tanto en la tasa del buque como la tasa del pasaje para todos los buques que cumplan esta condición. Con esto, además de reducir coincidencias con la mayor parte de los cruceros que solicitan atraque a primera hora de la mañana, se pretende favorecer también que los cruceros no sean coincidentes con los ferries en puerto.

### **Bonificaciones en el Puerto de Eivissa:**

- A. En temporada baja.** (A efectos de las bonificaciones se contabilizarán como de Temporada Baja las escalas realizadas en el período de 1 de enero al 30 de abril y del 1 de noviembre al 31 de diciembre).

Se establece la máxima bonificación, apostando por el desarrollo de una temporada de cruceros de todo el año, y apoyando el potencial de Eivissa para este tipo de tráfico también en invierno, contribuyendo así a la desestacionalización de la actividad económica. Se establece un 40% de bonificación tanto en la tasa del buque como en la tasa del pasaje, en todas sus escalas en temporada baja.

- B. Máximo un crucero en puerto** (no coincidencia con otro buque de crucero durante toda la escala). Con esta bonificación se pretende que las instalaciones del puerto se utilicen todos los días del año, también por los cruceros y evitar en lo posible la infrautilización de las mismas. En los últimos años ha habido entre 200 y 250 días al año sin cruceros en el puerto de Ibiza. Se establece en un 20% tanto en la tasa del buque como la tasa del pasaje para todos los buques que cumplan esta condición, con la que se facilita la gestión de este tráfico, que en Eivissa por su tamaño es más complicada con coincidencias.

Con estas bonificaciones en Palma y Eivissa, se pretende en definitiva la captación y fidelización de estos tráficos fuera de los períodos, y horarios “punta” en el puerto de Palma.



## **Bonificaciones en el Puerto de Maó**

**A. Primera escala.** Un 40% desde la primera escala tanto en la tasa del buque como en la tasa del pasaje. Buscando favorecer al máximo la captación de escalas teniendo en cuenta las limitaciones físicas del Puerto para grandes buques, ya que en esta zona del Mediterráneo las principales compañías tienen a los buques con mayor eslora.

## **Bonificaciones Puerto de Alcúdia.**

**A. Primera escala.** Un 40% desde la primera escala tanto en la tasa del buque como en la tasa del pasaje. Buscando favorecer al máximo la captación de escalas, teniendo en cuenta las limitaciones físicas del Puerto para grandes buques.

## **LÍNEA REGULAR EN EL PUERTO DE MAÓ**

Desde la puesta en funcionamiento de la Dársena Exterior de Son Blanc, en el Puerto de Ciudadela, el tráfico de Maó se ha reducido sensiblemente. Se estima que alguna de las causas del desplazamiento de éste tráfico son de origen económico.

Por ello se ha considerado conveniente establecer esta medida que ayude a la recuperación del tráfico perdido, y/o a evitar mayores pérdidas.

La bonificación a aplicar sería del 40% en las tasas del buque, del pasaje y mercancía, que sería de aplicación a todos los servicios marítimos de línea regular, con tráfico rodado de mercancía y/o pasajeros que realicen al menos 48 escalas en el puerto durante el año natural.



# Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

## Resumen cuantías artículo 245.3

PUERTO	Escalas	TIPO	B1	B2	B3
PALMA	486	1A	317.104,06	148.825,10	
		1B	65.605,16	30.790,19	
		1C	6.205,76	2.912,52	
EIVISSA	197	2A	32.530,26	10.580,66	
		2B	152.352,96	49.553,71	
MAÓ	76	3A	120.668,82	43.497,87	
ALCÚDIA	3	4A	2.760,38	915,87	
<b>Total cruceros</b>	<b>762</b>		<b>697.227,40</b>	<b>287.075,92</b>	
<b>L.R. MAÓ</b>		<b>3B</b>	70.544,13	108.606,56	85.829,88
<b>TOTAL cruceros + L.R. Maó</b>			<b>767.771,54</b>	<b>395.682,48</b>	<b>85.829,88</b>

TOTAL BONIFICACIONES 2023 (art 245.3)	B1	B2	B3	TOTAL
	767.771,54	395.682,48	85.829,88	1.249.283,90

### **Artículo 245.5. Para tener en cuenta la condición de insularidad.**

Se propone la aplicación de las bonificaciones máximas previstas, conforme establece el artículo 245.5 del Texto Refundido.

Para el año 2023 se estiman las siguientes bonificaciones y se establece un límite de 15.000.000.

Tasa del Buque	Tasa del Pasaje	Tasa de la Mercancía	TOTAL
1.385.362	3.295.942	4.865.653	9.546.957

## ANEXO VII SOSTENIBILIDAD

- ✓ Indicadores de Sostenibilidad Ambiental.
- ✓ Memoria de Sostenibilidad Ambiental 2021.

<b>LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_1: MEJORAR LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA A TRAVÉS DE LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL (SGA)</b>	PERS (ESPO)	-	-	-	-
	ISO 14001 (ALCANCE PARCIAL) <b>(1)</b>	-	-	-	-
	ISO 14001 (ALCANCE GLOBAL)	√	√	√	√
	EMAS	-	-	-	-
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantenimiento del Sistema Integrado de Gestión (Calidad, Medio Ambiente y Gestión Documental).</li> <li>- Aceleración de la implantación de la Estrategia Ambiental en todos los ámbitos de gestión de la APB.</li> </ul> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO <b>(2)</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para el mantenimiento del Sistema de Gestión Ambiental que fue certificado por primera vez en 2017, se ha llevado a cabo en Marzo de 2022 una auditoría de seguimiento del certificado ISO 14001:2015 que ha resultado favorable.</li> <li>- Los resultados fueron satisfactorios y se mantiene el certificado sin necesidad de auditoría extraordinaria, estando prevista otra auditoría de recertificación en el mes de Febrero de 2023.</li> </ul>				

<b>Notas</b>	
<b>1</b>	Se considera que el Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001 tiene alcance parcial cuando queda relegado a una parte del dominio público portuario (por ejemplo, se limite a oficinas, talleres o ciertas áreas concretas) o cubra una parte limitada de las funciones de la Autoridad Portuaria relacionadas con la gestión ambiental.
<b>2</b>	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

<b>LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>	
<b>OB_2: MEJORAR LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO A TRAVÉS DE LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL (SGA).</b>	EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON SGA (con licencia, autorización o concesión)	Nº DE EMPRESAS	3	3	5	5
		% DE EMPRESAS (1)	42,86%	42,86%	71,43%	71,43%
	CONCESIONES DEDICADAS A MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON SGA (TERMINALES MARÍTIMAS DE MERCANCÍAS)	Nº DE CONCESIONES	8	8	10	10
		% DE CONCESIONES (1)	61,53%	61,53%	76,92%	76,92%
	CONCESIONES DEDICADAS A ACTIVIDADES PESQUERAS, NÁUTICO-DEPORTIVAS, O DE CONSTRUCCIÓN/REPARACIÓN NAVAL CON SGA.	Nº DE CONCESIONES	22	22	25	26
		% DE CONCESIONES (1)	53,66%	53,66%	61,90%	61,90%
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (2)					
	- En los pliegos de las concesiones se exige la implantación de un SGA.					
	- Se promoverá la firma de Convenios de Buenas Prácticas Ambientales con los concesionarios siendo la implantación/o mantenimiento de un SGA requisito imprescindible.					
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3):					
- Se observa un alto grado de cumplimiento hasta la fecha. Hay previstos nuevos concursos para instalaciones nauticas existentes que se exigirá la implantación de un sistema de gestión ambiental certificado con la ISO 14001.						

<b>Notas</b>	
<b>1</b>	Los porcentajes se calcularán sobre el número total de empresas que desarrollan el tipo de actividad indicado en el epígrafe.
<b>2</b>	Ejemplos de medidas adoptadas para incentivar la implantación de SGA en empresas. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguimiento a operadores de la tramitación y obtención de los permisos o autorizaciones ambientales que les sean de aplicación.</li> <li>▪ Incluir la condición de disponer de un SGA en pliegos de condiciones del servicio o de concesiones y autorizaciones.</li> <li>▪ Promover la firma de Convenios de Buenas Practicas.</li> </ul>
<b>3</b>	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

<b>LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_3:</b> INCENTIVAR LAS MEJORES PRÁCTICAS AMBIENTALES DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO	Nº DE CONVENIOS DE BUENAS PRÁCTICAS FIRMADOS	11	11	15	16
	PORCENTAJE DEL IMPORTE DE LA BONIFICACIÓN QUE SE EXIGE REINVERTIR EN LAS MEDIDAS CONTENIDAS EN LOS CONVENIOS (Valor medio ponderado por importe)	50% en todos los convenios	50% en todos los convenios	50% en todos los convenios	50% en todos los convenios
	<b>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS:</b> - Promover la firma de convenios de buenas Prácticas ,informando a los concesionarios y autorizados potenciales, el importe bonificado de sus tasas así como propuestas pde inversiones ambientales. - Tareas de información y asesoramiento a los concesionarios y autorizados que pudieran cumplir los requisitos para la firma de un convenio. - Elaboración de una guía de buenas prácticas.				
	<b>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1):</b> - El desarrollo ha tenido una progresión mantenida. Se puede prever un incremento fuerte a medio plazo debido a las iniciativas planteadas.				

<b>Notas</b>	
1	<b>ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS:</b> Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.3 LOGRAR PUERTOS ECOEFICIENTES				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
OB_4: ALCANZAR UNA GESTIÓN MAS EFICIENTE DE LOS RECURSOS NATURALES EMPLEADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA (AP)	AGUA	CONSUMOS DE LA AP EN m <sup>3</sup>	253.204,00	308.383,51	231.740,00	231.740,00
		CONSUMOS CONTROLADOS EN % (1)	90,00%	69,00%	100,00%	100,00%
	ENERGÍA ELÉCTRICA	CONSUMOS DE LA AP EN Kwh	28.145.052,85	31.943.336,00	28.893.852,85	30.697.652,85
		CONSUMOS CONTROLADOS EN % (2)	100,00%	87,00%	100,00%	100,00%
		LA AP ESTA CERTIFICADA SEGÚN ISO 50001 (SI/NO)	NO	NO	NO	NO
		% DE LA SUPERFICIE DE USO COMERCIAL, DONDE LA DISTRIBUCIÓN ELECTRICA ES DESARROLLADO POR EMPRESAS DISTRIBUIDORAS REGULADAS.	20,90%	20,90%	20,90%	20,90%
		% DE LOS EDIFICIOS TITULARIDAD DE LA AP QUE SON DE "CONSUMO CASI NULO" (3)	0%	0%	0%	15%
		<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS (4):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se han implantado Redes Inteligentes de Medida (RIMs), tanto de agua como de energía en todos los puertos.</li> <li>- Trabajos en progreso de detección de fugas de la red de distribución de agua.</li> <li>- Trabajos en progreso de realización de obras destinadas a reducir pérdidas detectadas en la red de distribución de agua</li> <li>- Mejora en sistemas de riego de jardinería utilizando agua regenerada, y uso de plantas con menor exigencia de riego.</li> <li>- Instalación de contadores de agua en todos los puntos de consumo.</li> <li>- Proyectos en licitación para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado exterior en los puertos de Alcúdia, Maó y Palma.</li> <li>- Instalación de contadores de consumo eléctrico en cabeceras de redes de iluminación exterior, en grupos de reflectores, en oficinas, etc.</li> <li>- Mejoras en sistemas de iluminación y climatización en oficinas.</li> <li>- Descarbonización de las terminales de la APB, varios proyectos para implantación de tecnologías de generación de energías renovables y autoconsumo. (Estaciones Marítimas La Savina, Alcudia, Eivissa, la EM4 y EM 6 de Palma)</li> <li>- Cálculo de la Huella de Carbono de la APB, que permite priorizar las actuaciones de eficiencia energética y origen de la misma.</li> <li>- El consumo incluye la producción de electricidad con placas fotovoltaicas en la sede central de Palma (cerca de 56 Mwh).</li> <li>- La meta en 2022 incluye el consumo de un barco tres noches por semana conectado en el muelle de próxima electrificación, de ahí que aumente respecto al estado actual.</li> </ul>				
	<p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (5):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La RIM de agua y la RIM de electricidad están implantadas en todos los puertos de la APB desde comienzos del año 2021.</li> <li>- Hay tres proyectos de conversión en edificios de consumo eneregético casi nulo para las Estaciones Martítimas de la Savina, Alcúdia y la EM 6 de Palma, que se espera estén ejecutados en 2023 y se han contabilizado en la Meta correspondiente.</li> </ul>					

Notas	
1	<p>Consumos de agua controlados en % = <math>100 * (\text{Agua registrada}) / (\text{Agua distribuida})</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Agua distribuida</i>: Total del agua comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión.</li> <li>▪ <i>Agua controlada</i>: Total del agua que es registrada (medida con contador) en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio, identificando en el consumo propio los distintos destinos del agua. (agua sanitaria, baldeo, jardinería, riego de parvas, etc.).</li> <li>▪ <i>Agua no controlada</i>: Agua distribuida - Agua controlada. (Incluye pérdidas de la red y posibles suministros no "regulados").</li> </ul>
2	<p>Consumos de energía eléctrica controlados en % = <math>100 * (\text{Energía registrada}) / (\text{Energía distribuida})</math></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Energía distribuida</i>: Total de la energía eléctrica comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión.</li> <li>▪ <i>Energía controlada</i>: Total de la energía que es registrada (medida con contador) en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio, identificando en el consumo propio los distintos destinos de la energía. (Iluminación de viales, Iluminación de campas, oficinas, unidades de bombeo, talleres, etc.)</li> <li>▪ <i>Energía no controlada</i>: Energía distribuida - Energía controlada. (Incluye posibles suministros no "regulados")</li> </ul>
3	<p>El concepto de “Edificio de consumo de energía casi nulo” se define en la disposición adicional cuarta del Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.</p>
4	<p>Ejemplos de medidas adoptadas para lograr una gestión más eficiente de recursos naturales (agua y electricidad).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inversiones en mejora de la red de distribución de agua destinadas a reducir pérdidas.</li> <li>▪ Mejora en sistemas de riego de jardinería, o uso de plantas con menor exigencia de riego.</li> <li>▪ Instalación de contadores de agua en todos los puntos de consumo.</li> <li>▪ Cambios a iluminación de bajo consumo en viales y campas.</li> <li>▪ Introducción de sistemas de encendido y regulación en viales y campas para adaptar la iluminación a las necesidades reales de la operativa.</li> <li>▪ Instalación de contadores de consumo eléctrico en cabeceras de redes de iluminación exterior, en grupos de reflectores, en oficinas, etc.</li> <li>▪ Mejoras en sistemas de iluminación y climatización en oficinas.</li> </ul>
5	<p>ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo</p>

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.3 LOGRAR PUERTOS ECOEFICIENTES</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>	
<b>OB_5: OPTIMIZAR LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS O GESTIONADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA (AP)</b>	% DE LOS RESIDUOS GENERADOS POR LA AP CON RECOGIDA SEPARADA	68,00%	70,34%	80,00%	90,00%	
	VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS POR EL SERVICIO GENERAL DE LIMPIEZA EXPRESADO EN TONELADAS (1)	INERTES MAS NO PELIGROSOS	101,31	289,92	101,31	101,31
		PELIGROSOS	2,41	3,20	2,41	2,41
	GASTOS DEL SERVICIO G. DE LIMPIEZA DE ZONAS TERRESTRES EN €.	960.496,00	1.111.968,06	960.496,00	960.496,00	
	GASTOS POR RETIRADA DE RESIDUOS ABANDONADOS EN € (2)	-	-	-	-	
	<b>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS:</b>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitorización de contenedores e instalación de sistema de apertura controlada (Disponer de información de cantidades generada y valorizadas).</li> <li>- Instalación de papeleras inteligentes a todos los puertos de la APB.</li> <li>- Elaboración de Ordenanza de Residuos.</li> <li>- Apartado específico en actas de inspección.</li> <li>- Aumentar la concienciación interna y externa.</li> </ul>					
<b>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3):</b>						
- El objetivo se ha mantenido estable en el tiempo. Se espera que con las iniciativas previstas se llegue al 100% de residuos con recogida separada en medio plazo.						

<b>Notas</b>	
<b>1</b>	Estos residuos comprenden la limpieza ordinaria de superficies terrestres, la retirada de residuos depositados en puntos limpios o contenedores, y aquellos residuos abandonados de los que haga cargo la Autoridad Portuaria.
<b>2</b>	Se refiere a costes específicos contemplados en el contrato de limpieza para recoger y gestionar residuos abandonados, o a costes extraordinarios no contemplados en el contrato de limpieza para recoger y tratar dichos residuos. (Se entiende por abandonados aquellos residuos depositados en lugares no regulados o sin seguir las instrucciones de depósito establecidas por la Autoridad Portuaria).
<b>3</b>	<b>ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS:</b> Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

<b>LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>	
<b>OB_6: MEJORAR LA PERCEPCIÓN DEL ENTORNO SOBRE EL DESEMPEÑO AMBIENTAL DEL PUERTO</b>	Nº DE QUEJAS O DENUNCIAS RECIBIDAS POR RAZONES MEDIOAMBIENTALES	CONTAMINACIÓN DEL AIRE	2	3	2	3
		CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	6	15	6	6
		CONTAMINACIÓN DEL AGUA	2	1	0	0
	<p><b>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La red de sensores de monitorización de la calidad del aire se despliega en todos los puertos de la APB en 2019, midiendo contaminantes atmosféricos y ruido.</li> <li>- Continuar con la aplicación del programa ROM 5.1-13 y explorar métodos innovadores de alerta de episodios contaminantes y de limpieza de la lámina de agua.</li> <li>- Adjudicar contrato de AT para la realización de los mapas de ruido de los puertos de Palma y Eivissa. Exposición pública de los datos en la web de la APB.</li> <li>- Analizar comparativamente los datos de niveles ruido en estaciones de sensores representativas de la actividad portuaria en los muelles sujetos a electrificación en el puerto de Palma, previos y posteriores a la entrada en funcionamiento del Cold Ironing.</li> <li>- Impulsar proyectos de electrificación de muelles, más allá del que está en ejecución en el puerto de Palma.</li> <li>- Difusión de noticias relativas a participación de la APB en temas ambientales: grupos de trabajo de cambio climático, economía circular, etc</li> <li>- Impulsar mejoras en el servicio de limpieza en la lámina de agua.</li> <li>- Impulsar inversiones a través de los convenios de buenas prácticas relacionadas con la limpieza de las aguas.</li> <li>- Estudio del impacto de los cruceros en la calidad del aire, consumo de agua y generación de residuos.</li> </ul> <p><b>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recogiendo en la memoria de sostenibilidad todas las iniciativas enumeradas anteriormente así como la difusión en los medios de comunicación se mejorará la percepción del entorno. Se medirá dicha percepción a través del análisis de la materialidad que la APB lleva a cabo cada año.</li> </ul>					

<b>Notas</b>	
1	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.

<b>LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>				
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>				
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>	
OB_7: REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE	<b>PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AIRE (1)</b>					
	PARTÍCULAS SEDIMENTABLES	VALOR MEDIO ANUAL	41,07	-	41,07	41,07
	PM10	Nº SUP. VAL. LIM. DIARIO [50 (µg/m³)]	35	3	35	35
	SO2	Nº SUP. VAL. LIM. DIARIO [125 (µg/m³)]	3	1	3	3
	NO2	Nº SUP. VAL. LIM. HORARIO [200 (µg/m³)]	18	1	18	18
	<b>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (2)</b>					
	<p>- La red de sensores de monitorización de la calidad del aire se despliega totalmente en todos los puertos de la APB comenzando a medir en Septiembre de 2019. Mide en continuo contaminantes atmosféricos primarios y secundarios además de niveles de presión sonora. Está en implantación la mejora de la red de sensores y se incorporará una estación móvil.</p> <p>- Está previsto que el sistema de Cold ironing para la conexión eléctrica de buques a tierra en el Puerto de Palma entre en funcionamiento en 2022.</p> <p>- La APB ha recogido en la propuesta del nuevo Plan de Inversiones proyectos de Cold Ironing en todos sus puertos y por valor de unos 90 M€.</p> <p>- Análisis de soluciones con hidrógeno verde para la alimentación de buques.</p> <p>- Verificar que los operadores disponen de las autorizaciones que les sean de aplicación en materia de calidad del aire.</p> <p>- Introducir requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas.</p>					
	<b>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3):</b>					
	<p>- Para PM10, SO2 y NO2 tomamos la media de todas las estaciones en cada puerto. Al tener 25 repartidas por 5 puertos, en cada uno de ellos existe una estación que será la más representativa de la actividad portuaria desarrollada en esa zona.</p> <p>- A los valores de PM10 no se han descontado los aportes de partículas por episodios de intrusiones saharianas, que han sido 57 jornadas completas.</p> <p>- En todas las estaciones los datos están por debajo de los límites legales y alejados de los umbrales de alerta a la población. Ver informe de balance anual --&gt; <a href="https://www.portsdebalears.com/sites/default/files/relacionados/BALANCE_2021.pdf">https://www.portsdebalears.com/sites/default/files/relacionados/BALANCE_2021.pdf</a></p> <p>- La red no mide partículas sedimentables, al no estar dentro del alcance de la actividad de la APB actividades el manejo de graneles sólidos ni estar la actividad de APB clasificada como APCA.</p>					

Notas					
1	Parametros de calidad del aire				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valores de referencia de parámetros del aire:</li> </ul>				
	<b>PARÁMETRO</b>	<b>VALOR LIMITE</b>	<b>PROMEDIO DE CALCULO</b>	<b>Nº MÁXIMO DE SUPERACIONES OBJETIVO</b>	<b>NORMATIVA DE REFERENCIA</b>
	PARTÍCULAS SEDIMENTABLES TOTALES	-----	Anual	-----	Normativa Autonómica.
	PM10	Limite DIARIO: 50 (µg/m <sup>3</sup> )	24 Horas	35 superaciones anuales	R.D. 102/2011
	NO2	Limite HORARIO: 200 (µg/m <sup>3</sup> )	1 Hora	18 superaciones anuales	
	SO2	Limite DIARIO: 125 (µg/m <sup>3</sup> )	24 Horas	3 superaciones anuales	
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Puntos de muestreo:</i> Cuando existan varios puntos de muestreo seleccionar aquél que se considere más representativo de las emisiones ligadas a la actividad portuaria.</li> <li><i>Selección de parámetros:</i> En los puertos en los que el movimiento de graneles sólidos pueda tener un impacto significativo, bien por la sensibilidad el entorno, por el volumen movido o por la pulverulencia de los productos, facilitar información de PM10 y de Partículas Sedimentables Totales.</li> </ul>					
2	Ejemplos de medidas adoptadas para contribuir a mejorar la calidad del aire.				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verificar que los operadores disponen de las autorizaciones que les sean de aplicación en materia de calidad del aire.</li> <li>Elaborar normas de obligado cumplimiento que recojan procedimientos operativos destinados a reducir emisiones.</li> <li>Desarrollar planes de reordenación espacial de la actividad para alejar de la ciudad las operaciones con mayores emisiones.</li> <li>Introducir condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio.</li> <li>Introducir requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas.</li> <li>Inversiones en equipamiento de prevención/atenuación de emisiones: Pantallas cortavientos, Sistemas de riego, Lava-ruedas.</li> <li>Proyectos de uso de OnshorePowerSupply, o GNL.</li> </ul>				
	3 ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.				

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
<b>OB_8:</b> REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL AGUA	LA AP TIENE IMPLANTADA LA R.O.M. 5.1-13 (SI/NO)	SI	SI	SI	SI	
	PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AGUA (1)					
	AGUA	CLOROFILA -A (µG/L)	1,08	0,96	0,72	0,72
		SATURACIÓN DE OXIGENO (%)	100,00%	102,38%	100,00%	102,40%
		TURBIDEZ (NTU)	1,50	0,87	1,50	1,00
	SEDIMENTO	CARBONO ORGÁNICO TOTAL (%)	0,60%	4,27%	0,60%	0,60%
		NITRÓGENO TOTAL KJELDHAL (mg/Kg)	300,00	125,60	300,00	300,00
	% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RED DE SANEAMIENTO CONECTADA A COLECTOR MUNICIPAL O A UNA EDAR.		100,00%	92,00%	100,00%	100,00%
	% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE ESCORRENTIAS. (2)		100,00%	48,00%	100,00%	100,00%
	<b>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (3)</b>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Datos del informe del ciclo 2020-2021 ROM 5.1-13. Promedios anuales en un periodo con 5 muestreos.</li> <li>- Verificar que los operadores disponen o han solicitado las autorizaciones de vertido que les sean de aplicación.</li> <li>- Impulsar la tramitación para legalizar todos los puntos de vertido.</li> <li>- Para operadores que vierten a fosas sépticas, verificar que disponen de registros de entregas de residuos a gestores autorizados.</li> <li>- Introducir condiciones sobre vertidos en pliegos reguladores de servicio.</li> <li>- Introducir requisitos sobre vertidos en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas.</li> <li>- Inversiones en mejora del saneamiento: licitar los proyectos de mejora derivados del contrato de levantamiento de redes de saneamiento y pluviales. Implementar las indicaciones de la autoridad competente en materia de vertidos de tierra hacia el mar.</li> <li>- Control de los derrames puntuales que disminuyen el potencial ecológico de las aguas. Implantar las acciones derivadas de los informes POLREP.</li> <li>- Incentivar la recogida de aguas de sentinas a embarcaciones.</li> <li>- Mejorar la circulación del agua para evitar incrementos de clorofila en los puntos donde la renovación del agua de la dársena sea más desfavorable.</li> <li>- Control en restauración sobre la gestión de aceite usado en cocina</li> <li>- Aprobación de una ordenanza que impida a los buques el empleo de scrubber de ciclo abierto en las aguas portuarias.</li> <li>- Estudio de soluciones basadas en la naturaleza para la biorremediación de las aguas de las dársenas portuarias.</li> </ul>					
	<b>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (4):</b>					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se espera una reducción en la presión de por parte de los operadores portuarios con la solicitud de sus autorizaciones de vertido y aplicación de requisitos de las mismas.</li> <li>- Los resultados del programa ROM han valorado la Calidad Ambiental de las UGAP de los puertos de la APB como Buena en 42 % y Moderada en 58 %.</li> </ul>					

Notas	
1	<p>Caracterización de la calidad del agua</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Valores de referencia de parametros de calidad.</i> Los parametros que determinan el Potencial Ecologico de las masas de agua muy modificadas por la presencia de puertos, se establecen en el apartado F, del Anexo II del Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.</li> <li>▪ <i>Puntos de muestreo:</i> Cuando existan varios puntos de muestreo seleccionar aquel que se considere más representativo de los efectos de la actividad portuaria sobre la calidad del agua y de los sedimentos.</li> </ul>
2	<p>Se considera que las agua sufren un tratamiento básico si pasan por pozos de gruesos, separadores por movimiento ciclónico, o pozos de tormenta.</p>
3	<p>Ejemplos de medidas adoptadas para contribuir a mejorar la calidad del agua:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verificar que los operadores disponen o han solicitado las autorizaciones de vertido que les sean de aplicación.</li> <li>▪ Para operadores que vierten a fosas sépticas, verificar que disponen de registros de entregas de residuos a gestores autorizados.</li> <li>▪ Elaborar normas de obligado cumplimiento que recojan procedimientos operativos destinados a evitar vertidos no controlados (limpiezas o mantenimientos en zonas no preparadas malas prácticas en avituallamiento o repostado de buques, manipulación no adecuada de graneles, limpieza no adecuada de superficies, etc.)</li> <li>▪ Introducir condiciones sobre vertidos en pliegos reguladores de servicio.</li> <li>▪ Introducir requisitos sobre vertidos en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas.</li> <li>▪ Inversiones en mejora del saneamiento: Ampliación de redes, depuración, conexiones a redes municipales, etc.</li> <li>▪ Inversiones en mejora de gestión escorrentías: Recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.</li> <li>▪ Inversiones en superficies habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos (impermeabilizadas, con recogida y tratamiento de aguas)</li> <li>▪ Implantar la ROM 5.1-1.</li> </ul>
4	<p>ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.</p>

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_9:</b> REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL SUELO.	NÚMERO DE CONCESIONES CUYA SUPERFICIE, O PARTE DE LA MISMA, HAYA SIDO REGISTRADA POR LA AUTORIDAD COMPETENTE COMO SUELO CONTAMINADO.	0	0	0	0
	<b>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (1)</b> - La Autoridad Portuaria realiza un seguimiento de aquellas concesiones obligadas a remitir a la Comunidad Autónoma informes periódicos de situación del suelo. - Introducir requisitos sobre protección del suelo en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas, como por ejemplo: obligación de instalar y mantener piezómetros, pavimentar suelos expuestos, disponer de cubetos en aéreas expuestas a vertidos, conducciones elevadas o en galerías practicables, etc. - Elaborar un estudio de probabilidad de suelos contaminados por medios no destructivos en áreas en las que haya existida actividad susceptible de contaminar el suelo. - Realizar sondeos en zonas marcadas como probables de alojar contaminación en el subsuelo y caracterizar la misma, así como los riesgos en caso de existir contaminación.				
	<b>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (2):</b> - La Autoridad Portuaria está actualizando el inventario de las concesiones que realizan actividades potencialmente contaminantes del suelo.				

<b>Notas</b>	
	<p>1 Ejemplos de medidas adoptadas para contribuir a reducir los riesgos de contaminación del suelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Autoridad Portuaria realiza un muestreo periódico de la calidad del suelo a través de piezómetros instalados en puntos representativos.</li> <li>▪ La Autoridad Portuaria dispone de un inventario de las concesiones que realizan actividades potencialmente contaminantes del suelo.</li> <li>▪ La Autoridad Portuaria realiza un seguimiento de aquellas concesiones obligadas a remitir a la Comunidad Autónoma informes periódicos de situación del suelo.</li> <li>▪ La Autoridad Portuaria introduce requisitos sobre protección del suelo en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas, como por ejemplo: obligación de instalar y mantener piezómetros, pavimentar suelos expuestos a derrames, disponer de cubetos en zonas expuestas a vertidos, realizar conducciones elevadas o en galerías practicables. etc.</li> <li>▪ La Autoridad Portuaria normas de obligado cumplimiento que recojan procedimientos operativos destinados a evitar vertidos en el suelo (mantenimientos en zonas no preparadas, almacenamiento de productos potencialmente contaminantes en contacto directo con el suelo, trasiego de productos potencialmente contaminantes en superficies no dotadas de cubetos o elementos de retención)</li> </ul>
	<p>2 ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.</p>

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
<b>OB_10:</b> DISPONER DE UNA RESPUESTA INTEGRADA Y EFICAZ PARA ACTUAR ANTE EMERGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA.	TIPO DE INTEGRACIÓN DE LA RESPUESTA (MARCAR CON UNA X LO QUE CORRESPONDA)	LA AP CUENTA CON MEDIOS PROPIOS Y LOS GESTIONA CON SU PERSONAL.	✓	✓	✓	✓
		LA AP RECURRE A LOS MEDIOS DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS MEDIANTE LO EXIGIDO EN PLIEGOS REGULADORES.	✓	✓	✓	✓
		LA AP TIENE FIRMADOS CONVENIOS DE APOYO CON OPERADORES DEL PUERTO (QUE SUPONEN CESIÓN O INTEGRACIÓN DE MEDIOS)	NO	NO	NO	NO
		LA AP TIENE FIRMADO UN CONTRATO DE SERVICIO CUYO OBJETO ES PROPORCIONAR <u>ACTUACIÓN COMPLETA</u> ANTE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA (1)	NO	NO	NO	NO
		LA AP TIENE FIRMADO UN CONVENIO CON SASEMAR QUE DA SOPORTE A LA AP EN TAREAS DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN	En PEI	En PEI	En PEI	En PEI
		LA AP DISPONE DE UNA RESPUESTA MANCOMUNADA QUE INTEGRA A LA MAYOR PARTE DE LOS OPERADORES DEL PUERTO (2)	En PEI	En PEI	En PEI	En PEI
	NÚMERO DE SIMULACROS DE ACTIVACIÓN DEL PIM REALIZADOS		5	1	5	5
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS : - Se ha realizado un ejercicios de lucha contra la contaminación marina en Palma. - Se prevé retomar los ejercicios de lucha contra la contaminación y se evaluará la mejora en el tiempo de respuesta en todos los puertos.					
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3): - Se están revisando los PIM de los distintos puertos, se espera finalizar la revisión en el segundo semestre de 2022.						

Notas	
1	Se considera que el contrato de servicio proporciona "una actuación completa" cuando cubre el suministro de medios, el mantenimiento de los medios (tanto propios como de la Autoridad Portuaria), tareas de vigilancia, tareas de control y recogido del vertido, tareas de limpieza y recogida de residuos, así como la entrega de residuos a un gestor autorizado.

2

Se entenderá que un puerto dispone de un servicio de respuesta mancomunada cuando las tareas de vigilancia y control de vertidos sean realizadas por una empresa de servicios que ha sido contratada por una asociación en el cual participa la Autoridad Portuaria junto a las empresas que operan en el puerto. Por ello, tanto la respuesta a las emergencias, como la financiación de dicho servicio, se realiza de un modo conjunto.

3

ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_11:</b> PREVENIR VERTIDOS AL MAR POR MALAS PRÁCTICAS Y RECUPERAR LOS COSTES DE INTERVENCIÓN EN EMERGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA.	NÚMERO DE INCIDENTES DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE NO HAN REQUERIDO ACTIVACIÓN DEL PIM.	4	2	4	4
	NÚMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PIM. DE ALGUNA CONCESION SIN NECESIDAD DE ACTIVACIÓN DEL PIM DE AL AUTORIDAD PORTUARIA ("SITUACIÓN 0")	4	9	4	4
	NÚMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PIM. DE LA AUTORIDAD PORTUARIA ("SITUACIÓN 0")	5	21	2	5
	NUMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PLAN MARÍTIMO NACIONAL ("SITUACIÓN 1 O SUPERIOR")	0	4	0	0
	NÚMERO DE INCIDENCIAS O EMERGENCIAS QUE HAN CONLLEVADO SANCIONES.	0	2	0	0
	NÚMERO DE INCIDENCIAS O EMERGENCIAS EN LAS QUE SE HA IDENTIFICADO EL ORIGEN DE LOS VERTIDOS Y SE HAN RECUPERADO LOS COSTES DE CONTROL Y LIMPIEZA DE VERTIDOS.	0	0	0	13
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA PREVENIR VERTIDOS POR MALAS PRÁCTICAS Y RECUPERAR COSTES DE INTERVENCIÓN.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualización de los PIM de los diferentes puertos.</li> <li>- Impartir formación a los Agentes Portuarios de detección temprana de riesgos de vertido entre sus labores de vigilancia.</li> <li>- Seguimiento específico de los medios de prevención y contención en las inspecciones a los operadores portuarios.</li> <li>- Implantación de herramientas automáticas de detección temprana.</li> <li>- Automización de POLREP.</li> <li>- Elaboración de guía de buenas prácticas.</li> </ul> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1):</p>				

<b>Notas</b>	
1	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

<b>LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>11 PUERTOS ECO-PROACTIVOS</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>11.1 INCENTIVAR UNA MOVILIDAD ECO-SOSTENIBLE</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
	Nº DE BUQUES QUE SE BENEFICIAN DE LA BONIFICACIÓN A LA TASA DEL BUQUE POR MEJORES PRACTICAS AMBIENTALES.	124	61	124	124
<b>OB_12: INCENTIVAR LAS MEJORES PRÁCTICAS AMBIENTALES DE LOS BUQUES QUE ATRACAN EN EL PUERTO</b>	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incentivar la implantación en las navieras de SGA de forma proactiva, comunicando a los candidatos potenciales el importe de ahorro en la tasa calculado.</li> <li>- Incentivar la transformación de determinados buques para su conexión a la red eléctrica en puerto, en los lugares de atraque provistos de sistemas para ello, comunicando a los candidatos potenciales el importe de ahorro en la tasa calculado y el total acumulado por ambos conceptos.</li> </ul> <p>VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (18):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El año 2021, tras la emergencia sanitaria por el COVID-19, las navieras se han centrado en mantener la actividad durante este periodo, dejando en muchos casos de renovar los certificados de SGA, también se han producido compra-venta de una naviera a otra lo que ha implicado cambios de buques que no estarían certificados en SGA.</li> </ul>				

<b>Notas</b>	
	1 ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO		INDICADOR	META 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023
OB_13: PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES	ACTUACIONES ADOPTADAS (MARCAR CON UNA X LO QUE CORRESPONDA)	LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE APROBADAS GUIAS O CÓDIGOS DE BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES	√	√	√	√
		LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE APROBADAS NORMAS AMBIENTALES DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	√	√	√	√
		LA AUTORIDAD PORTUARIA VERIFICA PERIÓDICAMENTE EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS DE CARÁCTER AMBIENTAL QUE SEAN DE APLICACIÓN A LOS OPERADORES PORTUARIOS (LICENCIAS, AUTORIZACIONES, PERMISO, ETC)	√	√	√	√
		LA AUTORIDAD PORTUARIA DISPONE DE UN SERVICIO ESPECIALIZADO EN LA VIGILANCIA AMBIENTAL DEL PUERTO. (1)	-	-	√	√
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incremento de las inspecciones a concesionarios, con refuerzo de apartados ambientales específicos por actividad del operador portuario.</li> <li>- Implantación de herramienta informática para la realización de inspecciones por parte de los agentes portuarios; permite el envío en tiempo real de actas y evidencias del grado de cumplimiento o no de los requisitos legales de carácter ambiental.</li> <li>- Creación de una Oficina Técnica Ambiental.</li> </ul> <p>VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (2):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se prevé un incremento de detección de incumplimientos de requisitos legales y una mayor sensibilización en el sector.</li> <li>- El principal reto es contar con número suficiente de agentes formados en detección de malas prácticas ambientales.</li> </ul>					

Notas	
1	Se entenderá que se dispone de un servicio de vigilancia especializado de vigilancia ambiental si existe personal técnico del puerto o personal adscrito al servicio de policía portuaria que disponen de la instrucción necesaria para identificar malas prácticas operativas, y realizan una supervisión periódica de las actividades del puerto.
2	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>11 PUERTOS ECO-PROACTIVOS</b>			
<b>OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO</b>		<b>11.2 CONTRIBUIR A MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO</b>			
<b>OBJETIVO OPERATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>META 2021</b>	<b>ESTADO 2021</b>	<b>META 2022</b>	<b>META 2023</b>
<b>OB_14: EVALUAR Y GESTIONAR LA HUELLA DE CARBONO</b>	HUELLA DE CARBONO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA CON ALCANCE 1 y 2 <b>(1)</b>	√	-	√	√
	% DEL SUMINISTRO ELÉCTRICO CONTRATADO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA CON CERTIFICADO DE GARANTÍA DE ORIGEN RENOVABLE.	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	% DE CONSUMOS DE LA <b>AUTORIDAD PORTUARIA</b> , PROCEDENTE DE ENERGÍA RENOVABLE EN RÉGIMEN DE AUTOCONSUMO.	0,63%	0,30%	0,63%	12,58%
	<b>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS:</b> - Se ha realizado el cálculo de la huella de Carbono de 2019, basado en la UNE EN ISO y el GHG Protocol, con alcance 1, 2 y 3 parcial. - Se pretende calcular anualmente la huella de carbono de los cinco puertos y validar y registrar el cálculo de la HC en el Registro de huella, compensación y proyectos de absorción de CO2 estatal. - Incrementar la autogeneración de energía de fuentes renovables. - Estudio de soluciones con energía undimotriz. - Implementar como requisito para formalizar la firma de un Convenio de Buenas Prácticas medioambientales del Art. 245, b) y c) del TRLPMM, el cálculo y registro de la HC en los Planes de Acción Medioambiental. También la autogeneración de energía renovable donde proceda. - Contratar el suministro de energía eléctrica con 100% GDO.				
<b>VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (2):</b>					

<b>Notas</b>	
<b>1</b>	Se recomienda realizar la estimación de la huella de carbono de la Autoridad Portuaria siguiendo la “Guía metodológica para el cálculo de la huella de carbono en puertos” desarrollada por Puertos del Estado. Esta guía proporciona orientaciones para la estimación de la huella del carbono con alcances 1, 2, y 3.
<b>2</b>	<b>ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS:</b> Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.



# Autoridad Portuaria de Baleares

MEMORIA DE  
SOSTENIBILIDAD

SUSTAINABILITY  
REPORT

2021



**Ports de Balears**

Autoritat Portuària de Balears

# Índice de Contenidos

<b>SALUDO DEL PRESIDENTE</b>	<b>6</b>	ESTRATEGIA ↓	24
<b>CARTA DEL DIRECTOR</b>	<b>8</b>	→ PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO	24
<b>PERFIL INSTITUCIONAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES</b>	<b>10</b>	→ MISIÓN, VISIÓN Y VALORES	25
FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA	11	→ EJES ESTRATÉGICOS	26
GOBIERNO Y CALIDAD DE GESTIÓN ↓	12	→ OBJETIVOS	26
→ ÓRGANOS DE GOBIERNO Y GESTIÓN DE LA APB	12	→ PLAN DE EMPRESA	27
→ CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	14	CUMPLIMIENTO NORMATIVO, TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS ↓	27
→ EL PRESIDENTE	15	→ LEY DE TRANSPARENCIA. INFORMACIÓN PUBLICADA EN WEB	27
→ EL DIRECTOR	15	→ CÓDIGO ÉTICO	27
→ CONSEJOS DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS	16	→ TRANSPARENCIA EN LA CONTRATACIÓN	28
• PALMA	16	POLÍTICAS Y COMPROMISOS EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD Y RSC ↓	33
• ALCÚDIA	17	→ ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO CON LOS ODS	33
• MAÓ	16	→ POLÍTICAS EN VIGOR EN LA APB RELACIONADAS CON LA SOSTENIBILIDAD	33
• EIVISSA	17	SISTEMAS DE INFORMACIÓN, GESTIÓN Y APOYO A LA TOMA DE DECISIONES ↓	35
• LA SAVINA	17	→ SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y APLICATIVOS INFORMÁTICOS	35
→ COMITÉS TÉCNICOS Y CONSULTIVOS	18	• CATÁLOGO DE SERVICIOS ELECTRÓNICOS	35
• EL COMITÉ DE DIRECCIÓN	18	• CATÁLOGO DE DATOS ABIERTOS	35
• COMITÉ DE SERVICIOS PORTUARIOS	19	→ PRINCIPALES PROYECTOS DE 2021 EN SISTEMAS IT Y APLICACIONES DE GESTIÓN	36
• COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD	19	• Desarrollo de nuevas funcionalidades y adaptaciones en la plataforma de tramitación telemática SISTRA en la Autoridad Portuaria de Baleares	36
• COMITÉ DE CALIDAD	20	• Asistencia Técnica para el desarrollo de nuevas funcionalidades, soporte y actualización del Sistema de Gestión del Mantenimiento (GMAO) en la Autoridad Portuaria de Baleares. Integración	37
• COMITÉ DE INNOVACIÓN PORTUARIA	20	• Asistencia Técnica para el suministro e implantación de una aplicación de gestión integral de Recursos Humanos y para la externalización de la gestión de la nómina en la Autoridad Portuaria de Baleares	37
UN AÑO EN IMÁGENES 2021	21	• Asistencia Técnica para la adecuación de la Autoridad Portuaria de Baleares al Esquema Nacional de Seguridad (ENS) y al Reglamento General de Protección de Datos (RGPD)	38

• Suministro, instalación y mantenimiento de 8 nuevos escáneres y arcos de seguridad para los puertos de Palma y Alcúdia	38	→ PLANES DIRECTORES DE INFRAESTRUCTURAS	57
• Análisis, diseño, desarrollo e implantación de la nueva Intranet, mantenimiento de la Intranet y de la página web y servicio de hosting de la Autoridad Portuaria de Baleares	38	→ DELIMITACIONES DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS	58
• Instalación de una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina	39	→ PLANES ESPECIALES DE ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS	62
• Proyecto piloto para automatizar el control de entrada al puerto de vehículos con mercancías peligrosas. Sistema de identificación automática de matrículas de vehículos con mercancías peligrosas para el puerto de Eivissa	39	→ RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL (Y SECTORIAL)	65
• Servicio de la infraestructura y las licencias de uso, soporte y desarrollo evolutivo del PCS (Sistema de la Comunidad Portuaria) en la Autoridad Portuaria de Baleares	40	<b>DOMINIO PÚBLICO</b>	<b>66</b>
• Asistencia técnica para el desarrollo, implantación y seguimiento de la metodología BIM en la Autoridad Portuaria de Baleares	41	<b>INFRAESTRUCTURAS</b>	<b>69</b>
• Desarrollo evolutivo de las aplicaciones de administración electrónica en la Autoridad Portuaria de Baleares	41	DIMENSIONAMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	69
• Renovación parque informático	42	PRINCIPALES INVERSIONES ACOMETIDAS EN 2021. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE APOYO A LA EXPLOTACIÓN	74
• Suministro, implantación e integración en los sistemas TIC de la Autoridad Portuaria de Baleares de una plataforma geoespacial	42	PROYECTOS SINGULARES DE 2021 POR PUERTO ↓	79
• Nuevo Plan Tecnológico de la APB	43	→ ALCÚDIA	79
SISTEMAS DE GESTIÓN CERTIFICADOS: ISO 9001, ISO 14001 E ISO 30301	46	→ EIVISSA	79
<b>INNOVACIÓN</b>	<b>47</b>	→ LA SAVINA	80
PARTICIPACIÓN E INNOVACIÓN ABIERTA EN APB. INDICADORES DE INNOVACIÓN EN 2021	48	→ MAÓ	81
PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL PROYECTO <i>COLD IRONING</i>	50	→ PALMA	82
POLO MARINO DE INNOVACIÓN	51	<b>TRÁFICO</b>	<b>83</b>
CONTRIBUCIÓN DE LA APB AL PROYECTO PORTS 4.0	52	<b>SERVICIOS</b>	<b>88</b>
PLATAFORMA DE INNOVACIÓN PORTUARIA	53	TIPOLOGÍA DE SERVICIOS	89
RETO CICLO GREEN	53	→ SERVICIOS GENERALES	89
PROYECTOS DE I+D+I	54	→ SERVICIOS PORTUARIOS	89
<b>PLANIFICACIÓN</b>	<b>56</b>	→ SERVICIOS COMERCIALES	89
PLANIFICACIÓN FÍSICA Y ORDENACIÓN PORTUARIA ↓	57	→ SERVICIOS DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN	90
		CONCESIONES	90
		LÍNEAS DE NEGOCIO	90
		NÁUTICA DE RECREO	92
		ANÁLISIS ESTADÍSTICO Y DE IMPACTO ECONÓMICO	92
		OPERACIONES PORTUARIAS ↓	93

→ SEGURIDAD Y PROTECCIÓN	93	→ FOMENTAR LA GENERACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES	117
• SEGURIDAD	93	→ REFORZAR EL SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL	118
• PROTECCIÓN	94	→ COLABORACIÓN CON ENTIDADES Y ORGANISMOS EN MATERIA MEDIOAMBIENTAL	118
• COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES	95	→ INTEGRAR EN LA ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN E IMAGEN DEL PUERTO SU COMPROMISO CON LA GESTIÓN MEDIO AMBIENTAL	118
• CARACTERIZACIÓN Y CERTIFICACIONES DE EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS	96	LA NUEVA OFICINA TÉCNICA AMBIENTAL DE LA APB	119
<b>COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL. INTERFAZ PUERTO-CIUDAD</b>	<b>98</b>	EFFECTO TRACTOR DE POLÍTICAS AMBIENTALES MEDIANTE CONVENIOS CON CONCESIONARIOS	119
<b>DIMENSIÓN ECONÓMICA</b>	<b>103</b>	TRANSPARENCIA EN INFORMACIÓN DE INDICADORES AMBIENTALES EN LA WEB DE LA APB	122
SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA ↓	103	ASPECTOS AMBIENTALES ↓	123
→ CUENTA DE EXPLOTACIÓN	104	→ EMISIONES	123
→ BALANCE	106	→ RUIDOS	124
→ EBITDA Y FLUJO DE CAJA	105	→ RESIDUOS	125
→ EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES MAGNITUDES ECONÓMICAS	108	→ CONSUMOS DE ENERGÍA, AGUA Y PAPEL	126
→ OTRAS RATIOS ECONÓMICAS QUE DESTACAR EN EL EJERCICIO	108	→ TALLERES Y JORNADAS DE CARÁCTER ESPECÍFICAMENTE AMBIENTAL	127
<b>DIMENSIÓN SOCIAL</b>	<b>109</b>	BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES	127
CAPITAL HUMANO ↓	110	BONIFICACIONES AMBIENTALES	128
→ EVOLUCIÓN DEL EMPLEO	111	QUEJAS Y RECLAMACIONES AMBIENTALES	128
→ RETRIBUCIONES Y SELECCIÓN	111	FORMACIÓN AMBIENTAL Y ADSCRIPCIÓN DE RECURSOS HUMANOS	128
→ BENEFICIOS SOCIALES	112	<b>ANEXO INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD</b>	<b>129</b>
FORMACIÓN	113		
SINIESTRALIDAD LABORAL	114		
OTROS AVANCES EN LA GESTIÓN DE PERSONAS EN 2021	114		
<b>DIMENSIÓN AMBIENTAL</b>	<b>115</b>		
ESTRATEGIA AMBIENTAL. OBJETIVOS AMBIENTALES DE LA APB ↓	116		
→ FOMENTAR LA CONTAMINACIÓN CERO EN EL BUQUE ATRACADO	116		
→ APOYAR PROYECTOS DE RENOVACIÓN TECNOLÓGICA DE LOS BUQUES	117		
→ INCENTIVAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL ENTORNO PORTUARIO	117		
→ FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	117		



1

SALUDO  
DEL  
PRESIDENTE

# Saludo del Presidente

## Asumiendo retos

2021 ha sido el año de la recuperación después de la grave crisis ocasionada por la pandemia de la COVID-19, en el que en nuestros puertos ha crecido el tráfico de pasajeros y de mercancías –también el de cruceros– y en el que ha tenido un especial énfasis la actividad náutica. Una recuperación de la actividad que ha incidido en nuestros resultados económicos, dejando un importante margen de beneficios.

Estos beneficios nos permiten planificar y afrontar las transformaciones que necesitan los puertos de interés general de las Illes Balears: Para tener un transporte de mercancías y de pasajeros de primera calidad, para acompañar al territorio en su desarrollo económico — como, por ejemplo, en actividades declaradas estratégicas como la náutica— y para seguir impulsando la interrelación puerto-ciudad.

Estas transformaciones no se pueden realizar ni planificar sin tener en cuenta la variable ambiental. Ello hizo que en 2021 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) aprobara su Estrategia Ambiental con el fin de marcar la hoja de ruta a seguir. Y con la idea de crear la Oficina Técnica Ambiental como herramienta para –después de hacer un diagnóstico de la situación– hacer aterrizar nuestra estrategia en la gestión de los puertos y en las actividades que se desarrollan con la idea de caminar, de forma planificada y estructurada, hacia la concepción de Puertos Verdes y de fomentar una Economía Azul absolutamente sostenible y circular.

Esta apuesta verde debe combatir especialmente el cambio climático, sin dejar de lado la eficiente gestión de los recursos naturales, la defensa de la biodiversidad y la lucha contra la contaminación.

También durante el año 2021 hemos dedicado una especial atención a la innovación y a la digitalización. Un eje estratégico de la APB y de cualquier entidad o institución que quiera afrontar de cara los nuevos retos que debemos asumir. En la memoria se describen muchos de los avances en la digitalización de nuestro puerto, que se iniciaron o completaron en 2021 y que son imprescindibles para facilitar la gestión, perfeccionar la interrelación con nuestros operadores, y facilitar la adecuación de actividades y servicios a los nuevos estándares ambientales y de calidad, entre otros.

La innovación es imprescindible a la hora de impulsar las transformaciones económicas, ambientales y sociales que exigen los nuevos retos que tenemos. Retos que obligan a inventar nuevos marcos y a emprender nuevas direcciones, si queremos afrontar la situación en toda su profundidad y no quedándonos en meras superficialidades.

En innovación, en 2021 hemos reforzado la apuesta por proyectos como el Polo Marino del puerto de Palma (participado por el SOCIB, el Centro Oceanográfico y una Oficina de Transformación Tecnológica del Govern de les Illes Balears) entrando a formar parte con las instituciones territoriales, la Universitat de les Illes Balears y otros operadores del Districte Nou Llevant d'Innovació, así como preparando nuestra entrada en la asociación Clúster para la Transición Ecológica de las Illes Balears.



Una apuesta por la innovación bien representada también por la convocatoria de las ayudas Puertos 4.0 de Puertos del Estado, con la participación de todas las autoridades portuarias y que ofrece oportunidades a muchas ideas innovadoras y a proyectos comerciales y precomerciales que sin ellas tendrían difícil poder desarrollarse.

En este contexto cabe resaltar también que en 2021 hemos iniciado los trabajos para la creación del Nodo de Innovación de nuestros puertos, que nos ha permitido un relevante acercamiento a todos nuestros grupos de interés, con la finalidad de fomentar la colaboración y cooperación en proyectos de innovación que sean beneficiosos para la mejora de la gestión de nuestros puertos o de las actividades que en ellos se desarrollan.

Con la idea de reforzar la innovación y otras actividades que ayuden a mejorar el funcionamiento de nuestros puertos y de sus actividades, se ha reforzado la labor de RSC, y desde la misma se ha empezado a trabajar en la búsqueda de espacios en los puertos destinados a estas actividades y a facilitar el encuentro y la relación con operadores y grupos de interés.

También durante este año hemos iniciado un acercamiento a los Clústers Náuticos, especialmente el Clúster Marítimo y el Balearic Marine Cluster con el fin de reforzar nuestra relación con nuestros operadores.

En este ejercicio también hemos seguido mejorando las tramitaciones de la contratación y de la gestión del dominio público, así como la transparencia y el comportamiento ético de la institución, tareas todas ellas imprescindibles para crear confianza, herramienta fundamental para cualquier organización.

Para terminar, quiero agradecer al Consejo de Administración su disponibilidad y dedicación; al director, su infatigable trabajo, y a todos nuestros trabajadores, de fuera y de dentro del Convenio Colectivo, el gran esfuerzo que están haciendo, especialmente dadas las importantes deficiencias de estructura y de plantilla de nuestra autoridad portuaria, que gestiona 5 puertos, 34 faros y más de un centenar de ayudas a la navegación, que vienen manteniendo un gran crecimiento de actividad, en unos tiempos en que, además, dados los retos que tenemos que afrontar es imprescindible incorporar nuevas capacidades.



2

CARTA  
DEL  
DIRECTOR

# Carta del Director

Desde la perspectiva de actividad y resultados en los cinco puertos de interés general que gestiona la Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante APB), el ejercicio 2021 fue sin duda el año que marcó el inicio de una esperada recuperación tras la gravísima situación de pandemia sufrida en los últimos años, poniéndose así de manifiesto una vez más el papel crítico de la APB en las cadenas de suministro y tráfico de pasaje en las Islas Baleares.

Se inició así la senda de retorno al desempeño en niveles pre-COVID-19 en muchas de las magnitudes y ratios de resultado operacional y económico. El incremento en tráfico de mercancías en nuestros puertos con respecto a 2020 fue de 1.394.565 toneladas (un 11,3%), pasando de 12.327.169 Tm a 13.721.734 Tm, mientras que en pasaje atendimos a 2.423.701 pasajeros más que en 2020 (un crecimiento sin paragón del 61,5%).

Naturalmente esta recuperación de la actividad tuvo su reflejo en nuestros resultados económicos. En 2021 conseguimos incluso superar nuestras cifras pre-pandemia en cuanto a resultado del ejercicio y EBITDA (49.189.720€), lo que supuso un récord histórico en EBITDA por tonelada movida. En cuanto a inversión certificada, la APB continuó manteniendo, consciente de nuestro papel tractor, un alto nivel de esfuerzo. En la memoria se describen los proyectos de inversión más relevantes en cada uno de nuestros puertos.

Es evidente la importancia de estos resultados para la APB pero no estaríamos en el camino correcto si nuestra sostenibilidad económica no fuera también acompañada de avances significativos en las dimensiones ambiental, social y de gobernanza, de los que se da cumplida cuenta en esta memoria.

Quisiera destacar en primer lugar el esfuerzo realizado en la definición y aprobación en 2021 de una ambiciosa estrategia ambiental que nos situará en un lugar de liderazgo a nivel nacional y que pretendemos impulsar durante el próximo año con la creación de una Oficina Técnica Ambiental. Me parece pertinente subrayar no sólo lo ambicioso de las líneas de acción que hemos identificado sino también el hecho de que las acciones propuestas en la estrategia han sido en buena parte resultado de una visión compartida con nuestros grupos de interés, con los que cada día nos esforzamos más por mejorar la comunicación y colaboración. Uno de los proyectos más destacables en este sentido es el despliegue ya efectivo en el puerto de Palma de la primera instalación de *Cold Ironing* que se irá extendiendo progresivamente al resto de puertos y será fundamental para reducir los niveles de emisiones y ruidos en puerto por buques atracados.

Otro reto que abordamos con notable éxito en 2021 fue el de la transformación digital de la APB. Para ello fue imprescindible un año más el conocimiento y esfuerzo de nuestra área de Sistemas por seguir manteniéndonos al máximo nivel en los avances tecnológicos. En la memoria se describen en detalle los numerosos proyectos de digitalización que se iniciaron o completaron en este año y que consiguen evidenciar nuestra gestión, mejorar la atención a clientes y usuarios y reducir el impacto que nuestra actividad causa en el medio ambiente. De igual importancia me parecen las iniciativas en materia de Innovación en que la APB participa, en muchos casos en cooperación con agentes del entorno portuario y vectores de conocimiento con los que cada vez intensificamos más nuestras alianzas. Dos de esas iniciativas que creo particularmente dignas de mención aquí son el Polo Marino de Innovación Portuaria, de enorme impacto en el interfaz puerto-ciudad y la generación de know-how, así como nuestra participación activa en la convocatoria Ports 4.0 de Puertos del Estado, un elemento clave para apoyar el emprendimiento sectorial.



Considero también muy relevante el refuerzo conseguido en el área de RSC de la APB para estar en disposición de abordar con más recursos nuestros retos en materia de sostenibilidad, convencidos de la importancia de que ésta permee en toda nuestra planificación estratégica y física, cultura organizacional y gestión como organismo público al servicio de la ciudadanía. Algunos avances, como por ejemplo en nuestra relación con los grupos de interés o la aplicación de cláusulas ambientales en condiciones especiales de ejecución, se materializaron en el propio 2021, pero pretendemos impulsar todas estas cuestiones a través de un nuevo y ambicioso plan de RSC que se concretará en actuaciones de gran impacto en los ejercicios sucesivos. Un mayor acercamiento participativo a la ciudad, avances claros en gobernanza, transparencia, diligencia debida e igualdad, entre muchos otros, serán

pronto una realidad de la que rendiremos puntual cuenta en la memoria del próximo ejercicio con toda seguridad.

Quiero terminar esta breve introducción haciendo referencia al que considero el activo más importante de la APB y que no es otro que nuestras personas. A pesar del grave riesgo estructural que supone para nosotros año tras año la pérdida de recursos (en 2021 volvió a caer la plantilla promedio de la APB por quinto año consecutivo), su actitud y desempeño en los durísimos meses de situación de pandemia han sido una muestra de capacidad de adaptación a las coyunturas más desfavorables y motivo de orgullo para toda nuestra organización. Estoy seguro de que con el mismo espíritu serán capaces de afrontar las incertidumbres que, sin duda, tendremos por delante.

Les invito a la lectura de esta memoria que entiendo no sólo como un ejercicio de transparencia y reporte de lo ocurrido, sino también y sobre todo como una forma de hacerles partícipes de nuestros esfuerzos por mejorar continuamente.

**Jorge Nasarre López**  
Director de la APB



3

## PERFIL INSTITUCIONAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

- FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA
- GOBIERNO Y CALIDAD DE GESTIÓN
- UN AÑO EN IMÁGENES
- ESTRATEGIA
- CUMPLIMIENTO NORMATIVO, TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS
- POLÍTICAS Y COMPROMISOS EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD Y RSC
- SISTEMAS DE INFORMACIÓN, GESTIÓN Y APOYO A LA TOMA DE DECISIONES
- SISTEMAS DE GESTIÓN CERTIFICADOS

# Perfil Institucional de la Autoridad Portuaria de Baleares

## Funciones y forma jurídica

La Autoridad Portuaria de Baleares (APB) es un Organismo de Derecho Público, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través del Organismo Público Puertos del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propios.

Por Real decreto 1590/92, del 23 de diciembre, a la Autoridad Portuaria de Baleares se le asigna la gestión de los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina, para los que tiene como principal competencia proveer de suelo e infraestructuras y prestar servicios para que otros agentes empresariales desarrollen la actividad portuaria de forma eficiente, segura y respetuosa con el medio ambiente.

La gestión del dominio público portuario estatal está orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación

de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones.

Las principales funciones que desempeña la APB se resumen en:

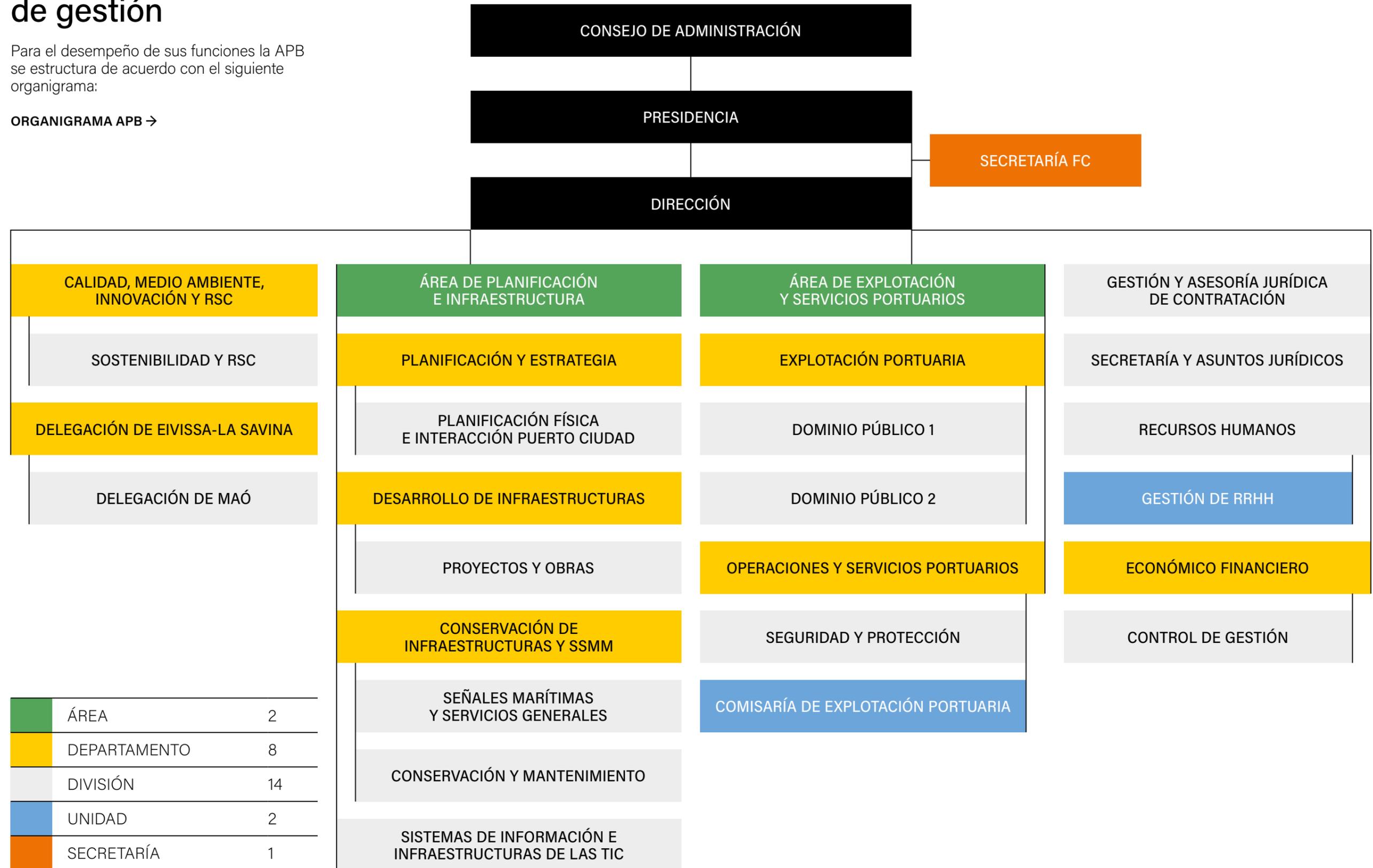
- Realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tránsito y los servicios portuarios.
- Ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios.
- Planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras de servicios del puerto y de las señales marítimas.
- Gestión del dominio portuario y de las señales marítimas.
- Fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tránsito marítimo o portuario.
- Coordinación de las operaciones de las diferentes maneras de transporte en el espacio portuario.



# Gobierno y calidad de gestión

Para el desempeño de sus funciones la APB se estructura de acuerdo con el siguiente organigrama:

ORGANIGRAMA APB →



ÁREA	2
DEPARTAMENTO	8
DIVISIÓN	14
UNIDAD	2
SECRETARÍA	1

Las personas a cargo de cada una de las áreas de responsabilidad son:

**PRESIDENCIA**

Francesc Antich Oliver

**DIRECCIÓN**

Jorge Nasarre López

**ÁREA DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS**

Antonio Ginard López

**PLANIFICACIÓN Y ESTRATEGIA**

Juan Leo Rubio

**Planificación Física e Interacción Puerto-Ciudad**

José Ignacio Arroyo Cabeza

**DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS**

Víctor Darder Gallardo

**Proyectos y Obras**

Joaquín Jiménez Buedo

**CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SSMM**

Juan Antonio García Martínez

**Señales Marítimas y Servicios Generales**

Joan Manuel Llaneras Pascual

**Conservación y Mantenimiento**

José Bascuñana Pastor

**SISTEMAS DE INFORMACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE LAS TIC**

Javier Segovia Mascaró

**ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y SERVICIOS PORTUARIOS**

Sin asignar

**EXPLOTACIÓN PORTUARIA**

Armando Parada González

**Dominio Público 1**

Jordi Morell Rullán

**Dominio Público 2**

Sin asignar

**OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS**

Eva González Alonso

**Seguridad y Protección**

Josep Aubareda Figueres

**Comisaría de Explotación Portuaria**

Juan Amengual Ordinas

**GESTIÓN Y ASESORÍA JURÍDICA DE CONTRATACIÓN**

Olga Peñalver de Lamo

**SECRETARÍA Y ASUNTOS JURÍDICOS**

Maria Antònia Ginard Moll

**RECURSOS HUMANOS**

Jorge Vallespir Badía

**Gestión de Recursos Humanos**

Julià Carles Coll Conesa

**ECONÓMICO FINANCIERO**

Margarita Pomar Barceló

**Control de gestión**

Miguel Rigo Salvà

**CALIDAD, MEDIO AMBIENTE, INNOVACIÓN Y RSC**

Jorge Martín Jiménez

**Sostenibilidad y RSC**

Laura Molano Villar

**DELEGACIÓN DE EIVISSA - LA SAVINA**

Ignacio Revilla Alonso

**DELEGACIÓN DE MAÓ**

Vicente Fullana Santonja

**SECRETARÍA FC**

Sin asignar

En las secciones de Información Corporativa y de Transparencia de la web de la APB [www.portsdebalears.com](http://www.portsdebalears.com) se puede también consultar información actualizada relativa a los perfiles y retribuciones del presidente y director, las cuentas anuales de la entidad, los presupuestos y objetivos de la APB en sus Planes Estratégico y de Empresa, así como una relación de convenios suscritos por la APB en el ejercicio.

## Órganos de gobierno y gestión de la APB

### CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria de Baleares son el presidente y el Consejo de Administración, cuyas funciones se describen en los artículos 30 y 31 del RDL 2/2011. El órgano de gestión de la Autoridad Portuaria de Baleares es su director, cuyas funciones se describen en el art. 33 del RDL 2/2011.

La legislación establece las directrices para determinar la composición del Consejo de Administración de la APB y órganos asesores al objeto de que estos cumplan una función representativa de los intereses locales, autonómicos, nacionales, empresariales y sindicales y que así estén representados en el máximo órgano de gobierno del organismo.

Los miembros del Consejo de Administración de la APB son elegidos de la siguiente manera:

- El presidente de la APB es miembro y a su vez presidente del Consejo.
- El capitán marítimo es el único miembro nato del Consejo.
- Tres vocales son nombrados por la Administración General del Estado, a propuesta del presidente de Puertos del Estado, de los que uno representa a la Administración General del Estado, otro a la Abogacía del Estado y el tercero al Organismo Público Puertos del Estado.
- Cuatro vocales son nombrados por el Govern de les Illes Balears.
- Cinco vocales son nombrados, respectivamente, por el Consell de Mallorca, el Consell Insular de Menorca, el Consell de Eivissa, el Consell Insular de Formentera y el Ayuntamiento de Palma.
- Cinco vocales son designados en representación de: Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

La composición del Consejo de Administración de la APB en 2021 fue la siguiente:

<b>PRESIDENTE</b>	SR. D. FRANCESC ANTICH OLIVER
<b>VICEPRESIDENTE</b>	SR. D. SANTIAGO MAYOL MUNDO
<b>DIRECTOR</b>	SR. D. JORGE NASARRE LÓPEZ
<b>VOCALES</b>	
<b>CAPITÁN MARÍTIMO</b>	SR. D. JOSÉ F. ESCALAS PORCEL
<b>EN REPRESENTACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO</b>	SR. D. RAFAEL RUS CORTÉS
<b>ABOGADA DEL ESTADO</b>	SRA. DÑA. JULIANA URIBE DAVIES
<b>ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO</b>	SR. D. JOSÉ ANTONIO MORILLO-VELARDE DEL PESO
	SR. D. JUAN PEDRO YLLANES SUÁREZ
	SR. D. JOSEP MARÍ RIBAS
<b>GOVERN DE LES ILLES BALEARS</b>	SRA. DÑA. ROSA ANA MORILLO RODRÍGUEZ
	SR. D. ANTONI ALORDA VILARUBIAS
<b>CONSELL DE MALLORCA</b>	SRA. DÑA. BÀRBARA REBASSA BISBAL
<b>CONSELL INSULAR DE MENORCA</b>	SR. D. HÉCTOR PONS RIUDAVETS
<b>CONSELL INSULAR D'EIVISSA</b>	S. D. RAFAEL RUIZ GONZÁLEZ
<b>CONSELL INSULAR DE FORMENTERA</b>	SRA. DÑA. ANA JUAN TORRES
<b>AYUNTAMIENTO DE PALMA</b>	SRA. DÑA. NEUS TRUYOL CAIMARI
<b>CÁMARAS DE COMERCIO DE LES ILLES BALEARS</b>	SR. D. ANTONI MERCANT MORATÓ
<b>CONFEDERACIÓN DE ASOCIACIONES EMPRESARIALES DE BALEARES (CAEB)</b>	SRA. DÑA. CARMEN PLANAS PALOU
<b>ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE EMPRESAS DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS (APEAM)</b>	SR. D. SANTIAGO MAYOL MUNDO
<b>SINDICATO DE TRABAJADORES DE CCOO</b>	SR. D. FRANCISCO SANTIAGO ALEJOS FERNÁNDEZ
<b>SECRETARIA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES</b>	SRA. DÑA. MARIA ANTONIA GINARD MOLL
<b>ASESORA JURÍDICA</b>	SRA. DÑA. M <sup>a</sup> DOLORES RIPOLL MARTÍNEZ DE BEDOYA

En la web de la APB [https://www.portsdebalears.com/ca/biblioteca?shs\\_term\\_node\\_tid\\_depth=139](https://www.portsdebalears.com/ca/biblioteca?shs_term_node_tid_depth=139) se pueden consultar y descargar los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración en 2021, en cada una de las 13 ocasiones en que se reunió a lo largo de 2021, en cumplimiento del art. 17 y siguientes de la Ley de Transparencia.

## El presidente

El artículo 31.2 de la ley 33/2010 establece las funciones del presidente.

Su designación corresponde al Consejo de Gobierno del Govern de las Illes Balears y es comunicado al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En 2021 fue Francesc Antich Oliver.

Licenciado en derecho por la Universitat de les Illes Balears (UIB), nació en Caracas (Venezuela) el 28 de noviembre de 1958. Comenzó a ejercer de abogado en 1981.

De 1986 a 1989 fue abogado y gerente del Patronato Municipal de la Vivienda del Ayuntamiento de Palma para pasar, posteriormente, a ocupar el cargo de gerente de Urbanismo del consistorio palmesano

entre 1989 y 1991. Alcalde de su pueblo, Algaida, de 1991 a 1997. Ha sido diputado del Parlament de les Illes Balears durante cuatro legislaturas y consejero del Consell Insular de Mallorca de 1992 a 1999. De 2004 a 2007 fue diputado y presidente de la Comisión Mixta del Tribunal de Cuentas del Congreso de los Diputados.

Presidente del Govern de les Illes Balears en dos legislaturas (1999-2003 y 2007-2011). De 2011 a 2019 es senador de España designado por el Parlament de les Illes Balears y, en 2019, comisionado del Govern de les Illes Balears en Madrid. Antes de convertirse en presidente de la APB, ejercía el cargo de abogado del Patronato Municipal de la Vivienda y de la Rehabilitación Integral de Barrios del Ayuntamiento de Palma.



## El director

El director es también conforme a la ley 33/2010, nombrado 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.

En 2021 fue Jorge Nasarre López.

Nacido en Madrid, el 19 de agosto de 1972, Jorge Nasarre López es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con la especialidad de Transportes, por la Universidad Politécnica de Madrid. Hasta la fecha era el jefe del Departamento de Planificación y Estrategia de la APB, cargo que ha venido desempeñando de 2006 a 2011 y de 2013 hasta la actualidad, y al que accedió por concurso público. En 2011 fue nombrado director de la APB a propuesta del presidente José María Urrutia, cargo que ejerció durante dos años.

Desde 1998 lleva ocupando distintos puestos relacionados con técnicas y gestión portuaria, tanto en la empresa privada como en la pública, entre los que destaca el cargo de jefe de División de Puertos y Oceanografía de Intecsa-Inarsa, S.A. (consultoría e ingeniería), entre 2004 y 2006.

En cuanto a su formación académica cabe resaltar el Máster en Gestión de Infraestructuras y Servicios Públicos, otorgado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, el CEDEX y la Fundación Agustín de Betancourt, así como la Especialización en Transporte Marítimo y Gestión Portuaria por la Universidad Politécnica de Madrid, con la colaboración de Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante, y el Programa Avanzado de Dirección General por el IE Business School.

Ha participado en distintos comités técnicos y grupos de trabajo de ámbito nacional (ATPYC) e internacional (ESPO y PIANC).

## Consejos de Navegación y Puertos

La Autoridad Portuaria de Baleares cuenta asimismo con Consejos de Navegación y Puertos en cada uno de los puertos que gestiona. Estos consejos desempeñan funciones de asistencia y participación.

El Consejo de Navegación y Puertos es un órgano colegiado de asistencia e información de la Capitanía Marítima y de la Presidencia de la APB en donde participan los principales representantes de cada uno de los puertos. Es, además, un canal de comunicación con la Comunidad Portuaria para tratar cuestiones relacionadas con la actividad y operaciones portuarias o marítimas que afectan a cada uno de los cinco puertos de interés general de Baleares.

Forman parte de cada uno de los Consejos de Navegación y Puertos un número equilibrado de miembros de los sectores más directamente afectados por los intereses tutelados y servicios prestados por las Autoridades Portuaria y Marítima.

Los miembros que formaron parte de estos consejos en cada ejercicio de referencia en los respectivos puertos se pueden consultar en la web de la APB en el documento de Memoria Anual de la Autoridad Portuaria de Baleares.

Las reuniones de los respectivos Consejos de Navegación y Puertos que tuvieron lugar en 2021 fueron:

Reunión del Consejo de Navegación y Puerto del puerto de Palma	17/11/2021
--	------------

Reunión del Consejo de Navegación y Puerto de la Savina	29/11/2021
---	------------

Reunión del Consejo de Navegación y Puerto de Alcudia	19/11/2021
---	------------

Reunión del Consejo de Navegación y Puerto de la Eivissa	29/11/2021
--	------------

Reunión del Consejo de Navegación y Puerto en el puerto de Maó	14/12/2021
--	------------

Los principales temas tratados en los respectivos consejos fueron:

### PALMA

- ✓ Alta licencia manipulación mercancías Grimaldi may-21.
- ✓ Entrada como consignatarios Grimaldi jun-21.
- ✓ Inicio de actividad de GNV en jul-21.
- ✓ Adquisición por parte de Grimaldi Logística España de medios humanos y materiales de Trasmediterránea en Baleares jul-21.
- ✓ Alta licencia pliego al pasaje Trasmegle oct-21.
- ✓ Baja de licencia del pliego al pasaje de Armas Trasmediterránea oct-21.
- ✓ Publicación en el BOE del Pliego de servicio portuario recepción de desechos nov-21.

### MAÓ

- ✓ Alta consignatarios Grimaldi jun-21.
- ✓ Alta licencia manipulación mercancías Grimaldi may-21.
- ✓ Alta licencia pliego al pasaje Trasmegle oct-21.
- ✓ Baja licencia pliego al pasaje Trasmediterránea oct-21.
- ✓ Publicación en el BOE del Pliego de servicio portuario recepción de desechos nov-21.





#### EIVISSA

- ✓ Inicio de actividad FRS jun-21.
- ✓ Entrada como consignatarios Grimaldi jun-21.
- ✓ Inicio de actividad de GNV en jul-21.
- ✓ Alta consignatario Grimaldi sep-21.
- ✓ Alta licencia pliego al pasaje Trasmegle oct-21.
- ✓ Publicación en el BOE del Pliego de servicio portuario recepción de desechos nov-21.

#### ALCÚDIA

- ✓ Inicio de actividad FRS mayo 21.
- ✓ Alta consignatario Grimaldi sep-21.
- ✓ Incorporación línea BCN-ALD-MAH Trasmegle sep-21.
- ✓ Alta licencia manipulación mercancías Grimaldi may-21.
- ✓ Alta licencia pliego al pasaje Trasmegle oct-21.
- ✓ Publicación en el BOE del Pliego de servicio portuario recepción de desechos nov-21.



#### LA SAVINA

- ✓ Publicación en el BOE del Pliego de servicio portuario recepción de desechos nov-21.
- ✓ Inicio de actividad FRS jun-21.

## Comités Técnicos y Consultivos

### EL COMITÉ DE DIRECCIÓN

El Comité de Dirección de la APB es fundamental para apoyar al director en las decisiones de ejecución rutinaria y en otros aspectos clave, tales como la monitorización del grado de avance en la consecución de los diversos objetivos estratégicos y operativos de la APB.

El funcionamiento del Comité se basa en reuniones de periodicidad frecuente. En cada sesión se revisan los puntos pendientes y se asignan tareas a los directivos responsables de área.

Este Comité estuvo formado en 2021 por los siguientes miembros:

- Francesc Antich Oliver
- Jorge Nasarre López
- Antonio Ginard
- Armando Parada González
- Eva González
- Ignacio Revilla
- Jorge Martín Jiménez
- Jorge Vallespir
- M<sup>a</sup> Antonia Ginard
- Margarita Pomar
- Olga Peñalver
- Vicente Fullana

A lo largo de 2021 el Comité de Dirección se reunió en 14 ocasiones. Entre otros temas, se trataron los siguientes:

- Modelo de certificación y su uso.
- Controles sanitarios en los puertos.
- Prórrogas de contrato, procedimiento y plazos.
- Estado de avance del proyecto para la instalación de puntos de recarga eléctrica para vehículos oficiales y para vehículos privados de los trabajadores de la APB. Análisis de las gestiones internas a realizar para autorizar la prestación de este servicio gratuito para los vehículos de los trabajadores.
- Análisis de la viabilidad y de la oportunidad para instalar puntos de recarga de vehículos eléctricos en las zonas públicas gestionadas por la APB, tanto para usuarios del puerto, como para ciudadanos en general.
- Estructura documental de las resoluciones del presidente en Dominio Público.
- Propuesta de movilidad sostenible para empleados.
- Consideración de eliminar la limitación de "encadenamientos" de contratos menores.
- Presentación de la herramienta de capacidad de terminales del Sistema Portuario (PLATEA).
- Gestión de avales.
- Requerimientos solicitados a la Policía Portuaria desde las diferentes unidades organizativas.
- Port Centre puerto de Maó.
- Prórrogas en plazo.
- Ampliaciones del plazo antes de la finalización del contrato.
- Licitaciones de contratos periódicos en plazo.
- Personal externo que presta servicios para la APB.
- Nuevo encargo al medio propio Tragsatec para dar continuidad al encargo actual, el cual finalizará en breve y está prestando servicio sobre diferentes Unidades de Gasto (Conservación Palma, Conservación Maó, Conservación Eivissa-La Savina, Contratación, Calidad, Medio Ambiente, Explotación, etc.).
- Suministro de nuevos equipos de videoconferencia en salas de reuniones compatibles con la mayoría de las plataformas de videoconferencias (Meet, Teams, Zoom, etc) existentes en la actualidad.
- Delegación de competencias del Consejo de Administración en la Presidencia y Dirección.
- Plan de Inversiones.
- Asistencia técnica para la implantación de la Estrategia Ambiental.
- Informe de auditoría del Sistema Integrado de Gestión.
- Criterios a considerar en la firma electrónica de documentos.
- Oferta de empleo público.
- Revisión del procedimiento de otorgamiento e inspección de títulos.
- Propuesta Plataforma de diálogo: "Comparte tu experiencia".
- Memoria Sostenibilidad.
- DAFO Plan de Empresa
- DAFO y Objetivos Plan de Empresa 2022.
- Proyectos que optan a los fondos de financiación que se han planteado en los últimos meses (MITMA, CAIB...).
- Asuntos tratados con los representantes de los trabajadores. Artículo 8.
- Norma de funcionamiento para la recarga de vehículos eléctricos.
- Comisión de Igualdad.
- Archivo electrónico de expedientes.
- Port Centre. Puerto de Palma.
- Manual de redacción y estilo para la comunicación escrita.
- Seguridad jurídica en los procedimientos de contratación mediante contratos menores y peticiones de gasto menores de 4.000€ con firma delegada a técnicos de la APB.
- Política de Seguridad.
- Plataforma hábitos saludables.
- Plan Formación Triannual.
- Constitución de grupo de trabajo (de dirección) para interlocución Comisión de Policía y RLT.
- Oferta de Empleo Público de 2021 asignada.
- Previsión de cierre gasto 2021 y planificación del gasto 2022.
- Elaboración de propuestas de elevación al Consejo de Administración.
- Formación puntual no planificada.
- Preparación, revisión e informe de propuestas a elevar al Consejo de Administración.
- 150 aniversario de la APB.
- Grupo de Dirección de Policía Portuaria.
- Acuerdo de Empresa y CLGC.

### COMITÉ DE SERVICIOS PORTUARIOS

En cada puerto de los que gestiona la APB y conforme establece el artículo 124 del TRLPEMM está constituido el respectivo Comité de Servicios Portuarios en el Consejo de Navegación y Puerto y tiene funciones de consulta en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios, su estado actual y posibles mejoras, en particular, sobre las tarifas de los servicios portuarios abiertos al uso general.

En 2021 se trataron, entre otros temas relevantes, los siguientes:

- Información general y consulta sobre los servicios portuarios año 2021.
- Información y audiencia sobre la tramitación del nuevo pliego de remolque portuario.
- Información y audiencia sobre la tramitación de la modificación de las tarifas del anexo V para el puerto de Eivissa del pliego del servicio de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina.



### COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

El Comité de Seguridad y Salud de la APB está compuesto por un total de 10 miembros: delegados de Prevención de Riesgos Laborales que representan a los trabajadores y miembros que representan a la Dirección de la APB. Los participantes fueron por parte de la Dirección:

- Jorge Vallespir
- José Bascuñana
- Josep Aubareda
- Juan Amengual

Por parte de los representantes legales de los trabajadores (delegados de Prevención):

- Enrique Noguera
- Marcos Muñoz
- Salvador Pardo
- José Ignacio Espada
- José Ismael Barrio

En 2021 se realizaron 3 Comités de Seguridad y Salud:

- 24/03: Los temas tratados fueron:

- / La formación e información en PRL del último trimestre y 2020.
- / Reconocimientos médicos realizados
- / Accidentes leves en el último trimestre y comparación 2020/2019.
- / Información relativa al COVID-19.
- / Incidentes en las distintas instalaciones portuarias (Extintores caducados, sillas en mal estado...).

- 30/06: con los mismos participantes se hizo seguimiento de los mismos puntos del anterior (formación e información, reconocimientos médicos accidentes último trimestre, COVID-19 e incidentes) y destacando el inicio de la evaluación psicosocial progresivamente en todos los centros, la intención de realizar una campaña de prevención para una vida saludable y el inicio del reciclaje del curso DESA también en todos los puertos.
- 1/10: con los mismos participantes con la variación de que Eva González acudió en vez de Juan Amengual, acudió también Julià Coll y por parte de los trabajadores asistió Raquel Ripoll como miembro del Comité de Empresa. En cuanto a los temas tratados también se siguieron los puntos presentados en las actas anteriores, destacando la nueva prueba médica que se ha realizado para detección de cáncer de colon y la charla on-line sobre hábitos saludables.



#### COMITÉ DE CALIDAD

El Comité de Calidad de APB estuvo formado en 2021 por los siguientes miembros:

- Jorge Nasarre
- Antonio Ginard
- Armando Parada
- Fernando Berenguer
- Ignacio Revilla
- Vicente Fullana
- Javier Segovia
- Pedro Bauzá
- Jorge Vallespir
- M<sup>a</sup> Antonia Ginard
- Jorge Martín

En la sección correspondiente a sistemas de gestión certificados: ISO 9001, ISO 14001 e ISO 30301 se da información actualizada sobre los principales avances en este ámbito a lo largo de 2021.

#### COMITÉ DE INNOVACIÓN PORTUARIA

Formaron parte de este Comité en 2021 los siguientes miembros:

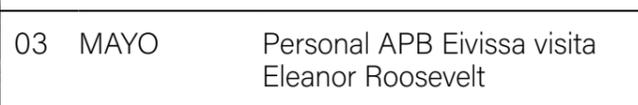
- Jorge Nasarre López
- Antonio Ginard López
- Vicente Fullana Santonja
- Margarita Pomar Barceló
- Olga Peñalver de Lamo
- María Antònia Ginard Moll
- Eva González Alonso
- Javier Segovia Mascaró
- Jorge Martín Jiménez
- Sebastián González

Durante 2021 el Comité se enfocó en los siguientes ámbitos de trabajo, de los que se da información detallada en la sección de esta Memoria dedicada a Innovación en la APB:

- Redefinición de factores clave de la Innovación.
- Seguimiento de la Plataforma de Innovación.
- Actualización del Procedimiento de Innovación.
- Continuidad en el impulso de proyectos innovadores.
- Participación en la convocatoria Puertos 4.0.
- Participación en proyectos Europeos.
- Seguimiento de indicadores de innovación.
- Participación en el proyecto Puerto del Futuro mediante la plataforma Smart Medioambiental.
- Definición del Plan Tecnológico.

# Un año en imágenes 2021

Los eventos más destacables del año 2021 fueron los siguientes:

DÍA	MES	EVENTO
06	ENERO	Fiesta de los Reyes en APB
		
11	ENERO	Maqueta Faro de Portopí
		
08	FEBRERO	Instalación cámaras
		
10	FEBRERO	Limpieza de la explanada a los pies de sa Peña
13	FEBRERO	Presentación de la Palma International Boat Show
03	MARZO	Rehabilitación baliza Punta de s'Esperó
		
03	MARZO	Vacunación policías portuarios
		
08	MARZO	Día de la Mujer
08	MARZO	José Bonnín Forteza - Pep Domingo
10	MARZO	Reunión AFEDECO
		
15	MARZO	Depósitos decantadores agua lluvia
15	MARZO	Obras Escollera
		
20	MARZO	Presentación camión de emergencias (Eivissa)
22	MARZO	Nuevo aparcamiento Escollera
25	MARZO	Visita ministra Reyes Maroto al puerto de Palma
		
12	ABRIL	Traslado óptica de Llebeig para reparar
		
15	ABRIL	Recepción obras Palma
		
21	ABRIL	Recepción obras edificio cofradía de pescadores Formentera
		
24	ABRIL	Charla policía portuaria a los alumnos de Formentera
25	ABRIL	Buques militares en el puerto de Maó
		
01	MAYO	Spanish Minex-21
03	MAYO	Personal APB Eivissa visita Eleanor Roosevelt
		
06	MAYO	Visita a la sede institucional de APB
08	MAYO	Inauguración ascensor puerto de Maó
10	MAYO	Instalación El Color Adictivo en Maó
		
12	MAYO	Presentación <i>Eleanor Roosevelt</i> en Eivissa
12	MAYO	Presentación fast ferry <i>Eleanor Roosevelt</i> en Palma
17	MAYO	Restauración cúpula faro de Llebeig
20	MAYO	Reunión Rosana Morillo en APB
21	MAYO	Jornada formativa en Eivissa
24	MAYO	Llegada UD Ibiza al puerto de Eivissa
26	MAYO	Rueda de prensa Palma International Boat Show
		

01 JUNIO	Reunión seguridad Palma International Boat Show	11 JUNIO	Inauguración exposición medio siglo de intervención en faros	16 SEPTIEMBRE	Jornadas técnicas Cádiz	
		01 JULIO	Jerusalem Challenge en el puerto de Eivissa	16 SEPTIEMBRE	Rotura de la rampa de Ofiusa en el puerto de la Savina	
		02 JULIO	Comité ejecutivo Distrito de Innovación Nou Llevant	28 JULIO	Carril bici paseo Marítimo Palma	
01 JUNIO	Firma convenio bomberos de Alcúdia	04 JULIO	<i>Hershel Woody Williams</i> - buque de la Marina americana			
		07 JULIO	Inauguración del ferri <i>Bridge</i> (GNV)	17 AGOSTO	Nuevas bicicletas para la Policía Portuaria de la Savina	
		11 JULIO	Caída de una scooter en el muelle de Ribera de Eivissa	17 SEPTIEMBRE	Ibiza Gay Pride	
03 JUNIO	Voluntarios en stand de APB en la Feria Náutica			27 AGOSTO	RP Balance de los controles de chárteres ilegales	
		14 JULIO	Contaminación en la Savina		17 SEPTIEMBRE	Nit de l'Art en Palma
05 JUNIO	Visita institucional a la Feria Náutica			30 AGOSTO	Reunión de control accidente ferri	
		19 JULIO	Funcionamiento del skimmer <i>Blue Cleaner</i> en el puerto de Eivissa		17 SEPTIEMBRE	Submarino holandés <i>Dolfijn</i> en Palma
07 JUNIO	Buque <i>San Gwann</i> en pruebas en la ruta Eivissa-Formentera			02 SEPTIEMBRE	Visita medioambiental al <i>MeinSchiff2</i>	
07 JUNIO	Parque infantil en la Savina			15 SEPTIEMBRE	Encuentro con la Universitat Politècnica de Catalunya (Cambio climático)	
11 JUNIO	Fragatas en el puerto de Palma	21 JULIO	Geneseas	16 SEPTIEMBRE	Encuentro con la Mar (Clúster Marítimo y Logístico)	
					09 OCTUBRE	X Máster de Gestión y Planificación Portuaria
						

10 OCTUBRE XVIII Vuelta Cicloturista a Ibiza



15 OCTUBRE Instalación linterna Tramunta en sa Dragonera



20 OCTUBRE Curso desfibrilador

21 OCTUBRE Visita al galeón *Andalucía*

26 OCTUBRE Galeón *Andalucía* en el puerto de Maó



06 NOVIEMBRE Open House Palma



11 NOVIEMBRE I Simposio de Turismo Náutico Sostenible



17 NOVIEMBRE Métopa conmemorativa en Open House

18 NOVIEMBRE Barreras recinto controlado de Eivissa



23 NOVIEMBRE Buque *Cantabria* en Maó



23 NOVIEMBRE Nuevas barreras anticontaminación



24 NOVIEMBRE Reunión de los presidentes Armengol y Aragónès en la sede institucional de la APB



25 NOVIEMBRE Minuto de silencio Día Internacional de la Violencia contra la Mujer

25 NOVIEMBRE Portaaviones *Queen Elizabeth*

01 DICIEMBRE Entrega Premio Albert Serratosa

01 DICIEMBRE Simulacro explosivo puerto de Palma

03 DICIEMBRE Simulacro artefacto sospechoso en el puerto de Eivissa

07 DICIEMBRE *Nao Santa María* en Alcudiamar



09 DICIEMBRE Premios Timón (Gaceta Náutica)

14 DICIEMBRE Grupos de interés nodo innovación

15 DICIEMBRE Inauguración placa Any Alcover-Moll



# Estrategia

## Planeamiento estratégico

En 2021 se dio continuidad a la Fase 2 de la elaboración del nuevo Plan Estratégico de la APB, que contempla los cinco puertos de interés general (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina) y señales marítimas que gestiona (34 faros y más de 125 balizas de litoral), con un horizonte de cinco a diez años, integrable en el sistema de planificación definido por el Marco Institucional y Estratégico del Sistema Portuario Estatal. Hablamos de infraestructuras donde se prestan servicios vitales para las conexiones marítimas y el abastecimiento de las islas, y donde también se desarrollan importantes actividades turísticas y socio-económicas, vinculadas a sectores como los cruceros o la náutica de recreo, con su componente industrial (reparación y mantenimiento), o a menor escala la pesca.

El objetivo de este plan es definir las estrategias de futuro para estos puertos conciliando los diversos puntos de vista de nuestra sociedad, a la que sirven y deben seguir sirviendo. Para ello pretendemos considerar todos los factores clave que pueden incidir, ya sean socio-económicos, tecnológicos, medioambientales, etc, buscando siempre favorecer el interés general. Queremos trabajar en definitiva para mejorar la calidad y eficiencia de los servicios que se prestan en los puertos, manteniendo la capacidad de autofinanciación actual y respetando nuestro valioso entorno (el natural y el urbano), con la previsión suficiente para afrontar con éxito los retos del próximo futuro.

Tras la Fase I de los trabajos se recogieron en unos documentos los resultados y conclusiones del análisis y diagnóstico preliminares que fueron presentados a los principales grupos de interés en cada una de las islas. Además de las numerosas entrevistas y reuniones mantenidas con la comunidad portuaria, se creó un canal de comunicación electrónico, utilizando la web y las redes sociales para su difusión, que ha permitido informar del avance de los trabajos y recibir aportaciones de cualquier interesado.

A través de la formulación estratégica se pretende visualizar qué quieren ser los puertos en el futuro, dentro del horizonte marcado por el Plan Estratégico (2020-2027), y cómo pueden lograrlo. La formulación deberá ser concisa, motivadora para los integrantes de los Puertos y duradera.

La primera fase de formulación estratégica se desarrolló en:

- La Misión, que es una definición clara de cuál es la razón de ser de los puertos. Representa la máxima expresión de los objetivos trascendentes de la APB.
- La Visión Estratégica, que supone la definición conceptual y emblemática de qué es lo que desea ser y la posición que desea alcanzar en el futuro. Se constituye, por tanto, en la propuesta global sobre la que se asienta todo el Plan Estratégico, partiendo del análisis de los potenciales de los puertos y llegando a la definición de las opciones estratégicas genéricas que se desean para ellos.

- Los Valores, que son los principios que regulan el funcionamiento de la Autoridad Portuaria de Baleares, estableciendo los límites entre los cuales se pueden mover y sus restricciones.

A partir de la definición de la Misión, Visión Estratégica y Valores de la APB se construyen las líneas y objetivos, tanto estratégicos como operativos

### PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA



## Misión, Visión y Valores



### MISIÓN DE LA APB

Garantizar el abastecimiento y la conectividad marítimas de las Islas Baleares en las condiciones más eficientes y seguras, y facilitar las actividades socioeconómicas que contribuyan a su desarrollo, bajo criterios de sostenibilidad económica, ambiental y de integración con su entorno.

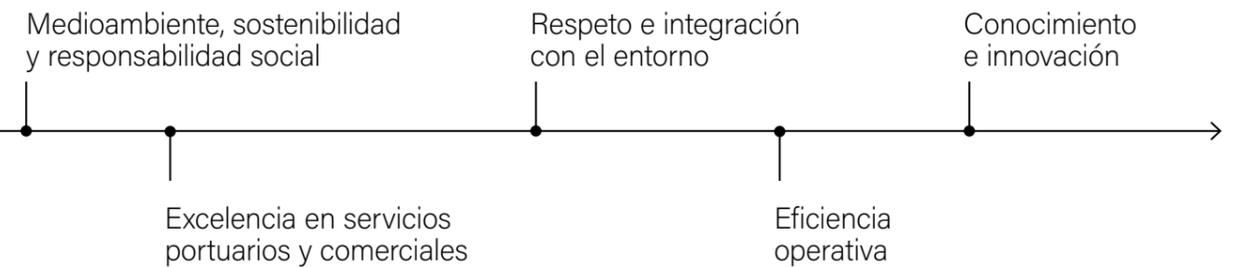
### VALORES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

- Vocación de servicio
- Innovación
- Transparencia
- Reconocimiento
- Colaboración
- Responsabilidad (ambiental, social y tecnológica)
- Mejora continua / Espíritu de superación



### VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

Ser puerto de referencia en:



Ser puerto de referencia internacional en la excelencia en el servicio al transporte marítimo y a la náutica de recreo y su industria, en sostenibilidad, integración con las ciudades y su entorno socioeconómico, aplicando la innovación tecnológica.

## Ejes estratégicos

Sobre esta base se definieron los Ejes estratégicos de la APB:



## Objetivos

De estos ejes emanan los objetivos estratégicos que a su vez tienen su concreción en objetivos operativos, tanto cualitativos como cuantitativos.

Estos se documentan y monitorizan en distintos sistemas de planificación y control. En el epígrafe dedicado a sistemas de información, gestión y apoyo a la toma de decisiones se aporta información detallada a este respecto.

La versión más actualizada del Plan puede consultarse y descargarse en la web de la APB: <http://www.portsdebalears.com/es/plan-estrategico>

Los principales resultados y conclusiones preliminares se compartieron en reuniones con los respectivos Consejos de Navegación y Puerto, a los que se ha hecho referencia anteriormente.

EJES ESTRATÉGICOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO	OBJETIVO OPERATIVO	
<b>1</b> EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS	<b>1</b> Eficiencia, calidad y seguridad en la intermodalidad y servicios a las mercancías y al pasaje	<b>1</b> Elevar la calidad del servicio al tráfico de pasaje	
	<b>2</b> Optimizar el servicio al tráfico de mercancías	<b>2</b> Optimizar el servicio al tráfico de mercancías	
<b>2</b> REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU ENTORNO	<b>3</b> Integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y ambiental	<b>3</b> Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto	
	<b>4</b> Inserción en el entorno territorial y socioeconómico	<b>4</b> Optimización y mejora de infraestructuras	
	<b>3</b> FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO	<b>5</b> Gestión del tráfico de cruceros, bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)	<b>5</b> Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Palma
		<b>6</b> Baleares modo de referencia internacional en la náutica de recreo/deportiva y en el mantenimiento y reparaciones de embarcaciones	<b>6</b> Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Alcúdia
<b>4</b> LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC	<b>7</b> Ser referente en la dimensión medioambiental, económica, social y de gobernanza en el ámbito portuario	<b>7</b> Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Maó	
		<b>8</b> Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Eivissa	
	<b>8</b> Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	<b>9</b> Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Savina	
	<b>16</b> Minimizar los efectos medioambientales negativos del Tte. marítimo	<b>10</b> Fomentar la complementariedad entre puertos	
	<b>17</b> Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética	<b>11</b> Coadyuvar en iniciativas del entorno socioeconómico	
<b>5</b> PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES	<b>8</b> Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	<b>12</b> Potenciar la calidad, eficiencia y seguridad en la gestión del tráfico de cruceros, priorizando los principios de sostenibilidad	
		<b>13</b> Enfoque sostenible e integrado con el destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicio al tráfico de cruceros	
	<b>20</b> Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados	<b>14</b> Reforzar la posición privilegiada de Baleares bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social	
	<b>21</b> Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la Autoridad Portuaria	<b>15</b> Facilitación de la actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones	
	<b>22</b> Transformación digital	<b>18</b> Posicionar a los puertos de Baleares como referente de gestión medioambiental en el ámbito portuario	

## Plan de Empresa

La APB elabora anualmente un Plan de Empresa como herramienta clave de monitorización estratégica. Recoge los acuerdos pactados con Puertos del Estado en coherencia con las directrices del Gobierno sobre las cuestiones establecidas en la ley y se constituye en la referencia básica para conocer el diagnóstico de situación, los objetivos y el presupuesto de la Autoridad Portuaria de Baleares, así como la evaluación y el análisis de su grado de cumplimiento.

El equipo directivo de la APB es el responsable de controlar la evolución de la actividad contenida en el Plan de Empresa. En 2021 se actualizó el grado de avance de los objetivos del ejercicio, así como las previsiones hasta 2023. Este documento es también descargable en la web de la APB: <http://www.portsdebalears.com/es/plan-de-empresa>

Una parte significativa hace referencia a los objetivos ambientales, que se detallan en la sección correspondiente de esta memoria a la estrategia ambiental y objetivos ambientales de la APB.

## Cumplimiento normativo, transparencia y rendición de cuentas

### Ley de Transparencia. Información publicada en web

La Autoridad Portuaria de Baleares, como entidad de Derecho Público con personalidad jurídica propia vinculada a la Administración General del Estado, en cumplimiento de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, publica de forma periódica y actualizada en su página web, en las secciones de Transparencia <http://www.portsdebalears.com/es/transparencia> y Sede Electrónica <https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/index> la siguiente información:

- Institucional, Organizativa y de Planificación
  - / Competencias
  - / Organización
    - > Consejo de Administración
    - > Organigrama
    - > Código ético
    - > Perfil Presidencia (incluyendo retribución)
    - > Perfil Dirección (incluyendo retribución)
  - / Información de Planificación
    - > Plan Estratégico
    - > Plan de Empresa
- Económica
  - / Contratación
  - / Convenios
  - / Cuentas Anuales
  - / Retribuciones de Presidencia

- / Retribuciones de Dirección
- / Estadísticas de tráfico
- / Informe grado de satisfacción
- / SAC. Informe anual
- / Memorias
- / Encargos a medio propio
- Jurídica
  - / Pliegos
  - / Ordenanzas portuarias
  - / Información pública
- Derecho de acceso

### Código Ético

Con la aprobación y publicación de su Código Ético, la APB despliega su misión y visión y a la vez adquiere un compromiso de comportamiento hacia todos sus grupos de interés.

En la APB está también habilitado un canal ético, tanto vía intranet corporativa como a través de direcciones de correo electrónico para consultas y denuncias en que se garantiza la confidencialidad.

A lo largo del año 2021 se tramitaron 3 denuncias en el canal habilitado a este efecto, [denuncia.codigo@portsdebalears.com](mailto:denuncia.codigo@portsdebalears.com), que se resolvieron todas sin necesidad de incoar expediente, y 0 consultas a través del canal ético de [consulta.codigo@portsdebalears.com](mailto:consulta.codigo@portsdebalears.com).



## Cumplimiento normativo, procesos de control y rendición de cuentas

La APB se somete a los preceptivos procesos de control y rendición de cuentas de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), el Tribunal de Cuentas, el Organismo Público Puertos del Estado además de los controles internos de la propia APB:

	Auditoría de las cuentas anuales del 2021
IGAE	Auditoría de cumplimiento y operativa. Área de ingresos 2021
	Auditoría de cumplimiento y operativa. Área de personal 2021
TRIBUNAL DE CUENTAS	Fiscalización gestión ocupación y aprovechamiento del dominio público 2021
	Examen y comprobación de las cuentas del ejercicio 2021
ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO	Cuestionario inspección ordinaria de funcionamiento y contratación.
DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO DEL ESTADO, DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA	Registro Telemático de contratos

La Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas sujeta a su competencia fiscalizadora toda la actividad contractual del Sector Público y somete a las Entidades que lo integran a la obligación de remitir anualmente una relación de los contratos que hubieran celebrado.

Por otra parte el artículo 335 de la Ley 9/2017, determina la obligación de remisión de contratos al Tribunal de Cuentas, dentro de los tres meses siguientes a aquel en que se hubiere formalizado el contrato, una copia certificada del documento de formalización acompañado de un extracto del expediente cuando su cuantía exceda de determinados importes, según el tipo de contrato. Igualmente establece la obligación de comunicar al Tribunal de Cuentas las modificaciones, prórrogas, variaciones en el precio o plazo y la extinción normal o anormal de los citados contratos. La Ley 40/2015 amplía la obligación de remisión de expedientes a los convenios cuando alcanzan un determinado compromiso económico.

## Transparencia en la contratación

A partir de la nueva LCSP en vigor desde el 9 de marzo lo que hay que remitir al Tribunal de Cuentas (aparte de contratos que superan los 600.000 en obras, 450.000 en suministros y 150.000 en servicios que se tienen que enviar una vez formalizados) los contratos siguientes:

- Contratos menores adjudicados en ese ejercicio, excepto aquellos que, siendo su importe inferior a 5.000 euros, se satisfagan a través del sistema de anticipo de caja fija u otro sistema similar para realizar pagos menores. A efectos de la Instrucción del Tribunal de Cuentas se entenderá por precio de adjudicación el importe de adjudicación del contrato, incluido el IVA. Por tanto, todos los gastos cuyo importe de adjudicación sea superior a 5.000 con IVA incluido deberán remitirlos a Contratación si no se hubiesen comunicado antes.
- Contratos de compraventa, donación, permuta, arrendamiento y demás

negocios jurídicos sobre bienes inmuebles que hayan sido formalizados en el ejercicio precedente, siempre que los ingresos o gastos que generen, o su valor en caso de donación o permuta, sean de importe superior a 50.000 euros, IVA y demás impuestos indirectos excluidos.

- Convenios celebrados con otras entidades del sector público y con personas físicas o jurídicas sujetas al derecho privado, con exclusión de aquellos que tengan por objeto exclusivo canalizar subvenciones en aplicación de lo dispuesto en el artículo 2.3 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.
- Encargos a medios propios personificados a los que se refieren los artículos 32 y 33 de la LCSP.

El cuadro resumen de las contrataciones realizadas por la APB en 2021, por destino e importe fue el siguiente:



**EXPEDIENTES ADJUDICADOS EN 2021**

**ABIERTOS LEY 9/2017**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	1	14	4	15	4	19
IMPORTE CON IVA	1.046.361,15€	1.611.086,23€	808.647,00€	2.945.839,64€	520.254,74€	3.466.094,38€

**ABIERTOS ARMONIZADOS LEY 9/2017**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	0	6	0	6	0	6
IMPORTE CON IVA	0,00 €	2.146.446,44 €	0,00 €	2.146.446,44 €	0,00 €	2.146.446,44 €

**ABIERTOS ARMONIZADOS LEY 3/2020**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	0	8	2	10	0	10
IMPORTE CON IVA	0,00 €	4.769.864,47 €	846.622,24 €	5.616.486,71 €	0,00 €	5.616.486,71 €

**NEGOCIADOS SIN PUBLICIDAD**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	0	3	0	0	3	3
IMPORTE CON IVA	0,00 €	486.029,96 €	0,00 €	0,00 €	486.029,96 €	486.029,96 €

**SIMPLIFICADOS**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	16	2	3	18	3	21

IMPORTE CON IVA	4.255.242,59 €	64.151,31 €	251.543,27 €	4.170.009,57 €	400.927,60 €	4.570.937,17 €
--------------------	----------------	-------------	--------------	----------------	--------------	----------------

**SÚPER SIMPLIFICADOS**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	5	13	10	22	6	28
IMPORTE CON IVA	315.794,75 €	462.256,98 €	210.191,35 €	773.580,39 €	214.662,69 €	988.243,08 €

**MENORES**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	4	27	6	0	37	37
IMPORTE CON IVA	125.453,97 €	325.175,08 €	67.654,69 €	0,00 €	518.283,74 €	518.283,74 €

**CONTRATOS BASADOS EN SDA**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	0	0	4	4	0	4
IMPORTE CON IVA	0,00 €	0,00 €	61.242,69 €	61.242,69 €	0,00 €	61.242,69 €

**TOTALES 2021**

	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTR.	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
Nº CONTRATOS	26	73	29	75	53	128
IMPORTE CON IVA	5.742.852,46 €	9.865.010,47 €	2.245.901,24 €	15.713.605,44 €	2.140.158,73 €	17.853.764,17 €

La relación de convenios suscritos por la APB en vigor durante 2021 es la siguiente:

TÍTULO	OBJETO	OBLIGACIONES ECONÓMICAS
<b>VARIOS</b>		
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para la colaboración en el visado y supervisión de proyectos y obras.	Realización de estudios, emisión de informes y otras actividades relacionadas con sus fines que les puedan ser solicitadas.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
Convenio entre la Gerencia de Infraestructuras y Equipamientos de la Defensa y la Autoridad Portuaria de Baleares, para la adquisición por la Autoridad Portuaria de Baleares de parte de los terrenos afectados por la ampliación de la carretera de acceso al Dique del Oeste del Puerto de Palma.	Ampliar la carretera del Dique del Oeste para dotarla de mayor fluidez y seguridad ocupando para ello terrenos propiedad del Ministerio de Defensa.	Contraprestación por el valor de los terrenos
Convenio con la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (AEAT) para la recaudación en vía ejecutiva de sus ingresos de derecho público.	La Agencia Tributaria asume la gestión recaudatoria ejecutiva de aquellos recursos de derecho público de la Autoridad Portuaria cuando ésta lo encomiende.	Coste global abonar mensualmente por la CC.AA a la AEAT se determinará por la suma algebraica de los importes resultantes: – Coste por inicio de gestión. – Coste por gestión realizada. – Actuaciones sin coste del servicio. – Minoraciones del coste del servicio.
<b>ADMINISTRACIÓN ESTATAL</b>		
Convenio de Asistencia Jurídica entre la Administración del Estado (Ministerio de Justicia, Abogacía General del Estado-Dirección del Servicio Jurídico del Estado) y la Autoridad Portuaria de Baleares.	Asistencia jurídica del Servicio Jurídico del Estado a la Autoridad Portuaria de Baleares por medio de la Abogacía del Estado.	75.000 € (SIN IVA) anuales + 10.000 € para medios materiales
Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa y la Autoridad Portuaria de Baleares para autorización de uso temporal de la línea de 140 metros del Muelle de Ribera de la Estación Naval de Mahón.	Colaboración entre el Ministerio de Defensa y la Autoridad Portuaria de Baleares para el uso de superficies e instalaciones de la Estación Naval de Maó para el tráfico de pasajeros y línea de atraque.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
Convenio de colaboración entre el Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Baleares para la ejecución de los trabajos asociados al Proyecto Samoa.	Marco de colaboración entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Baleares para la ejecución del Proyecto SAMOA.	Total: 81.500€ 1ª Partida: 17.500€ 2ª Partida: 24.000€ 5ª Partida: 25.000€ 6ª: Partida: 15.000€
Convenio de colaboración entre el Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Baleares para la ejecución de los trabajos asociados al Proyecto Samoa 2.	Colaboración entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Baleares para mejorar los sistemas desarrollados en SAMOA por medio del nuevo proyecto SAMOA 2.	Total: 174.000€ Módulo 3: 21.000€ Módulo 4: 72.000€ Módulo 8: 51.000€
<b>GOVERN BALEAR</b>		
Convenio de colaboración en materia de normalización lingüística entre el Consorcio para el Fomento de la lengua catalana y la proyección exterior de la cultura de las Illes Balears y la Autoridad Portuaria de Baleares	Promover y garantizar el uso de la lengua catalana como lengua oficial y propia de las Islas Baleares.	7.000 € anuales
<b>CONSELL INSULAR DE MALLORCA</b>		
Convenio con el Consell de Mallorca en materia de prevención y extinción de incendios, de salvamento y protección civil.	Servicio de prevención, extinción de incendios, control de emergencias y protección civil en el Puerto de Alcudia. Servicio de prevención de riesgos que le sean solicitados por la Dirección de la Autoridad Portuaria de Baleares.	70.000 €/año +IPC

### CONSELL INSULAR DE MENORCA

Convenio entre el Consell Insular de Menorca y la Autoridad Portuaria de Baleares en materia de prevención y extinción de incendios, salvamento y protección civil.	Ámbito de actuación de las superficies de tierra y agua de las zonas de servicio del Puerto de Maó donde el SPEI prestará los servicios de prevención, extinción de incendios, protección civil, control de emergencias y prevención de riesgos.	50.000 €/año +IPC
---	--	-------------------

### CONSELL INSULAR DE EIVISSA

Convenio entre el Consell de Eivissa y la Autoridad Portuaria de Baleares en materia de prevención, extinción de incendios, salvamento y protección civil.	Ámbito de actuación de las superficies de tierra y agua de las zonas de servicio del Puerto de Eivissa donde el SEIS prestará los servicios de prevención, extinción de incendios, protección civil, control de emergencias y prevención de riesgos.	50.000 €/año +IPC
--	--	-------------------

### CONSELL INSULAR DE FORMENTERA

Convenio entre el Consell Insular de Formentera y la Autoridad Portuaria de Baleares en materia de prevención, extinción de incendios, salvamento y protección civil.	Ámbito de actuación de las superficies de tierra y agua de las zonas de servicio del Puerto de la Savina donde el BE prestará los servicios de prevención, extinción de incendios, protección civil, control de emergencias y prevención de riesgos.	20.000 €/año actualizables + 10.000 € (material diverso)+ camión autobomba
---	--	--

### AYUNTAMIENTOS

#### PALMA

Convenio entre el Ayuntamiento de Palma, la Junta del Puerto de Palma de Mallorca y la Dirección General de Tráfico para incorporar las instalaciones semafóricas del Paseo Marítimo a la centralización de Palma de Mallorca.	Cooperación para que las instalaciones semafóricas de la Junta del Puerto de Palma se incorporen a la red centralizada de la Dirección General de Tráfico para el Ayuntamiento de Palma.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
--	--	--------------------------

Convenio entre el Ayuntamiento de Palma y la Autoridad Portuaria de Baleares para el ajardinamiento de Sa Faixina.	Colaboración para la coherencia y compatibilidad de los usos urbanos y portuarios en Sa Faixina.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
--	--	--------------------------

Convenio entre el Ayuntamiento de Palma y la Autoridad Portuaria de Baleares para el tratamiento del Talud del Jonquet.	Colaboración para la coherencia y compatibilidad de los usos urbanos y portuarios del Talud es Jonquet y para encontrar soluciones a los problemas que presenta.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
---	--	--------------------------

Convenio entre el Ayuntamiento de Palma y la Autoridad Portuaria de Baleares para la gestión de las superficies de dominio público e instalaciones afectadas por el nuevo Centro Comercial en Porto Pí.	Colaboración para la coherencia y compatibilidad de los usos urbanos y portuarios del Centro Comercial del Porto Pi y para encontrar soluciones a los problemas que presenta.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
---	---	--------------------------

Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Palma y la Autoridad Portuaria de Baleares para la gestión de la seguridad vial en el Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca y zonas anexas fuera de los recintos cerrados.	Colaboración con el Ayuntamiento para que lleve a cabo la gestión del tránsito y la seguridad vial en el paseo marítimo Enginyer Gabriel Roca y zonas anexas fuera de los recintos cerrados.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
--	--	--------------------------

Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Palma y la Autoridad Portuaria de Baleares para la gestión de ciertos servicios en la explotación del Paseo Marítimo Gabriel Roca.	Colaboración con el Ayuntamiento para que lleve a cabo la gestión de ciertos servicios para la explotación, mantenimiento y conservación del Paseo Marítimo Gabriel Roca.	Total: 240.404,84 € (en 4 anualidades de 60.101,21 €)
--	---	--

Convenio entre el Ayuntamiento de Palma y la Autoridad Portuaria de Baleares en materia de prevención y extinción de incendios, salvamento y protección civil.	Colaboración técnica entre los Bomberos de Palma y la APB para la seguridad de los puertos en materia de prevención, protección civil y extinción de incendios.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
--	---	--------------------------

#### ALCÚDIA

Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Alcudia y la Autoridad Portuaria de Baleares para cuestiones urbanísticas.	Colaboración en las relaciones de las redes urbanas y portuarias, la conexión viaria y accesibilidad a través del vial de circunvalación.	SIN PRESTACIÓN ECONÓMICA
--	---	--------------------------

---

**MENORCA**

---

Convenio entre el Ayuntamiento de Maó y la Autoridad Portuaria de Baleares para la prestación del servicio de limpieza, recogida y tratamiento de residuos.	Establecer las bases para la regulación de los servicios de limpieza, recogida y tratamiento de basuras y sensibilización para las buenas prácticas del ambiente portuario.	59,736,56€ + IPC de cada año
Convenio entre el Ayuntamiento de Es Castell y la Autoridad Portuaria de Baleares para la prestación del servicio de limpieza y recogida de residuos.	Establecer las bases para la regulación de los servicios de limpieza y gestión de residuos.	Total 12.672€ Servicios de limpieza: 3.823,98€ Gestión de residuos: 8.848,02€
Convenio para la ejecución del proyecto de mejora de accesos en Costa Ses Voltes, Maó-Mahón (Menorca).	Mejorar el acceso y conexión entre el puerto de Maó y el centro de la ciudad y la ejecución de una escalera mecánica adyacente a la existente de obra.	847,906,90 €
Modificación Convenio para la ejecución del proyecto de mejora de accesos en Costa Ses Voltes, Maó-Mahón (Menorca).	Modificar el Convenio para sustituir las escaleras mecánicas por otra instalación que mejore la accesibilidad y modificar la mutación demanial con los metros necesarios que determine el proyecto.	847,906,90 €

---

**CONVENIOS OTRAS AUTORIDADES PORTUARIAS**

---

Acuerdo entre a AP de Barcelona, la AP de Tarragona y la APB para la ejecución del proyecto "Creación de un entorno virtual para la traducción y difusión al catalán del nomenclátor de las mercancías".	Especificar la organización y la división de las tareas a llevar a cabo por cada una de las partes intervinientes en el Proyecto y delimitar los derechos y obligaciones exigibles.	92.286,47 €
--	---	-------------

---

## Políticas y compromisos en materia de sostenibilidad y RSC

### Alineamiento estratégico con los ODS



Tras la aprobación en septiembre de 2015 por parte de la Asamblea General de Naciones Unidas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la Autoridad Portuaria de Baleares como Organismo adherido al Pacto Mundial de Naciones Unidas velará por el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible:

- Objetivo 1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo.
- Objetivo 2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible.
- Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
- Objetivo 4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos.
- Objetivo 5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.
- Objetivo 6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos.
- Objetivo 7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.
- Objetivo 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
- Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

- Objetivo 10. Reducir la desigualdad en y entre los países.
- Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
- Objetivo 12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
- Objetivo 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.
- Objetivo 14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.
- Objetivo 15. Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar los bosques de forma sostenible, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y poner freno a la pérdida de la diversidad biológica.
- Objetivo 16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles.
- Objetivo 17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.

Estos objetivos están alineados en gran medida con los propios objetivos del Plan Estratégico de la APB, según se resume de manera sintética en el siguiente esquema:

OE APB		ODS
OE APB 1	Eficiencia, calidad y seguridad en la intermodalidad y servicios a las mercancías y al pasaje	2, 3, 8, 9, 12, 17
OE APB 2	Optimizar el servicio al tráfico de mercancías	2, 3, 8, 9, 12, 17
OE APB 3	Integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y ambiental	3, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17
OE APB 4	Inserción en el entorno territorial y socioeconómico	3, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 17
OE APB 5	Gestión del tráfico de cruceros, bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)	3, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17
OE APB 6	Baleares nodo de referencia internacional en la náutica de recreo-deportiva y en el mantenimiento y reparaciones de embarcaciones	3, 4, 6, 8, 9, 11, 12, 14, 17
OE APB 7	Ser referente en la dimensión medioambiental, económica, social y de gobernanza en el ámbito portuario	7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17
OE APB 8	Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	4, 8, 9, 17

### Compromisos con el Pacto Mundial

En fecha 30 de julio de 2021 el presidente de la APB remitió a la Red Española del Pacto Mundial una carta renovando su compromiso con el apoyo continuado al Pacto Mundial, la iniciativa y sus principios. Parte de ese compromiso se concreta en el envío anual de una Comunicación sobre el Progreso (COP) que describirá los esfuerzos de la APB por implementar los diez principios y apoyar iniciativas del Pacto Mundial a las que la APB pueda aportar valor.

Adicionalmente a la transparencia y la rendición de cuentas que de manera continuada viene practicando la APB, su Presidente manifestó también en la carta enviada el compromiso a reportar el progreso anual, tal como indica la política de COP del Pacto Mundial. Esto incluye:

- Una declaración firmada por el presidente expresando su apoyo continuo al Pacto Global y la renovación de nuestro compromiso continuo con la iniciativa y sus

principios, como documento independiente de nuestra primera carta de compromiso.

- Una descripción de medidas concretas, políticas, procedimientos y actividades que la APB haya tomado o tenga planificadas para implementar los principios del Pacto Global en cada una de las cuatro áreas temáticas (derechos humanos, estándares, medio ambiente y lucha contra la corrupción).
- Una medición cuantitativa de los resultados en forma de indicadores de cumplimiento.

Estos dos últimos puntos se incluirán como parte de los contenidos reportados en la Memoria Anual de Sostenibilidad.

Como principal aspecto de mejora a la información remitida la Red recomendó que la APB incluya más información específica sobre 4 bloques de principios: derechos humanos, normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción.

## Políticas en vigor en la APB relacionadas con la Sostenibilidad

La Autoridad Portuaria de Baleares establece un sistema integrado de gestión como un pilar para el ejercicio de la transparencia, la calidad de sus servicios y el desarrollo sostenible. Dentro del ámbito de sus actividades y de su capacidad de control y de acuerdo con sus funciones y competencias, la APB define una política de gestión, cuya finalidad es:

- Proporcionar a sus clientes y usuarios servicios con la mayor fiabilidad, seguridad, eficiencia y eficacia, a través de la optimización de los recursos que gestionamos dando apoyo a la Planificación Estratégica.
- Orientar las líneas de actuación hacia el concepto de "Puerto Verde – Green Port", fomentando la sostenibilidad, la protección del dominio público portuario, su entorno y su patrimonio, la biodiversidad y los ecosistemas.
- Dirigir la transformación digital completa de la organización eliminando el uso del papel como soporte de sus documentos.

Para ello, la Autoridad Portuaria de Baleares, se compromete a cumplir con todos los requisitos aplicables a la gestión de calidad, la gestión del medio ambiente y la gestión documental, aplicando los siguientes principios de gestión:

- Definir procedimientos de gestión interna basados en la eficacia, conservando evidencia de los mismos de forma que puedan ser auditables, y comprometiéndose a:
  - / Gestionar documentos, que recojan de forma completa y exacta las actividades llevadas a cabo y las decisiones tomadas, de acuerdo con la legalidad vigente durante todo el tiempo que sea necesario.
  - / Mantener en el tiempo la integridad, autenticidad, fiabilidad, y usabilidad de los documentos que se incorporan en los sistemas informáticos corporativos en la forma establecida.

- Atender la demanda deseada por la sociedad balear en el marco de un desarrollo sostenible, mediante la puesta a disposición de infraestructuras y servicios catalizadores de actividad, respetando y mejorando las condiciones del territorio y del medio ambiente en el que los puertos se integran.
- Integrar las consideraciones ambientales en los procesos de planificación, ordenación, diseño y ejecución de infraestructuras, uso, vigilancia y conservación del dominio público portuario.
- Proteger el medio marino y medio ambiente del entorno portuario, incluida la prevención de la contaminación, velar por el cumplimiento legal y otros requisitos en todas sus áreas de influencia.
- Hacer un uso racional de los recursos naturales disponibles, minimizando consumos y aplicando criterios de eficiencia energética y previniendo el cambio climático.

- Fomentar la formación y educación ambiental entre el personal de la institución, y apoyar el desarrollo profesional de sus empleados impulsando un sentido de orgullo de pertenencia a la organización.
- Optimizar la gestión económica rentabilizando y protegiendo el patrimonio y los recursos disponibles.
- Desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, y colaborar en ello con otros.
- Mantener un espíritu de vocación de servicio defendiendo el interés general.
- Fomentar que nuestros procesos de innovación busquen soluciones que minimicen el impacto ambiental de la actividad portuaria en su entorno, y que desarrollen nuevos sistemas de trabajar que nos permitan mejorar.

- Ser transparentes en el conjunto de nuestras actividades para acercarnos a nuestros grupos de interés y merecer su confianza.
- Establecer canales de comunicación y diálogo con todos los grupos de interés, procurando una comunicación eficaz y fluida. Mantener los mejores sistemas informáticos para soportar la actividad de la APB, dotándolos de los recursos suficientes para su correcto funcionamiento.
- Colaborar con el resto de las instituciones en la elaboración de normativas tendentes a la mejora del medio ambiente en los puertos y el entorno en general, en el ámbito de nuestras competencias.

La Presidencia y la Dirección de la Autoridad Portuaria de Baleares como órgano de gobierno y gestión respectivamente, son responsables de asegurar el conocimiento y cumplimiento de la "Política de Calidad, Medio Ambiente y Gestión Documental" en relación con los servicios prestados en el marco de la excelencia, el compromiso con la mejora continua y la satisfacción de los clientes y usuarios.

Esta política sirve de marco de referencia para establecer los objetivos de gestión integrada, alineados y compatibles con la estrategia y su contexto, que sea revisada periódicamente y que esté disponible a todas las partes interesadas en diversos idiomas para su divulgación (interna y externa).



# Sistemas de información, gestión y apoyo a la toma de decisiones

## Sistemas de información y aplicativos informáticos

### CATÁLOGO DE SERVICIOS ELECTRÓNICOS

La APB dispone de diversos servicios electrónicos para facilitar a sus usuarios trámites diversos, ya sea a través de la Sede Electrónica o de la propia web, que fue mejorado y ampliado en 2021. A continuación, se indica el listado de dichos servicios:

- Servicios de tramitación electrónica:
  - / Instancia genérica.
  - / Servicio de cita previa.
  - / Alta de trabajos de mantenimiento y reparaciones.
  - / Pago de sanciones.
  - / Pago de tasas y tarifas.
  - / Portal de clientes y proveedores.
  - / Solicitud de autorización de ocupación temporal (AOT).
  - / Solicitud de autorización para la prestación de servicios comerciales.
  - / Carta de pago.
  - / Solicitud de inscripción en el registro de contratistas.
  - / Renovación de documentación en el registro de contratistas.
  - / Renovación de solicitud de amarre para embarcaciones de recreo (está disponible durante los períodos de renovación, del 1 al 15 de enero y del 1 al 15 de julio).
  - / Solicitud de admisión de mercancías peligrosas.

- / Solicitud de atraque.
- / Quejas, sugerencias y solicitudes de información.
- Zona personal "Mi Portal" con sistema de identificación y firma mediante cl@ve.
- Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios.
- Catálogo de procedimientos de la APB: hay un total de 52 procedimientos disponibles.
- Perfil del contratante.
- Portal de licitación electrónica.
- Tablón de anuncios de la APB.
- Factura electrónica.
- Información sobre los buques en puerto.
- Estadísticas de los puertos.
- Ayudas a la navegación.
- Información meteorológica.

Se están ampliando la digitalización de los procedimientos administrativos de la APB en su Sede Electrónica.

Para facilitar a los usuarios de los puertos gestionados por la APB, se ha puesto un catálogo de procedimientos / trámites en la Sede Electrónica donde un usuario podrá iniciar ciertos trámites a partir de unos formularios pdf que se pueden descargar en el que ya se identifica los códigos de procedimiento administrativo y la unidad que resuelve dicho procedimiento, para que sea mucho más rápido su resolución.

### CATÁLOGO DE DATOS ABIERTOS

La APB ha realizado un esfuerzo de adaptación a la diversa normativa y directrices relativas a Open Data o datos abiertos en el sector público, principalmente:

- Directiva 2013/37/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013 por la que se modifica la Directiva 2003/98/CE relativa a la reutilización de la información del sector público
- Ley 18/2015, de 9 de julio, por la que se modifica la Ley 37/2007, de 16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público.
- Resolución de 19 de febrero de 2013, de la Secretaría de Estado de Administraciones Públicas, por la que se aprueba la Norma Técnica de Interoperabilidad de Reutilización de recursos de la información.
- Real Decreto 1495/2011, de 24 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2007, de

16 de noviembre, sobre reutilización de la información del sector público, para el ámbito del sector público estatal.

Este esfuerzo de adaptación se plasmó en un Plan específico de Reutilización de Datos (Plan RISP APB) que puede consultarse en la web institucional. Como consecuencia del RISP se ha hecho público un completo y creciente catálogo de Datos Abiertos que son de gran utilidad para usuarios y empresas de los puertos de interés general de Baleares. Estos datos se encuadran en tres grandes grupos:

- Datos de actividad portuaria
  - / Estadísticas de tráfico marítimo.
  - / Previsión de tráfico marítimo.
  - / Histórico de buques en puerto.
  - / Ayudas a la navegación (ATON-APB).
  - / Buques en puerto.
  - / Lista espera amarre embarcaciones deportivas.
- Datos corporativos
  - / Contratos de la APB.
  - / Ofertas de trabajo de la APB.
  - / Memoria de Sostenibilidad.
  - / Noticias de la APB.
- Datos de actividad comercial
  - / Empresas de servicios portuarios.
  - / Dominio Público.
  - / Tasas y tarifas de la APB.
  - / Subastas.

Además de los datos disponibles ya publicados en la web de la APB se pueden solicitar datos adicionales siguiendo el procedimiento establecido para ello.

## Principales proyectos de 2021 en sistemas IT y aplicaciones de gestión

Durante el 2021, la División de Sistemas de Información e Infraestructuras de la TICs de la Autoridad Portuaria de Baleares, ha estado ejecutando distintos proyectos que ha permitido avanzar en distintos campos de la informática para mejorar los servicios que presta dicho organismo a la comunidad portuaria. A continuación, se describen algunos de ellos.

### DESARROLLO DE NUEVAS FUNCIONALIDADES Y ADAPTACIONES EN LA PLATAFORMA DE TRAMITACIÓN TELEMÁTICA SISTRA EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

La Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante APB) dispone de una sede electrónica (<https://seu.portsdebalears.gob.es>) que permite registrar electrónicamente un conjunto de trámites disponibles. Dichos trámites están realizados sobre la plataforma de tramitación telemática SISTRA (<https://administracionelectronica.gob.es/ctt/sistra>), que se trata de una plataforma de código abierto disponible en el Centro de Transferencia de Tecnología (CTT) del PAe.

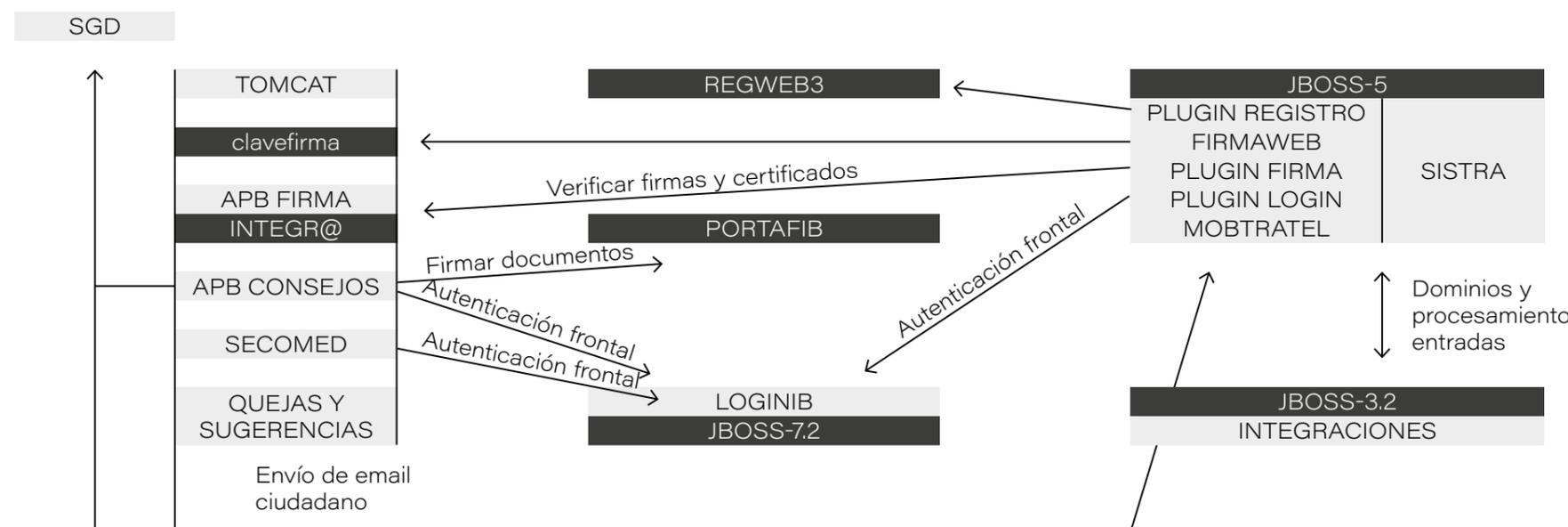
Por otra parte, algunos de los trámites telemáticos disponibles se integran con aplicaciones de gestión específicas que administran los procedimientos del negocio relacionado con dichos trámites, concretamente se dispone de una aplicación de gestión del Consejo de Administración, de una aplicación de gestión de Quejas y Sugerencias, así como una aplicación de gestión de los trabajos para el servicio comercial de reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones (SECOMED).

La APB dispone de los siguientes trámites telemáticos publicados en su Sede Electrónica:

- Instancia genérica.
- Renovación de solicitud de amarres.
- Presentación de quejas y sugerencias y encuesta de satisfacción.
- Solicitud y renovación de autorización de ocupación temporal.
- Solicitud de autorización para la prestación de servicios comerciales.
- Carta de pago.
- Pago de sanciones.
- Solicitud de inscripción en el registro de contratistas.
- Renovación de documentación en el registro de contratistas.
- Alta de fianzas/depósitos.
- Devolución de fianzas/depósitos.
- Orden de domiciliación de adeudo directo SEPA.
- Solicitud de acceso a la información pública.
- Presentación de alegaciones.
- Solicitud de acceso a un expediente por parte del interesado.
- Solicitud genérica de subsanación.
- Alta de servicio comercial para la reparación y mantenimiento de buques y embarcaciones.

Con la ejecución de este contrato, la APB cumple con uno de sus objetivos en cuanto a la implantación de la Administración Electrónica, que es ampliar el conjunto de trámites disponibles en su Sede Electrónica para que los ciudadanos y empresas, puedan relacionarse electrónicamente con la APB y así ofrecer un mejor servicio.

Por este motivo, se han desarrollado una serie de tareas necesarias para el mantenimiento evolutivo (desarrollo de nuevas funcionalidades y adaptaciones), correctivo, preventivo y adaptativo de la plataforma de tramitación telemática SISTRA.



Envío de email a consejeros

**ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL DESARROLLO DE NUEVAS FUNCIONALIDADES, SOPORTE Y ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO (GMAO) EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES. INTEGRACIÓN**

En el año 2017, la Autoridad Portuaria de Baleares puso en marcha el contrato para la adquisición e implantación de un sistema de Gestión de Mantenimiento Asistido por Ordenador (GMAO) para la conservación de los activos gestionados por la APB en sus distintas sedes (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina) de manera más eficaz y eficiente.

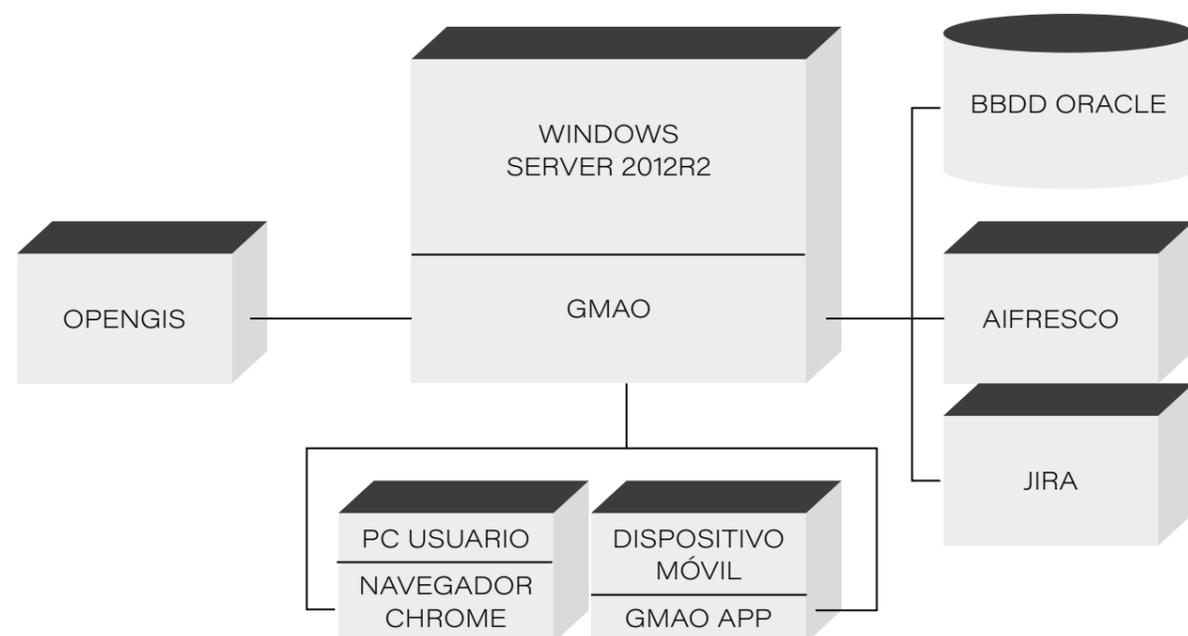
El sistema GMAO (producto ROSMIMAN) consta de varios módulos integrados entre sí:

- CORE ROSMINAN. Gestiona los activos que se mantienen en un contrato de mantenimiento, indicando los procedimientos de mantenimiento de los activos, especificando las inspecciones que se deben realizar y el periodo de realización.
- Portal del Contratista ROSMIMAN. Es la web que utilizan los usuarios externos (contratistas) que realizan los trabajos de mantenimiento.
- App móvil ROSMINAN. Es una aplicación móvil utilizada por los operarios que realizan los trabajos de mantenimiento y los supervisores que verifican que los trabajos se han realizado.

La implantación de este sistema GMAO ha permitido a la APB gestionar el ciclo completo de vida de los activos, inventarios de diferentes elementos, pasando por las peticiones de servicios, así como las órdenes de trabajo asociadas.

Se ha pretendido ahora, con la ejecución de este contrato, la prestación del servicio de asistencia técnica para el desarrollo de nuevas funcionalidades, el mantenimiento correctivo, preventivo y adaptativo del sistema GMAO, así como las tareas de soporte funcional y técnico y acompañamiento a los distintos perfiles de usuarios de la APB que utilizan el sistema GMAO (responsable de contrato, manager, operario y supervisor) y a los usuarios externos (contratistas) que utilizan el Portal del Contratista.

Asimismo, se han renovado y actualizado las licencias necesarias del sistema GMAO (producto ROSMIMAN), así mismo se han adquirido las licencias de los componentes a implantar para dar servicio a los requisitos expresados en la ejecución del proyecto.



**ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL SUMINISTRO E IMPLANTACIÓN DE UNA APLICACIÓN DE GESTIÓN INTEGRAL DE RECURSOS HUMANOS Y PARA LA EXTERNALIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA NÓMINA EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES**

Se ha puesto en marcha un sistema de gestión de Recursos Humanos integral, modular, configurable y flexible que, atendiendo a la casuística y particularidades actuales del colectivo de empleados de las autoridades portuarias, simplifica e impulsa la agilidad en la gestión de personal, dando respuesta a las nuevas necesidades para la optimización del servicio de recursos humanos. Abordando además el área correspondiente para la gestión por competencias y la gestión de la formación asociada a los procesos de recursos humanos.

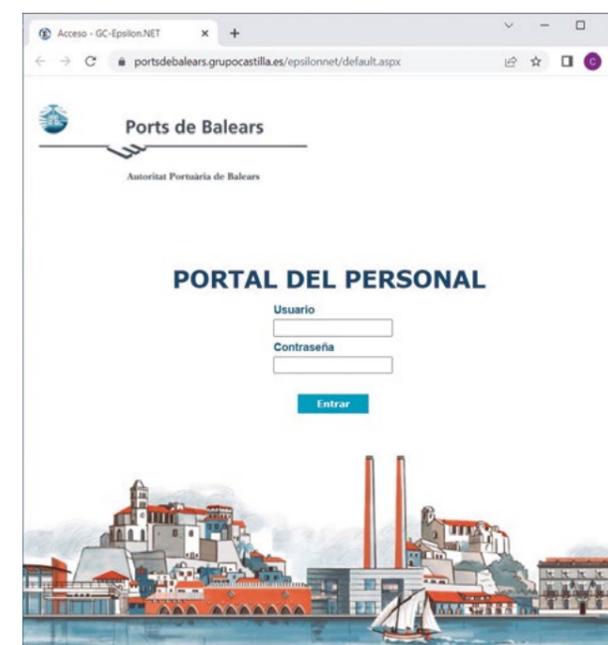
Con este contrato se ha cubierto la prestación del servicio de externalización de la nómina y de procedimientos de administración y gestión asociados y vinculados a la nómina, seguros sociales y procedimientos asociados.

Se han cumplido los siguientes objetivos:

- Dotación a Recursos Humanos de un instrumento flexible para gestionar de forma integrada de toda la información cumpliendo con las obligaciones y estándares legales aplicables por razón de la materia.
- Obtención de un sistema de información modular, parametrizable y flexible que permita, de forma sencilla, la implementación de nuevas necesidades, y la actualización de las ya existentes.
- Integración de la información, de manera que todos los módulos que componen el sistema se comuniquen entre sí, según una filosofía de dato único, es decir, que la información se introduzca desde un módulo pero que el resto pueda interactuar con dicha información, sin tener que volver a ser introducida y que permitan homogeneizar la gestión.

- Soporte y mantenimiento de la solución ofertada para cubrir la evolución de los aspectos legales, técnicos y funcionales que permitan tener actualizada la solución propuesta.

También se ha implementado en este sistema, un portal para la interacción de los empleados con la División de RR.HH. permitiendo una comunicación mucho más fluida y ágil.



**ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ADECUACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES AL ESQUEMA NACIONAL DE SEGURIDAD (ENS) Y AL REGLAMENTO GENERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS (RGPD)**

La APB con la implantación de la Administración Electrónica tiene entre sus prioridades la de adaptarse a los requisitos del Esquema Nacional de Seguridad (ENS) y del Reglamento General de Protección de Datos (RGPD).

Con este contrato se pretende una asistencia técnica que ejecute las tareas necesarias para que la APB obtenga la certificación de conformidad con el ENS (Real Decreto 951/2015, de 23 de octubre, de modificación del Real Decreto 3/2010, de 8 de enero, por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad) en todos sus sistemas de información, así como

la adaptación a los requisitos derivados del RGPD (Reglamento (UE) 2016/679) y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (LOPDGDD). La empresa adjudicataria podrá asumir todas las funciones del subdelegado de protección de datos de la APB, según la normativa vigente, si fuera necesario.

**SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE 8 NUEVOS ESCÁNERES Y ARCOS DE SEGURIDAD PARA LOS PUERTOS DE PALMA Y ALCÚDIA**

Cada uno de los puertos de la APB ha experimentado en los últimos años un crecimiento significativo del tráfico de pasajeros, por lo que se ha previsto la implantación de nuevas carpas para el embarque de los mismos en el puerto de Palma. La creciente demanda en materia de seguridad tanto por los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad de Estado, como, de las distintas compañías que operan en los puertos, hace necesario el complemento y diversificación de los distintos elementos de control que incrementen la confianza de los usuarios en los distintos espacios portuarios.

Para ello, y de forma semejante a las ya existentes en otras estaciones marítimas, se complementa el sistema de seguridad prestando un servicio de inspección "in situ" del pasajero que accede al barco y del equipaje que viaja con él.

Debido a los nuevos espacios previstos, se establece la necesidad de disponer de nuevas unidades para atender a todas las demandas de escaneo, por lo que es necesario el suministro, instalación y mantenimiento de nuevos arcos de seguridad así como de escáneres de

rayos X para inspección de equipajes tanto voluminosos como equipajes de mano.

Se ha establecido dotar de estos elementos en las nuevas carpas previstas en el puerto de Palma, así como en la Estación Marítima de Alcúdia. Dichos elementos, junto con su material complementario facilitará el trabajo por parte de los agentes de Seguridad, así como la mejora de flujo de personas previo al embarque por parte de los usuarios y clientes de las compañías.

Se pretende por tanto con este contrato, el suministro e instalación de escáneres de rayos X para el control de equipajes, arcos detectores de metales y otro material asociado a los mismos en diversas carpas del puerto de Palma y en la Estación Marítima del puerto de Alcúdia, incluyendo los servicios de mantenimiento integral.

**ANÁLISIS, DISEÑO, DESARROLLO E IMPLANTACIÓN DE LA NUEVA INTRANET, MANTENIMIENTO DE LA INTRANET Y DE LA PÁGINA WEB Y SERVICIO DE HOSTING DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES**

La APB dispone de un sitio web público (<https://www.portsdebalears.com>) basado en un gestor de contenidos (CMS) y un frontal web, y que a su vez integra el sitio web específico de Faros de Baleares (<https://farsdebalears.com>). Dichos portales webs requieren de un mantenimiento correctivo, preventivo, adaptativo y evolutivo.

Asimismo, la APB tiene previsto desarrollar una nueva intranet, ya que la actual intranet desarrollada en Google Sites dejará de estar operativa con la versión clásica de Google Sites.

Por este motivo, con este contrato se pretende el desarrollo de una nueva Intranet, el mantenimiento de las webs (intranet y portales webs oficiales), el sistema "POSIDONIA WEB - Situación de buques en puerto" y la app Smart Port además del servicio de alojamiento o hosting.

Se van a realizar las tareas necesarias para el análisis, diseño, desarrollo e implantación de una nueva intranet en la APB en una nueva plataforma de gestión de contenidos (CMS) basada en software libre, con ello se pretende dotar a la APB de una intranet más moderna y funcional, adaptada a las tecnologías y tendencias actuales, manteniendo y mejorando las funcionalidades existentes, que proyecte una imagen unificada de toda la APB, cumpliendo los estándares de usabilidad y la normativa de accesibilidad y seguridad.

Cabe destacar que el portal web y la intranet de la APB están categorizados como sistemas de nivel bajo según el Esquema Nacional de Seguridad (ENS), por lo que se tendrán que adaptar a los requisitos que establezca el ENS.

Además, incluye el mantenimiento evolutivo (desarrollo de nuevas funcionalidades y adaptaciones), correctivo, preventivo, adaptativo y perfectivo de las webs (intranet y portales webs oficiales), así como el servicio de alojamiento o hosting.

### INSTALACIÓN DE UNA RED DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LOS PUERTOS DE PALMA, ALCÚDIA, MAÓ, EIVISSA Y LA SAVINA

En los últimos años, la APB ha ido adquiriendo nuevos vehículos eléctricos para la Policía Portuaria y el departamento de Conservación. Conjuntamente se han licitado diversos expedientes para la instalación de puntos de recarga en ubicaciones puntuales. Así, actualmente se dispone de:

- En el puerto de Alcúdia: no hay instalado ningún punto de recarga.
- En el puerto de Eivissa: se dispone de un punto de recarga ubicado en la zona del Botafoc.
- En el puerto de Maó: dos puntos de recarga instalados, uno junto a las oficinas de la APB y otro en la zona de Cós Nou.
- En el puerto de Palma: dos puntos de recarga instalados, uno, situado en el aparcamiento subterráneo del edificio de oficinas de la APB y otro frente al edificio de oficinas.
- En el puerto la Savina: no hay instalado ningún punto de recarga.

Dada la apuesta de la APB por los vehículos eléctricos se hace necesario incrementar el número de puntos de recarga para hacer frente a las necesidades de un número creciente de vehículos eléctricos, tanto de la APB como para su uso público.

Con este contrato se pretende la instalación de diversas infraestructuras destinadas a la recarga de vehículos y motocicletas eléctricas en todos los puertos de gestión de la APB. Una parte de estas las infraestructuras estarán destinadas para su uso por el público en general y la otra parte, para uso en exclusividad por parte de vehículos y motocicletas de la flota de la APB.

En concreto, se pretende la instalación de veintisiete puntos de recarga doble para vehículos y cuatro puntos para motocicletas, además de la provisión de una plataforma software de gestión integral de los mismos. Los puntos públicos se integrarán además, en la red de Movilidad Eléctrica en las Islas Baleares (MELIB), asociada a la Dirección General de la Energía y el Cambio Climático del Gobierno de Islas Baleares. Por último, se incluye trabajos de mantenimiento preventivo in situ, revisiones diarias remotas, así como, el mantenimiento de la plataforma software.



### PROYECTO PILOTO PARA AUTOMATIZAR EL CONTROL DE ENTRADA AL PUERTO DE VEHÍCULOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS. SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE MATRÍCULAS DE VEHÍCULOS CON MERCANCÍAS PELIGROSAS PARA EL PUERTO DE EIVISSA

La APB pretende con este proyecto piloto, la Instalación de un sistema de lectura de matrículas mediante cámara para la identificación de los vehículos que porten mercancías peligrosas y accedan a los muelles comerciales del puerto de Eivissa.

Con la ejecución de este contrato se pretende una rápida detección de la entrada a los muelles comerciales del puerto de Eivissa de vehículos que porten mercancías peligrosas, con el objetivo de que conociendo y notificándose la entrada de este tipo de vehículos, se pueda evitar situaciones de acumulación de mercancías peligrosas en dichos muelles. De este modo, una vez detectado un vehículo, se enviará una alerta (vía email) al departamento de operaciones portuarias para poder gestionar la situación de manera más rápida y adelantarse a los posibles riesgos que se puedan generar.



**SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA Y LAS LICENCIAS DE USO, SOPORTE Y  
DESARROLLO EVOLUTIVO DEL PCS (SISTEMA DE LA COMUNIDAD PORTUARIA)  
EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES**

La APB dispone de un Sistema de Gestión Portuaria denominado POSIDONIA que consta de varios productos integrados entre sí:

- POSIDONIA MANAGEMENT. Esta solución es un (PMS) Port Management System que gestiona los servicios que se producen en la APB, así como la facturación derivada de estos servicios.
- POSIDONIA OPERATIONS. Es un sistema de tiempo real que monitoriza los movimientos de buques, detectando eventos operacionales como atraques, desatraques, inicio/fin de fondeo, pasos por puntos de control, control de velocidad, etc, automatizando acciones en POSIDONIA MANAGEMENT.
- POSIDONIA SPACE. Es un sistema de información geográfica (GIS) que complementa la explotación de POSIDONIA MANAGEMENT con herramientas gráficas y ofrece un portal de mapas corporativo.
- POSIDONIA MOBILE. Es una aplicación móvil utilizada por la Policía Portuaria para la gestión portuaria a pie de muelle.

Asimismo, la APB dispone de un servicio externalizado del PCS (Sistema de la Comunidad Portuaria) que ofrece una serie de servicios que complementan el despliegue actual de POSIDONIA.

El PCS ha de estar completamente integrado con POSIDONIA, compartiendo maestros mediante procesos que llaman servicios web (WS) del PCS y POSIDONIA.

El PCS es una plataforma que permite el intercambio inteligente y seguro de información entre los agentes públicos y privados con el fin de mejorar la posición competitiva de la Comunidad Portuaria. Esta nueva funcionalidad permite optimizar, administrar y automatizar los procesos del puerto y de la logística a través de una presentación única de datos, conectando así de forma eficiente toda la cadena de transporte y logística, gracias a un sistema basado en tecnología de última generación y en soluciones estándar para facilitar la integración de los usuarios de la forma más rápida y sencilla posible.

El modelo de externalización SaaS del PCS incluye la externalización de la infraestructura, la plataforma y el software, por lo que las gestiones necesarias tanto a nivel de infraestructura, como de uso de la aplicación, evolución de esta, soporte a usuarios, etc, son ofrecidas de forma externalizada.

Los servicios del PCS que se ofrecen son los siguientes:

- Gestión de escalas (PIDE), incluyendo escalas de alta frecuencia.
  - / Gestión de solicitudes de escala.
  - / Acciones sobre la escala.
  - / Cambios de consignación.
  - / Informes asociados a una solicitud de escala.
  - / Ficha técnica del buque.
  - / Gestión de escalas de alta frecuencia.
  - / Gestión de listas de pasajeros y tripulantes.
  - / Gestión de declaraciones de residuos.
  - / Declaración Marítima de Sanidad.
  - / Declaración de Mercancía Peligrosa a bordo (HAZMAT).
- Gestión del pasaje y la mercancía.
  - / Circuito de mensajería EDI para la declaración sumaria (carga y descarga).
  - / Visualización de manifiestos para usuarios.
- Gestión de mercancías peligrosas. Notificaciones y autorizaciones.
  - / Tramitación de mercancías peligrosas (RD 145/1989).
- Gestión de solicitudes de servicios.
  - / Servicio de suministro de agua y superficie.
  - / Servicio de suministro de combustible.
  - / Servicio de ocupación de superficie.

- / Servicio de disposición de medios mecánicos (escáneres, pasarelas, Yokohama).
- / Servicio de acceso para trabajos en puerto.
- / Servicio de recogida de residuos.
- Interacciones con la Comunidad Portuaria de la APB.
  - / Presentación de documentos (certificados) con paso por registro de entrada.
  - / Publicación de borrador de factura en POSIDONIA MANAGEMENT.
  - / Comunicación de servicios prestados.

Finalmente, también es necesario dar soporte a los distintos usuarios de la APB y de la Comunidad Portuaria (consignatarios, Capitanía Marítima, prácticos, agentes portuarios, cuerpos de seguridad del Estado...).

Por este motivo, la APB pretende contratar los servicios necesarios para el suministro de la infraestructura y las licencias de uso de los módulos del PCS, desarrollo evolutivo del PCS y asistencia soporte a usuarios de la APB y de la Comunidad Portuaria.

### ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL DESARROLLO, IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA METODOLOGÍA BIM EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

Con este contrato se pretende el servicio de asistencia técnica para el desarrollo, implantación y seguimiento de la metodología BIM en la APB, definiendo las necesidades de la APB en la implementación del conjunto de tecnologías, procesos, herramientas y políticas que permiten a las partes interesadas que intervienen en un proceso constructivo, diseñar, construir y operar un activo, de forma colaborativa, en un espacio virtual, precisando su gestión y ejecución real y así contribuir a conseguir alcanzar la transformación digital necesaria para que sea posible gestionar los activos de la APB en entornos BIM.

La metodología BIM permite que la información generada durante todo el proceso sea más coherente, coordinada y fiable, y facilita a todos los agentes que intervienen en el proceso ser más eficientes en el diseño, ejecución y explotación de soluciones más funcionales, sostenibles y optimizadas desde el punto de vista económico. No cabe duda que el sistema BIM encaja con el camino ya emprendido en la APB para la transformación digital de los procesos en el marco de la Administración Electrónica, y está perfectamente alineado con el concepto "puerto inteligente" que avanzará en los próximos años.

Por lo tanto, las necesidades de la APB van encaminadas a:

- Disponer de un entorno donde se aglutine de manera lógica y estructurada la información y la documentación gráfica de la instalación, además de facilitar su actualización y centralización.
- Disponer de un entorno tridimensional que suministrar a futuros contratistas de manera que éstos puedan trabajar sobre esta base para implementar su propio modelo BIM. Esto permitirá identificar puntos críticos con antelación y prever las necesidades en las posteriores fases constructivas.
- Disponer de una especificación que defina los estándares de la APB y las necesidades mínimas a exigir en los proyectos en cuanto a requerimientos para futuras licitaciones.

- Disponer de la capacitación suficiente, tanto a nivel formativo, como de personal y de equipos, como para poder desarrollar sus funciones como propietaria de los activos.

El servicio de asistencia técnica incluye las siguientes tareas:

- Análisis de la situación actual de la APB en relación a la redacción y ejecución de proyectos de obras o de proyectos para la creación de nuevos activos.
- Análisis de los diferentes sistemas de información relativos con activos.
- Redacción de las especificaciones técnicas para entregas BIM para implantar en futuros proyectos de servicios y obras objeto de licitación.
- Supervisión de proyectos entregados por las A.T. encargadas de redactar proyectos o Pliegos de Prescripciones Técnicas, siguiendo el modelo BIM.
- Soporte en el proceso de dirección de obra, en el modelado y seguimiento de la nueva construcción.
- Control de calidad de modelos 3D entregados por los contratistas e integración en el modelo general de las diferentes instalaciones de los puertos de la APB.
- Creación de bases para la estructuración y el soporte de la información relacionada con activos, de manera que no haya pérdida de información entre los diferentes procesos: planificación del activo, proyecto (con soporte sobre la base de precios de construcción en los proyectos de la APB), construcción del activo, puesta en funcionamiento, mantenimiento, amortización del activo y finalmente baja del activo.
- Asistencia y soporte especializado al personal de la APB.
- Soporte a contratistas.
- Gestión del cambio y formación en BIM.

### DESARROLLO EVOLUTIVO DE LAS APLICACIONES DE ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

La APB inició un proceso de implantación de la Administración Electrónica mediante el cual pretende modernizar la gestión de sus procedimientos y adaptarse a la nueva normativa (leyes 39/2015 y 40/2015).

Como resultado de dicho proceso la APB dispone de toda una serie de aplicaciones implantadas que dan soporte a las necesidades de la Administración Electrónica.

Una de las necesidades actuales es realizar el desarrollo evolutivo de dichas aplicaciones de Administración Electrónica para adaptarlas a los cambios continuos que se necesitan durante el proceso de implantación, así como desarrollar y/o implantar aplicaciones nuevas que cubran necesidades todavía no resueltas. Entre dichas necesidades cabe destacar las derivadas del proceso de implantación de la Norma UNE-ISO 30301 de gestión documental, de los requisitos normativos de accesibilidad, así como la adaptación a los requisitos derivados de la implantación del Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en la APB.

Finalmente, también es necesario dar soporte a los distintos usuarios de la APB que están usando estas aplicaciones, así como a las empresas proveedoras que implantan proyectos de negocio y necesitan integrar en sus aplicaciones las funcionalidades que ofrecen las aplicaciones de Administración Electrónica.

Por este motivo, con este contrato se pretenden realizar los desarrollos evolutivos de dichas aplicaciones, dar soporte al uso e integración de estas aplicaciones y desarrollar e implantar nuevas aplicaciones de Administración Electrónica.

## RENOVACIÓN PARQUE INFORMÁTICO

La Autoridad Portuaria de Baleares ha habilitado un sistema dinámico de adquisición para el suministro de material de informática. Se trata en este caso, en su mayoría, de equipos de sobremesa en Win10 para reemplazar los equipos que se han quedado sin soporte de Microsoft al tratarse de equipos en Win7.

## SUMINISTRO, IMPLANTACIÓN E INTEGRACIÓN EN LOS SISTEMAS TIC DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES DE UNA PLATAFORMA GEOESPACIAL

Con este contrato se pretende la implantación de la plataforma geoespacial ESRI, así como la integración de dicha plataforma con los sistemas de información de la APB y explotación de los datos georreferenciados a través de la generación de paneles de control que den soporte a los procesos de toma de decisiones operativas de la APB, garantizando su plena operatividad.

Todas las actuaciones que deben llevarse a cabo, deberán tener en cuenta el concepto de multipuerto (la APB gestiona los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina), permitiendo que los desarrollos realizados puedan ser configurados para funcionar de manera simultánea en los cinco puertos gestionados por la APB sin interferencias entre ellos, y con la posibilidad de poder acceder a cualquiera de los puertos con los permisos adecuados, así como a obtener información acumulada a nivel de APB. También cabe tener en cuenta que la APB gestiona las señales marítimas y sus instalaciones en el ámbito de todo el territorio de las Islas Baleares que son de su competencia.

El contrato se estructura en dos lotes.

**LOTE 1.** Suministro, implantación, formación y soporte de la plataforma geoespacial ESRI.

Suministro de las licencias de la plataforma geoespacial, la implantación "on premise" de la plataforma y su actualización, la formación y servicios de apoyo tecnológico a los técnicos y usuarios de la APB, así como los servicios de generación de un gemelo digital para la integración de la plataforma geoespacial con la metodología BIM que está en proceso de implantación en la APB.

**LOTE 2.** Integración de los sistemas TIC de la APB con la plataforma geoespacial y generación de los paneles de control que den soporte a los procesos de toma de decisiones operativas de la APB.

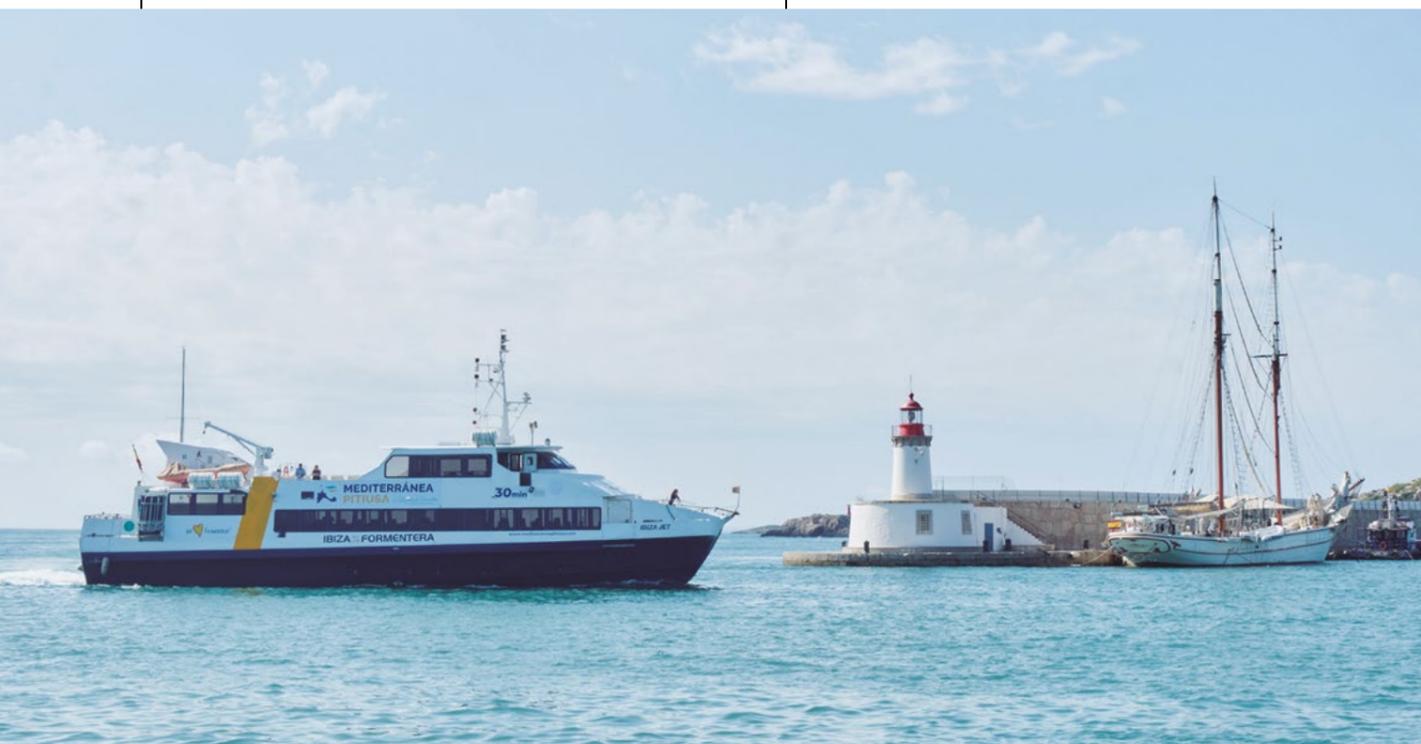
Integración de los distintos sistemas TIC de la APB (ver Anexo IV. Sistemas TIC de la APB), con la plataforma geoespacial. La finalidad es poder explotar las funcionalidades de la plataforma geoespacial para generar paneles de control a partir de los datos generados por los distintos sistemas y así disponer de información que de soporte a los procesos de toma de decisiones operativas de la APB. Para ello se pretende integrar en primer lugar los sistemas core de la APB (Posidonia y Rosmiman), para después ir integrando paulatinamente y en función de las necesidades los otros sistemas TIC de la APB.

Además se llevó a cabo en 2021 la implantación de un sistema de información al viajero (SIV) en los puertos de Eivissa y Alcúdia, con los objetivos de dotar a las Estaciones Marítimas de un SIV (valor añadido) con información RTD (Real time data) y enlace a información terceros (Ayuntamiento, Consell IB, etc.). La información se hace disponible en:

1. Pantallas de Información en interior EM (monitores 55")
  - / Eivissa EM Formentera (1)
  - / Eivissa Carpa Botafoc (1)
2. Tótems Informativos en interior EM y exterior (interactivos)
  - / Eivissa Muelle de Ribera (2)
  - / Eivissa Carpa Botafoc (1)
  - / Alcúdia EM (1)
3. Pantallas de embarque (monitores 49"/46")
  - / Eivissa Muelle de Ribera (6)
  - / Eivissa Carpa Botafoc (2)
  - / Alcúdia EM (6)

La información mostrada en las pantallas consiste en:

- Estación marítima (Fecha/Hora)
- Información meteoro de AEMET
- Origen/destino
- Hora salida/llegada y compañía
- Nombre del buque
- Zona de embarque asignada: Línea de atraque
- Estado de llegadas/salidas (retrasado/en tiempo)
  - / ETA (basado en inteligencia artificial)
  - / ETD (en caso de incidencia debería actualizarlo el consignatario)
- Mapa de la posición de los buques en tiempo real, el nombre e información de la compañía



### NUEVO PLAN TECNOLÓGICO DE LA APB

En 2021 se trabajó en la elaboración de un Plan Tecnológico de la APB sobre el que sustentar, a través de la tecnología, los puertos del futuro y que, pendiente de su aprobación, tiene la siguiente estructura:

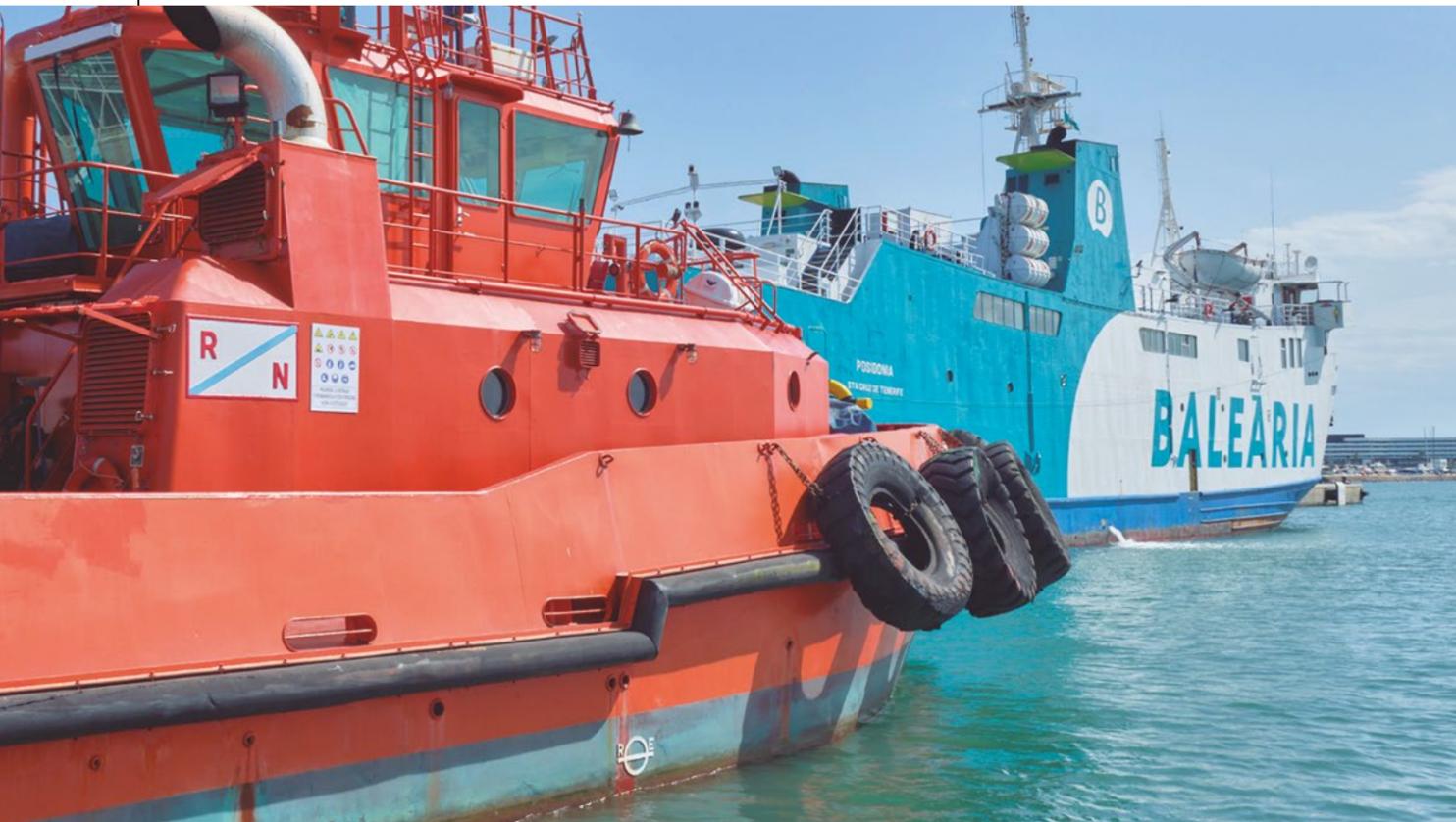
- Antecedentes.
- Diagnóstico: situación y entorno tecnológico actual.
- Análisis del entorno tecnológico.
- Análisis previsional de la posición futura.
- Identificación de acciones y actuaciones necesarias en el ámbito tecnológico.
- Fuentes potenciales de adquisición de tecnología.

- Formulación de la estrategia tecnológica de la APB.
- Plan de actuación.
- Plan de gestión.

Esta actuación se enmarca en el Eje Estratégico 5 del Plan Estratégico de la APB: Puertos tecnológicos e innovadores y sirve al despliegue de los siguientes objetivos operativos:

- Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados.
- Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la APB.
- Transformación digital.

Y está relacionado con las 6 dimensiones del concepto Smart Port.



La formulación de la estrategia tecnológica de la APB consta de 4 ejes y 28 líneas de acuerdo con el siguiente esquema:

E1	EXPERIENCIA DEL USUARIO	E2	PLATAFORMAS INTELIGENTES	E3	INFRAESTRUCTURAS INTELIGENTES	E4	EFICIENCIA ENERGÉTICA Y SOSTENIBILIDAD
1.1	CANALES DE COMUNICACIÓN	2.1	PUERTO INTELIGENTE	3.1	ESTANDARIZACIÓN	4.1	ENERGÍAS RENOVABLES
1.2	APB SIN BARRAS	2.2	GRUPO DE INTERÉS	3.2	SEGURIDAD	4.2	DESCARBONIZACIÓN
1.3	GEODIGITALIZACIÓN DE ARCHIVOS Y ESPACIOS EN ZONAS PORTUARIAS	2.3	INTEGRACIONES	3.3	MANTENIMIENTO	4.3	EFICIENCIA
Las actuaciones específicas en que se concretará esta estrategia son:		2.4	SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN	3.4	COMUNICACIONES	4.4	SOSTENIBILIDAD
		2.5	TRANSPARENCIA	3.5	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	4.5	EDUCACIÓN, COMUNICACIÓN E INNOVACIÓN

EJE 1	EJE 2	EJE 3	EJE 4
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Desarrollo nuevos canales de comunicación APB-usuario.</li> <li>· Plan de mejora de la accesibilidad universal en infraestructuras TIC.</li> <li>· Geodigitalización de activos y espacios en zonas portuarias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Desarrollo e implantación de la plataforma para el Puerto Inteligente.</li> <li>· Big Data e Inteligencia Artificial.</li> <li>· Desarrollo e implantación de la plataforma del grupo de interés.</li> <li>· Integración con las plataformas de la ciudad y territorio.</li> <li>· Integración de modelos BIM en el puerto inteligente.</li> <li>· Plataforma tecnológica SIMPLE.</li> <li>· Plataforma de Operaciones Portuarias.</li> <li>· Ciberseguridad en el transporte.</li> <li>· <i>Blockchain</i>.</li> <li>· Datos Abiertos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Definición de estándares tecnológicos de la APB.</li> <li>· Implantación de controles de seguridad inteligentes.</li> <li>· Implantación del mantenimiento predictivo en las infraestructuras.</li> <li>· Despliegue de redes 5G.</li> <li>· Sistemas de gestión inteligente de la energía en las infraestructuras SMARTGRID.</li> <li>· Centro de control inteligente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Fomento a las Tecnologías de Mitigación del Cambio Climático (TMCC) directas, almacenamiento y distribución de energía.</li> <li>· Impulso al desarrollo del Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte.</li> <li>· Plan de desarrollo de Infraestructura de Vehículo Eléctrico y otros Vehículos con Energías Alternativas.</li> <li>· Optimización y adaptación de las infraestructuras hacia modelos más eficaces y sostenibles.</li> <li>· Desarrollo de redes inteligentes para la toma de decisiones.</li> <li>· Prevención y control de contaminación submarina, acústica y de suelos.</li> <li>· Implementar el uso de vehículos autónomos.</li> <li>· Educación, comunicación y actividades formativas.</li> <li>· Nuevos espacios para la innovación.</li> <li>· Comité externo de innovación.</li> </ul> <p>Las iniciativas incluidas en esta estrategia digital se documentarán de manera sistematizada.</p>

<b>E2L 1.1</b>	<b>DESARROLLO E IMPLANTACIÓN DE LA PLATAFORMA PARA EL PUERTO INTELIGENTE</b>
----------------	--

**OBJETIVOS**

	DESARROLLAR UNA PLATAFORMA HORIZONTAL PROPIA DE LA APB PARA EL PUERTO INTELIGENTE/DIGITAL
	IMPULSAR UN ECOSISTEMA DE PLATAFORMAS INTELIGENTE INTEROPERABLES QUE INCLUYA CIUDADES Y OTRAS PLATAFORMAS TRANSVERSALES

**VENTAJAS**

	INDEPENDENCIA DE FABRICANTES Y AHORRO DE LOS COSTES DERIVADOS DE LICENCIAS
	MÁXIMA FLEXIBILIDAD Y CAPACIDAD DE ADAPTACIÓN A NECESIDADES PRESENTES Y FUTURAS
	MODELO PROPIO FÁCILMENTE INTEGRABLE CON OTRAS PLATAFORMAS

**DESCRIPCIÓN**

DESARROLLO DE UNA PLATAFORMA BASADA EN EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA DE INTEROPERABILIDAD UNE178104 BASADA EN ESTÁNDARES ABIERTOS, NO PROPIETARIOS Y ESTANDARIZADO POR ORGANISMOS Y CONSORCIOS INTERNACIONALES

**ACCIONES**

	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y NECESIDADES
	ANÁLISIS Y DEFINICIÓN TECNOLÓGICA Y FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA
	DESARROLLO DE LA PLATAFORMA HORIZONTAL INTEGRANDO SISTEMAS ACTUALES O FUTUROS
	INTEGRACIÓN CON FUNCIONALIDADES Y VERTICALES DESARROLLADOS EN OTRAS INICIATIVAS DEL PLAN TECNOLÓGICO
	GENERACIÓN DE CUADROS DE MANDO CON CAPACIDADES DE BUSINESS INTELLIGENCE Y ANALYTICS PARA LA GESTIÓN DE LA APB
	IMPLANTACIÓN DE PRUEBA EN ENTORNO REAL

<b>PRESUPUESTO</b>		<b>LÍDER</b>
DESARROLLO DE LA PLATAFORMA 350.000 €	=	CALIDAD MEDIO AMBIENTE INNOVACIÓN RSC
INTEGRACIÓN DE SISTEMAS 350.000 €	=	
TOTAL	=	

**UNIDADES ORGANIZATIVAS IMPLICADAS**

CALIDAD, MEDIO AMBIENTE, INNOVACIÓN Y RSC	PLANIFICACIÓN Y ESTRATEGIA	ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS	CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SSMM	ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y SERVICIOS PORTUARIOS	EXPLOTACIÓN PORTUARIA	OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS	CONTRATACIÓN	SECRETARÍA Y ASUNTOS JURÍDICOS	RRHH	ECONÓMICO FINANCIERO
X	X	X			X			X	X	X	X

**RIESGOS**

TECNOLÓGICO		1
NORMATIVO		1
PRESUPUESTARIO		6

**ALINEACIÓN**



**INDICADORES**

1	PORCENTAJE DE ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA INTEGRACIÓN EJECUTADAS
2	NÚMERO DE SISTEMAS INTEGRADOS

## Sistemas de gestión certificados: ISO 9001, ISO 14001 e ISO 30301

En 2021 se auditó internamente y por la entidad certificadora el sistema integrado que comprende la Calidad, Medioambiente y la gestión documental, de acuerdo con los requisitos de las normas de referencia UNE-EN ISO 9001:2015, UNE-EN ISO 14001:2015 y UNE-ISO 30301:2019, con los objetivos de:

- Determinar la conformidad del sistema de gestión de la APB o partes de dicho sistema, con los criterios de auditoría.
- Determinar su capacidad para asegurar que la APB cumple con los requisitos legales, reglamentarios y contractuales aplicables (teniendo siempre presente que una auditoría de certificación de un sistema de gestión, no es una auditoría de cumplimiento legal).
- Determinar la eficacia del sistema de gestión, para asegurar que el cliente puede tener expectativas razonables en relación al cumplimiento de los objetivos especificados y, cuando corresponda, identificar posibles áreas de mejora.

Como principales cambios con respecto a la anterior auditoría realizada destacan:

- Adaptación del SGD desde la versión UNE 30301:2011 a la versión UNE 30301:2019. Esta actualización ha llevado a la actualización del Manual de Integrado a la versión 2.0.
- La actividad se ha visto afectada por la situación de pandemia por COVID-19, por su incidencia en la presencialidad.
- Se ha consolidado la evaluación de proveedores a través de la aplicación Pixelware.
- Se ha aprobado la Estrategia Ambiental de la APB.
- Se ha mejorado el cuestionario que se realiza a los grupos de interés remitiéndose desde Dirección (Instrucción IT-PE-PLA-03-B para la identificación y evaluación de los grupos de interés).

- Se ha redefinido la encuesta de satisfacción de proveedores.
- La organización ha determinado sus cuestiones externas e internas mediante la elaboración de un informe de Debilidades, Amenazadas, Fortalezas y Oportunidades (DAFO), de acuerdo a lo establecido en el PE-PLA-03 y del que se despliegan la Estrategia y Plan de Empresa en objetivos estratégicos y operativos. Análisis DAFO que fue actualizado en marzo 2021.
- La organización ha determinado los riesgos y oportunidades mediante el PE CAL 05 Gestión de Riesgos, y que incluye los procesos claves, y otros de soporte y estratégicos que pueden afectar a la prestación del servicio incluyendo la variable ambiental.
- Se dispone de una identificación de riesgos con una evaluación de acuerdo a su Índice de Prioridad del Riesgo, desprendiéndose planes de acciones de los mismos a través de la Tabla de Gestión de Riesgos (AX-CAL-05-A), actualizado en fecha marzo de 2021.
- Para las oportunidades, a través del PE Innovación y de la Mejora, derivan una identificación de un plan tecnológico, análisis de la oportunidad de la Mejora y Relación de Oportunidades de Mejora.

Entre las conclusiones del proceso de auditoría en 2021 se destacaron como puntos fuertes:

- Mejora en el cuestionario a los grupos de interés
- Destacan diversos proyectos dentro de las iniciativas asociadas a los objetivos (entre otros: Proyecto de eficiencia energética de los Puertos de la APB, estudio y mejora del control asociado al consumo del agua, proyecto de colaboración con las partes interesadas para la propulsión y/o estancia de buques en los puertos de la APB con un menor impacto en sus emisiones).

- El convenio firmado por la APB en cuanto a protocolo de actuaciones de colaboración entre *Save the Med Foundation*, la Federación Balear de Cofradías de Pescadores de las Islas Baleares, Autoridad Portuaria de Balears y Ports de les Illes Balears.
- La disposición del software (aplicación digital) para la realización de las inspecciones de los títulos otorgados por la APB, de acuerdo al PC INS 01 y el análisis y acciones sobre los resultados que ello permite (Concesiones, AOT, Servicios Portuarios y Actividades Coyunturales).
- La instalación de papeleras inteligentes en el puerto de Palma.
- La monitorización de la calidad del aire de los 5 Puertos (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina).
- Se ha consolidado la evaluación de proveedores a través de la aplicación Pixelware.
- La aprobación de la Estrategia Ambiental de la APB.
- El proyecto de integración de POSIDONIA a la administración electrónica.
- Los vídeos formativos elaborados por la oficina técnica dispuestos en la intranet: RIPEA y Distribución.
- La herramienta desarrollada para visualizar todos los documentos del expediente que se encuentra en el portafirmas.
- La mejora realizada en los procedimientos de calidad a raíz de la transformación digital. Además en la ficha de las diferentes series documentales se han asociado todos los procedimientos de calidad, así como la aplicabilidad de cambios legales.
- La puesta en funcionamiento de la aplicación de sanciones.

- La creación de pdf "inteligentes" adaptados a la ley 39.

Y como principales oportunidades de mejora:

- Continuar y dar celeridad al desarrollo de la aplicación digital que permite realizar inspecciones de los 5 títulos de la APB según procedimiento PC INS 01. Haciendo uso de dispositivos móviles y tablets en concesionarios (2019), AOT, Servicios Portuarios y actividades coyunturales.
- Aunar esfuerzos en mejorar los plazos para que el departamento responsable informe al SAC (Servicio Atención Cliente) sobre las investigaciones de las quejas y reclamaciones recibidos en el SAC (5 días hábiles para reclamaciones y quejas y 1 día para las solicitudes de información) y que redundan en los indicadores de plazos medios de respuesta al usuario.
- Separar el indicador de plazo medio de respuesta para las "quejas/reclamaciones" y "sugerencias"
- Continuar consolidando la herramienta GMAO para el proceso de Conservación y Mantenimiento en todos los puertos y para el cumplimiento de los mantenimientos preventivos.

La auditoría por entidad de certificación únicamente detectó dos "No conformidades" menores que ya están en vías de solución.



4

## INNOVACIÓN

- PARTICIPACIÓN E INNOVACIÓN ABIERTA EN APB. INDICADORES DE INNOVACIÓN EN 2021
- PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL PROYECTO COLD IRONING
- POLO MARINO DE INNOVACIÓN
- CONTRIBUCIÓN DE LA APB AL PROYECTO PORTS 4.0
- PLATAFORMA DE INNOVACIÓN PORTUARIA
- RETO CICLO GREEN
- PROYECTOS DE I+D+I

# Innovación

## Participación e innovación abierta en APB. Indicadores de Innovación en 2021

En 2021 se hicieron importantes avances en aspectos estratégicos de la gestión de Innovación en la APB.

Por una parte se llevó a cabo un análisis profundo de los factores clave de Innovación en la APB, determinándose como tales los siguientes:

- Liderazgo. Apoyo desde la alta dirección.
- Escucha activa de nuestros grupos de interés.
- Definir una política de Innovación.
- Innovación abierta (Vigilancia Tecnológica e Inteligencia Competitiva).
- Crear un entorno propicio.
- Gestión de los fracasos.
- La Innovación es una tarea de toda la organización no es sólo del departamento de Innovación.
- Agilidad para corregir las desviaciones.

Por otro lado se llevó a cabo una revisión (Rev. 5) del procedimiento de gestión de la innovación y la mejora (PE-INV-01) en virtud de la cual se introdujeron modificaciones en los criterios de selección de proyectos innovadores en la APB. Los criterios base siguen siendo los tres ya previamente definidos:

- Criterio 1: Riesgo.
- Criterio 2: Presupuesto.
- Criterio 3: Alineación con las dimensiones del concepto de puerto innovador.

Sin embargo se revisa el criterio de riesgo, determinándose así:

Asimismo se revisó el modelo normalizado de ficha de propuesta de proyecto de Innovación:



Los resultados en términos de iniciativas recibidas por Unidades Organizativas fueron en 2021:

UNIDADES ORGANIZATIVAS	PROYECTOS	PRESUPUESTO	PUNTUACIÓN PROMEDIO
ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y SERVICIOS PORTUARIOS	0		
CALIDAD E INNOVACIÓN	24	5.089.988,05 €	2,02
CALIDAD, INNOVACIÓN, MEDIO AMBIENTE Y RSC	6	236.004,00 €	1,56
COMISARÍA DE EXPLOTACIÓN PORTUARIA	2	155.000,00 €	1,72
CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SSMM	0	€	-
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	4	931.400,00 €	1,89
CONTRATACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN	2	€	1,72
DELEGACIÓN DE MAÓ	0	€	
DELEGACIÓN EIVISA-LA SAVINA	0	- €	
DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS	0	€	
ECONÓMICO FINANCIERO	0	€	
EXPLOTACIÓN PORTUARIA	3	338.000,00 €	1,48
DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS	13	2.176.440,92 €	1,50
OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS	0	- €	
ÁREA DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS	0	- €	
RECURSOS HUMANOS	3	30.000,00 €	1,07
SECRETARÍA Y ASUNTOS JURÍDICOS	3	150.000,00 €	1,56
SISTEMAS DE INFORMACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE LAS TIC	2	969.990,00 €	1,61

La evolución temporal de los indicadores clave de resultado en gestión de la innovación en la APB es la que se muestra a continuación:

INDICADOR	2021	2020	2019	2018	
I-INV-01-A	No de proyectos innovadores (liderados y promovidos APB)	35	6	49	14
I-INV-01-B	No de proyectos innovadores liderados por la APB y promovidos desde la Comunidad Portuaria	5	2	6	3
I-INV-01-C	No de proyectos innovadores en los que participa la APB iniciados por otros organismos	19	4	5	6
I-INV-01-D	Porcentaje de presupuesto dedicado a proyectos de Innovación en la APB	1,41%	1,93%	0,93%	0,60%
I-INV-01-E	Número de oportunidades de mejora surgidas en la APB, sistema de gestión o partes interesadas	11	41	2	14



## Puesta en funcionamiento del proyecto *Cold Ironing*

Según se había reportado en anteriores memorias de Sostenibilidad, la APB ha estado trabajando en un proyecto de conexión eléctrica de buques para reducir sus emisiones en puerto.

A tal efecto se llevó a cabo una inversión que tiene por objeto la instalación eléctrica en media y baja tensión que permita el suministro de electricidad desde el puerto a los buques que atraquen en el Muelle de Paraires, propiedad de la Autoridad Portuaria de Baleares, en Palma.

De acuerdo a un informe elaborado por la Comisión Europea en 2010, el transporte marítimo es responsable de aproximadamente el 4% de las emisiones mundiales de CO2 de origen humano. Aún no hay ningún acto que regule las emisiones del transporte marítimo internacional, pero este asunto se está debatiendo en la Organización Marítima Internacional (OMI), dado que se estima que de aquí a 2050 dichas emisiones van a aumentar entre un 150% y un 200%. La preocupación creciente ante estas cifras ha llevado a la Unión Europea a desarrollar una estrategia para su reducción. Existen varias leyes comunitarias que

obligan a la Comisión a adoptar medidas en el ámbito de las emisiones de buques, por ejemplo, la relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, o el programa "Aire puro para Europa", que combate todas las fuentes de emisiones atmosféricas.

La finalidad última es reducir las emisiones de dióxido de azufre, óxidos nitrosos, partículas primarias, compuestos orgánicos volátiles, dióxido de carbono, y de las sustancias que agotan la capa de ozono. Para alcanzar estos objetivos se han propuesto varias medidas, como aprobar la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 1999/32 al efecto de limitar el contenido de azufre de los combustibles para buques, o coordinar con los miembros de la OMI la adopción de medidas estrictas dirigidas a reducir las emisiones de los buques. La entrada en vigor del anexo VI del Convenio Marpol, que fue ratificado por España en 2003, es un punto clave en dicha estrategia.

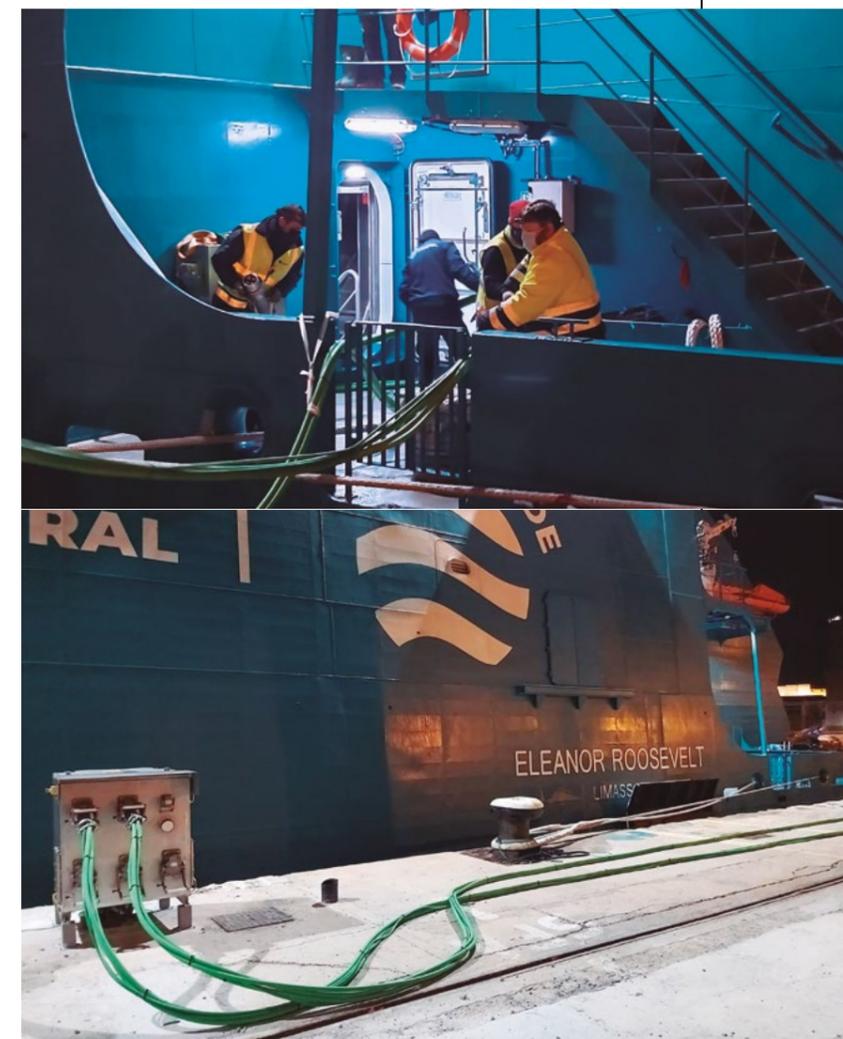
Asimismo, la Comisión recomienda a los estados miembros que instalen una conexión a la red eléctrica terrestre para su uso por los buques atracados en los puertos. Si bien es cierto que durante esta fase la cantidad de emisiones que se producen es menor que durante la fase de tráfico marítimo en sí mismo, en este caso los contaminantes que se emiten afectan directamente a la calidad del aire de los núcleos de población cercanos al puerto, así como del puerto mismo.

Cuando se encuentran en puerto los buques usan sus motores auxiliares para producir electricidad durante las operaciones de carga, descarga y estacionamiento. Uno de los medios para reducir las emisiones procedentes de dichos motores auxiliares cuando el buque se encuentra atracado es suministrar energía

eléctrica al buque desde tierra, procedente de la red nacional. El uso de energía eléctrica de la red nacional supone una reducción en las emisiones producidas por el buque, dado que el factor de emisión por MWh de los generadores de la red nacional es mucho menor que el de los motores auxiliares del buque.

Es por ello que la APB ha impulsado un proyecto que acondicione los muelles del puerto de Palma, creando la infraestructura eléctrica en tierra necesaria para que los barcos atracados en puerto se puedan conectar. El importe de licitación asciende a 1.741.427,80 euros, y el presupuesto de ejecución por contrata, incluido el 21% de IVA, asciende a 2.107.127,64 euros.

El 9 de octubre de 2020 se recibieron las ofertas de los licitadores, y ya se ha realizado el estudio de la parte de la oferta sometida a juicios de valor. También se analizó técnicamente la justificación de las ofertas que habían quedado en presunción de anomalía por baja temeraria. El 20/02/2020 la Mesa de contratación elevó al Órgano de Contratación la propuesta de adjudicación de las obras a la empresa SAMPOL INGENIERÍA y OBRAS, S.A. (SAMPOL) y requirió a dicha empresa la documentación necesaria para la adjudicación y firma del contrato. El 28/02/2020 SAMPOL entregó la documentación requerida, y el 04/03/2020 se produjo la adjudicación definitiva a la empresa SAMPOL (a la que se le notificó al día siguiente).



Las obras se iniciaron el 11 de mayo de 2020 con un retraso importante debido a dificultades para la realización de la acometida eléctrica por circunstancias no previstas en el proyecto que salió a licitación.

Tras la necesaria tramitación de la modificación del contrato, las obras finalizaron y el 14 de diciembre de 2021 la APB realizó las pruebas de una infraestructura eléctrica en media y baja tensión en el puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra. El ferri *Eleanor Roosevelt* de Baleària fue el encargado de colaborar en las pruebas técnicas previas a la puesta en funcionamiento.

## Polo Marino de Innovación

En un entorno cambiante como el actual, la innovación aporta el camino para la transición de sector logístico-portuario-marítimo a la economía 4.0. La APB junto con la Universitat de les Illes Balears (UIB), el Govern Balear, la Cámara de Comercio, el Ayuntamiento de Palma, Colegio de Arquitectos y Endesa, impulsaron en el año 2015 la iniciativa Ramon Llull 2030 (en adelante RLL2030), cuyo principal objetivo es la transformación del modelo económico actual de las Islas Baleares, basado únicamente en el turismo, a otro que esté basado en el conocimiento. Dicha transformación pretende sustentarse en una serie de infraestructuras situadas en la fachada marítima que concretamente serían el Polígono de Levante, el Palacio de Congresos, el edificio de GESA y el puerto.

Dicha transformación debe alcanzarse a través de un planeamiento urbanístico adecuado, un estudio concienzudo de usos, un modelo de movilidad, la puesta en uso de infraestructuras improductivas, la rehabilitación de un barrio periférico, el desarrollo de proyectos innovadores relacionados con: la promoción del talento, la investigación, la economía social, la industria audiovisual, el arte y la cultura, en definitiva de la Economía Creativa, que serviría para creación de un distrito tecnológico.

Desde el Ayuntamiento de Palma se ha concretado esta iniciativa definiendo una serie de infraestructuras adicionales a las inicialmente previstas en el Polígono de Levante. Por otra parte, la APB en los últimos años está impulsando una serie de infraestructuras que bien podrían constituir los nodos de un ecosistema innovador propio como son el Polo Marino (que albergará al IMEDEA y SOCIB), el nuevo Port Centre (ubicado en la sede institucional del puerto de Palma) y el Museo Marítimo que podría convertirse en un lugar de encuentro y colaboración entre diferentes instituciones y entidades públicas y privadas con el fin de potenciar y desarrollar actividades de investigación, desarrollo tecnológico e innovación en el sector náutico y marítimo.

Como consecuencia de lo anterior, se presenta la oportunidad de buscar sinergias con la iniciativa RLL2030 (participando en la configuración del distrito tecnológico), desarrollando a la vez en el puerto de Palma un ecosistema innovador que conformaría el Área o Polo de Innovación Portuaria.

A este efecto la APB lanzó una licitación para la contratación de los servicios de asistencia técnica para el diseño y definición de un plan para el desarrollo de un ecosistema innovador que se denominaría Área o Polo de Innovación Portuaria que servirá para identificación y puesta en marcha de proyectos innovadores relacionados con la actividad portuaria y en especial con el sector náutico que se erige como un sector tractor capaz de generar empleo de alto valor añadido.

También en este contexto, el 23 de abril de 2021 se firmó un protocolo general de actuaciones entre el Govern de les Illes Balears, el Ayuntamiento de Palma, el Consell de Mallorca, la Universitat de les Illes Balears y la Autoridad Portuaria de Baleares, para el impulso del Distrito de Innovación de Llevant-Façana Marítima de Palma. Los firmantes del mismo fueron la presidenta del Govern de las Illes Balears, la presidenta del Consell de Mallorca, el alcalde de Palma, el rector de la UIB y el presidente de la APB.



## Contribución de la APB al proyecto Ports 4.0

Esta es una iniciativa que busca promover un modelo de innovación abierta corporativa. Ha sido impulsado por Puertos del Estado y las autoridades portuarias para atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y emprendimiento al sector logístico-portuario. Esta es una misión alineada e inclusiva con el Pacto Verde Europeo y los ODS.

Tiene como principal objetivo promover e incorporar activamente la innovación disruptiva o incremental como elemento de competitividad, eficiencia, sostenibilidad, seguridad y protección en el sector logístico-portuario, tanto público como privado.

La iniciativa fue creada y financiada a través del Fondo de Compensación Interportuario mediante un 1% adicional aportado por las 28 autoridades portuarias de España con una financiación de 12 millones de euros: 5 millones para ideas, 4 millones para proyectos en fase comercial y 7,5 millones para proyectos en fase pre-comercial.

El éxito de la primera fase ha resultado en la aprobación por parte de las autoridades portuarias de una prórroga de cuatro años más, con una nueva convocatoria de Ideas y Proyectos Comerciales que recoge un incremento del 50% del presupuesto:

- Ideas: 750.000 €, de los que 105.000€ se destinarán a intraemprendimiento (ideas presentadas exclusivamente por personal laboral de Puertos del Estado y las autoridades portuarias individualmente o en agrupación de personas físicas).
- Proyectos en fase comercial: 6.000.000€

La APB prestó su colaboración mediante cartas de apoyo a los siguientes proyectos innovadores de emprendimiento en el ámbito portuario que se presentaron a la primera convocatoria de la iniciativa de Puertos del Estado Ports 4.0:

NOMBRE	OBJETIVO
BITÁCORA	Análisis de la movilidad de los pasajeros y mercancías a través de territorio empleando big data procedente de telefonía móvil y sistemas de navegación.
PORTNET	Hacia la mejor gestión de residuos en puertos y su reciclado aprovechando la trazabilidad de los residuos a través de blockchain
CAT CLEAN / SEADRON / BLUE CLEANER PRODUCTS	Se trata del catamarán eléctrico (adscrito al contrato de limpieza de la lámina de agua de Eivissa y la Savina) de recogida de residuos sólidos flotantes, el dron de recogida de residuos sólidos flotantes en zonas de difícil acceso, y el skimmer de aspiración y depuración de aguas contaminadas con hidrocarburos.
CICERO	El servicio contempla el diseño, la implantación y la gestión de un sistema de activación de los procesos naturales de eliminación de contaminantes, así como su seguimiento y modificación o perfeccionamiento. Se busca desarrollar un diseño de circulación forzada, y/o aireación que sea de fácil implantación en dársenas existentes y suponga una mejora de la calidad bioquímica del agua de las dársenas.
COMPASS	Modelos numéricos de simulación, y algoritmos fundamentados en inteligencia artificial y big data, es capaz de predecir los efectos producidos por un buque pasante sobre los sistemas de amarre de los buques atracados, en combinación con los agentes del medio físico. Por tanto, compass es una herramienta predictiva que aporta recomendaciones para una navegación diligente de los buques en puerto, compatible con la seguridad y operatividad de las terminales que pudieran verse afectadas a su paso.
GREEN WATER PORT	Idea para el desarrollo e implantación de un software que permita la combinación de energías renovables en una terminal marítima y desalación de agua con el exceso de energía renovable.
ICTYS	Monitorización y apoyo de actividades marinas mediante barco autónomo". Partner asociado IH CANTABRIA
NEREIDAS IDEA	Investigación para la regeneración de biodiversidad marina en puertos y arrecifes artificiales en las islas baleares. Impresión de piezas 3d.
PORTIOT	Red de boyas distribuidas estratégicamente a través del puerto enfocadas a monitorizar en tiempo real datos relativos a movimiento y captación de imágenes intra-portuarias para su posterior procesamiento/análisis, así como datos relativos a la calidad del agua.
PRESTAMAR	Tiene como objetivo contribuir a mejorar la seguridad y eficiencia de las operaciones de transferencia de carga de buques en terminales portuarias mediante una herramienta de software integrada
SEA WEX	El propósito del proyecto es disponer de una solución que monitorice el estado de ocupación de los amarres de las instalaciones náuticas y conocer el uso que se hace de los amarres para facilitar el acceso al mayor número de usuarios.
SENTINEL PORT	Proyecto para registrar datos y cálculos en las aplicaciones informáticas de nuestra red informática (posidonia, sanciones, ...), con la información facilitada por fotografías de satélites. Estas fotografías van mejorando su calidad y precisión día a día. Hoy han alcanzado una resolución de unos 30 cm de precisión en la superficie terrestre, lo que nos es más que suficiente en casi todas las operaciones para las que podríamos utilizarlas. También son útiles para definir unas batimetrías aproximadas hasta la cota -25.00 m.
SIVAP-ENT	El proyecto que consiste en la implantación de una plataforma de integración de información geoespacial abierta que apoye las operaciones portuarias facilitando el pilotaje remoto y seguro de los usv o ent (embarcaciones no tripuladas), servirá para incrementar las ayudas a la navegación de estas embarcaciones y proporcionar a las autoridades portuarias medios tecnológicos para un uso más eficiente de sus recursos, abriendo así mismo la posibilidad de incorporar nuevos servicios a la plataforma a medida que se vaya haciendo uso de los mismos.
AULA FORMACIÓN VIRTUAL	Desarrollo de una aplicación de formación a través de realidad virtual en la que los policías portuarias puedan entrenar las habilidades necesarias para enfrentarse a situaciones ordinarias y extraordinarias de acuerdo a las funciones que les son asignadas.
SMART DTWIN PORT	Sería deseable conseguir tener una solución innovadora que permitiera compartir los datos e interaccionar los procesos de estos sistemas entre si aprovechando un gemelo digital portuario.
5GWASTE	Sistema de monitorización y gestión de contenedores capaz de registrar el peso, la temperatura y el movimiento de los mismos en tiempo real
DIQUE DE ABRIGO FLOTANTE	Solución para disponer de aguas abrigadas a través de diques flotantes.

## Plataforma de Innovación Portuaria

La APB promueve y gestiona la Plataforma de Innovación Portuaria (PIP), una plataforma digital al servicio de la Comunidad Portuaria que permite poner en valor la actividad innovadora, así como el proceso de vigilancia tecnológica realizado en la búsqueda de soluciones a los diferentes problemas que surgen en la explotación portuaria.

En la web <http://innovacion.portsdebalears.com> se pueden consultar las principales noticias, ideas innovadoras, proyectos y actividades relacionados con la actividad innovadora de la APB.

La evolución de la PIP en cuanto a ideas, proyectos y actividades se resume en:



¡Ven al trabajo de forma sostenible y entra en el sorteo de estos regalos!



**1.** Descarga la app de **Ciclogreen** en tu móvil (iOS y Android)

**2.** Regístrate con tu organización y usa el código "portswin"

**3.** Usa la app para registrar tus desplazamientos **sostenibles**

Ciclogreen



Ports de Balears

## Reto Ciclo Green

En marzo de 2021 la APB lanzó el 'Reto 30 días de Ciclogreen', cuyo objetivo fue fomentar los desplazamientos sostenibles entre sus trabajadores. Los participantes que superaron el reto entraron en el sorteo de diferentes premios.

De esta forma, los trabajadores de la APB se unen al compromiso de ir al trabajo en un medio de transporte sostenible: en bicicleta, a pie, en patinete eléctrico, en transporte público, etc. Pero dicho compromiso no se limitó tan solo a los 30 días del mes de abril y se contrató este servicio durante doce meses. La organización pretende incentivar hábitos saludables y duraderos entre sus empleados, que permitan aprovechar los beneficios medioambientales propios de la movilidad sostenible.

Gracias a la aplicación móvil de *Ciclogreen*, los empleados pueden registrar sus desplazamientos sostenibles. A cambio, acumulan ciclos –puntos– por cada kilómetro recorrido. Aquellos empleados

que alcancen el mínimo de ciclos y, por tanto, logren superar el reto, entrarán en el sorteo de diferentes premios como por ejemplo una bicicleta, entre otros. Además, cada usuario podrá visualizar en su perfil privado todos los detalles de sus desplazamientos y las métricas de las actividades realizadas.

Mediante este reto, la APB colabora en el proceso de transición desde el modelo de movilidad imperante en nuestras ciudades hacia uno más sostenible, eficiente y seguro. Desde hace tiempo, numerosos expertos alertan de los problemas relacionados con nuestros hábitos de desplazamientos: contaminación atmosférica y acústica, ciudades menos amables para las personas, tráfico, estrés, etc.

A través del panel control que incluye la iniciativa, la organización podrá monitorizar el cálculo de la reducción de emisiones de CO2 registrado durante el mes de abril.

# Proyectos de I+D+i

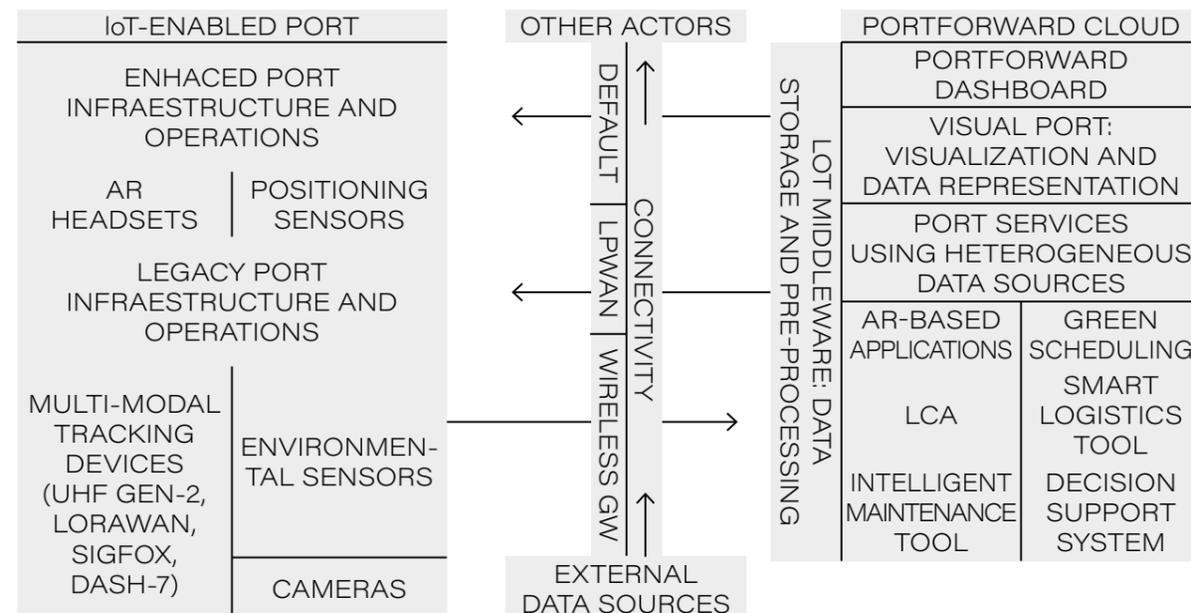
Un año más la APB mantuvo una intensa actividad de participación en proyectos europeos de I+D+i así como también en colaboración a nivel local. En gran medida estos proyectos están enfocados a la transición digital y verde de los puertos que gestiona la APB. Los más destacables fueron:

- Proyecto PortForward (Puerto del Futuro): iniciativa europea, que persigue la concepción de ecosistemas portuarios más inteligentes, más verdes y más sostenibles.

- PUERTO INTELIGENTE
- GREEN PORT
- PUERTO INTERCONECTADO



## OPERATIONAL CONCEPT ↓



- Proyecto Baliht: proyecto de instalación de baterías de lignina en la estación marítima del Botafoch en el puerto de Eivissa.

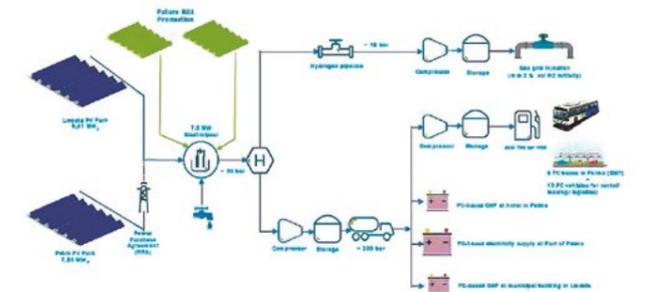
Una batería de electrolito orgánico apta para funcionar a temperaturas de hasta 60°C y tanques de almacenaje flexibles.

**Ubicación:** estación marítima de Ibiza Botafoch  
**Potencia** instalada 100kWp  
Máxima energía almacenada: 200kWh



- Proyecto Green Hysland: proyecto de descarbonización y despliegue de infraestructura de H2 verde en el puerto de Palma, luego replicable al resto.

- / Descarbonizar las islas como objetivo principal.
- / Despliegue de infraestructura para distribuir H2 en toda la isla.
- / Despliegue de una pila de combustible de 100kW para suministrar calor y energía en la infraestructura del puerto de Palma.
- / Reducción GHG emisiones.
- / Creación de puestos de trabajo
- / Aprovechar los resultados para las otras 4 islas del archipiélago.



Producción de 100% H2 verde

- Proyecto Master Plan Spanish Ports: relacionado con la puesta en funcionamiento del *Cold Ironing* a que se ha hecho referencia anteriormente.

INNOVACIÓN

- Proyecto Eiffel: relacionado con la medición y publicación de parámetros ambientales de emisiones a la que se hace referencia en el apartado correspondiente en la dimensión ambiental, así como un sistema basado en IA (*Machine learning, deep learning*), fusión de datos y técnicas de minería con datos geoespaciales, para ayudar a minimizar la huella de carbono mediante la reducción de la contaminación y la adopción de buenas prácticas ambientales.



Además de colaborar en los proyectos descritos, en 2021 la APB también participó en los siguientes eventos:

- Foro Marino (Ibiza): un espacio de referencia para la reflexión y debate en materia de desafíos en torno a la conservación del mar, para la divulgación de buenas prácticas y para la asunción de compromisos relacionados con los retos pendientes por parte de todas las partes involucradas, públicas y privadas. El Foro aspira a contribuir a que en 2030 el mar Balear, y en particular las aguas de Ibiza y Formentera estén limpias de vertidos y residuos de todo tipo, los barcos fondeen de forma respetuosa con el entorno, y la biodiversidad marina sea abundante. Puede consultarse información sobre las ponencias del Foro en <https://foromarino.org/ponentes-destacados/>.
- Festival Freak Show Palma: Este festival pretende transmitir los valores de la sostenibilidad marina, la integración social y la superación personal. Como principales actividades incluyó:
  - / Gran cartel de proyecciones de varios países incluido España. Estas producciones cuentan con premios internacionales o soportes de federaciones surf nacionales.
  - / Actividades para niños con cuentos de sostenibilidad.
  - / Charlas sobre conservación marina y los problemas del plástico en el mar por las mejores asociaciones de conservación marina en Mallorca.
  - / La presencia del campeón del mundo del surf adaptado Alvin Bayona.
- Participación en los Premios Timón, de reconocido prestigio en el ámbito marino-portuario. La APB dotó como sponsor en 2021 la categoría Innovación de los premios que otorga la publicación Gaceta Náutica. Este premio pretende fomentar la investigación de soluciones que den respuesta a necesidades y problemáticas en los puertos o marinas deportivas de esta comunidad en aspectos que atañen al medio ambiente y seguridad. Fue otorgado a Garau Ingenieros.



5

## PLANIFICACIÓN

- PLANIFICACIÓN FÍSICA  
Y ORDENACIÓN PORTUARIA

# Planificación

La APB sigue el esquema de explotación portuaria denominado *landlord avanzado* en el que la APB provee espacio del dominio público portuario y desarrolla las infraestructuras básicas, siendo la prestación de los servicios portuarios (a mercancías, pasaje y buques) y servicios comerciales a cargo de empresas privadas debidamente acreditadas con sus correspondientes licencias.

Desde el punto de vista de la Planificación Estratégica los hitos más relevantes de 2021 fueron la elaboración del Plan Estratégico de la APB y el Plan de Empresa según se ha descrito en el capítulo correspondiente a Estrategia.

## Planificación Física y Ordenación Portuaria

Desde el punto de vista de la Planificación Física lo más destacable del trabajo llevado a cabo en el ejercicio 2021 se resume en:

### Planes Directores de Infraestructuras

PUERTO  
Palma

FECHA DE FORMULACIÓN  
PLAN DIRECTOR O MODIFICACIÓN

**Elaborada (finalizando revisión final) nueva versión (alternativa a la de 2005, de cuya tramitación se desistió). Con la solución elegida, no se requiere PDI para la realización de las obras.**

ENVÍO A MITECO  
(FECHA)

APROBADO POR CONSEJO  
RECTOR OPPE (FECHA)

ESTADO GENERAL  
DE LA TRAMITACIÓN

→

Elaborada (finalizando revisión final) nueva versión (alternativa a la de 2005, de cuya tramitación se desistió).

Con la solución elegida, no se requiere PDI para la realización de las obras

En el marco de revisión, actualización y elaboración de una nueva versión del PDI (alternativa a la de 2005), se planteó el diagnóstico de la situación actual del Puerto, tendencias, previsión de tráfico y demanda de instalaciones, así como alternativas de desarrollo, llevándose a cabo un análisis y reflexión (internos y externos) para seleccionar la configuración básica óptima teniendo en cuenta criterios no sólo de capacidad y explotación portuarias, constructivos y económico-financieros, sino de integración con el entorno (natural y urbano) del Puerto y de compatibilidad con la ordenación territorial y urbana.

El 21-mar-2018, el Consejo de Administración de la APB acordó: redacción del PDI en base a una solución que contemple el tráfico de ferries en la zona Oeste del puerto, y áreas de reparación y mantenimiento en muelles Comerciales; realización de estudios técnicos complementarios para verificar, y en lo posible optimizar, las condiciones operativas de la configuración del puerto elegida tanto en espacios en tierra como de seguridad de las maniobras marítimas; y redacción de los proyectos y ejecución de las obras resultantes de los estudios anteriores sin condicionarlos a la aprobación de Plan Director si esto resultase legalmente posible.

Realizados estudios técnicos complementarios, en particular los trabajos encargados al CEDEX con simulación de maniobras de buques y seguridad y operatividad marítimas para la nueva configuración de la Dársena SW.

Con ello, el 26-feb-2020, el Consejo de Administración de la APB acordó: configuración general en planta para el desarrollo de nuevas infraestructuras en el puerto de Palma (la llamada "Variante de la B1-2P Mejorada"); y el inicio de todos los trámites para la elaboración de los proyectos –con estudios técnicos y ambientales– y la ejecución de las obras para el desarrollo de las nuevas infraestructuras contempladas en la configuración elegida y en el Plan de Empresa (proponiendo su actualización a medida que se vayan definiendo con mayor detalle los proyectos), así como de las mejoras en los accesos terrestres –en colaboración con el resto de administraciones y organismos implicados–, y de las posteriores superestructuras e instalaciones para su explotación y funcionamiento en las mejores condiciones de eficiencia, calidad de servicio, seguridad y respeto al medio ambiente.



PLANIFICACIÓN

**PUERTO**  
**Alcúdia**  
**Maó**  
**La Savina**

**FECHA DE FORMULACIÓN**  
 PLAN DIRECTOR O MODIFICACIÓN

**ENVÍO A MITECO**  
 (FECHA)

**APROBADO POR CONSEJO**  
 RECTOR OPPE (FECHA)

**ESTADO GENERAL**  
 DE LA TRAMITACIÓN

→ No hay actuaciones que lo hagan necesario

## Delimitaciones de Espacios y Usos Portuarios

**PUERTO**  
**Palma**

**FECHA DE FORMULACIÓN**  
 PUEP/DEUP O MODIFICACIÓN  
 SUSTANCIAL/NO SUSTANCIAL

**1997**

**APROBADO POR**  
 EL MITMA (FECHA)

**Orden FOM 19/5/05**

**ESTADO GENERAL**  
 DE LA TRAMITACIÓN

→

› Por Orden del Mº de Fomento de 19-may-2005 (BOE 13-jun-2005 (BOIB de 7-jul-2005) se aprueba definitivamente el PUEP del puerto de Palma de Mallorca.

› Con fecha 20 de agosto de 2019, se contrató A.T. para la elaboración y tramitación de una nueva propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Con fecha 6 de noviembre de 2019 se firmó el acta de inicio de los trabajos.

› Finalizada la propuesta definitiva, se ha presentado a distintos Organismos (Ayuntamiento de Palma, Consell de Mallorca, Puertos del Estado, Dirección General de Costas y Comisión de Medio Ambiente de Baleares).

› Tras estas presentaciones realizadas, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, en la sesión celebrada el 5 de mayo de 2021, acordó autorizar el

inicio de la tramitación del expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del puerto de Palma.

› Actualmente se encuentra en fase de información pública y oficial

**PUERTO**  
**Eivissa**

**FECHA DE FORMULACIÓN**  
 PLAN DIRECTOR O MODIFICACIÓN

**MARZO / 2004**

**ENVÍO A MITECO**  
 (FECHA)

**APROBADO POR CONSEJO**  
 RECTOR OPPE (FECHA)

**17/07/2006 (APB)**  
**18/07/2006 (OPPE)**

**ESTADO GENERAL**  
 DE LA TRAMITACIÓN

→

Se encuentra aprobado, ya que fue ratificado por el Consejo de Administración de la APB en su sesión de 17 de julio de 2006 y por el Consejo Rector de PPdeI en su sesión de 18 de julio de 2006.



**PUERTO  
Palma**

FECHA DE FORMULACIÓN  
PUEP/DEUP O MODIFICACIÓN  
SUSTANCIAL/NO SUSTANCIAL

**2016**

APROBADO POR  
EL MITMA (FECHA)

ESTADO GENERAL  
DE LA TRAMITACIÓN

→

- › En 2014 se elaboró propuesta de DEUP del Puerto de Eivissa, que en nov-2014 se presentó al Consejo de Navegación y Puerto, y fue aceptada por el Consejo de Administración de la APB en 26-feb-2015, para su tramitación. En 1-abr-2015 se inició la información pública y oficial, mantenida hasta nov-2015.
- › El 25-oct-2019, registro de entrada de 31-oct-2019, PPdeIE, al no haber emitido informe la citada Dirección General en el plazo señalado, remite el expediente de la DEUP a la Secretaria General Técnica del Ministerio de Fomento.
- › Con fecha 22-may-2020, registro de entrada en la APB de 27-may-2020, PPdeIE da traslado a la APB del informe, favorable con condiciones y observaciones, emitido por la Dir. Gral. de la Costa y el Mar de fecha 19-mar-2020.
- › El 13-jul-2020 la APB remite a PPdeIE escrito justificando cómo se han tenido en cuenta todas las condiciones y observaciones señaladas por la citada Dir. Gral. de la Costa y el Mar, con las modificaciones a la propuesta de DEUP (delimitación de las aguas II) que fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la APB el 30 de junio de 2020.
- › El 31-jul-2020 PPdeIE remite todo ello a la Dirección General de la Costa y el Mar. En su escrito de remisión, PPdeIE indica que transcurrido el plazo legal de un mes se entenderá que su informe resulta favorable, según lo prescrito en el artículo 69.4.c) del TRLPEMM, por lo que se procederá a efectuar una nueva remisión del expediente al MITMA para su aprobación, si procede.
- › El 22 de enero de 2021 se recibe escrito de PPdeIE en el que nos traslada nuevo informe favorable con condiciones emitido por la Dirección General de la Costa y el Mar de fecha 11 de enero de 2021.
- › El 8-feb-2021 la APB remite a PPdeIE escrito justificando que se cumplen todas las condiciones señaladas por la citada Dir. Gral. de la Costa y el Mar en su último informe.
- › La DEUP se encuentra en la SGT del MITMA, con el informe favorable de PPdeIE, desde el pasado día 26 de marzo de 2021 para su informe preceptivo y elevación al Ministro de la correspondiente OM para su firma.
- › Por Orden TMA/549/2021, de 20 de mayo, se aprueba la DEUP de Eivissa. (BOE de 4 de junio de 2021)
- › Se redactó nueva propuesta ajustada a la reubicación de actividades prevista, aceptada para su tramitación por el Consejo de Admón. el 26-oct-2016, y tras su información pública y oficial, aceptada en jul-2017 por dicho Consejo su revisión y modificación a la vista de las alegaciones, remitiéndose a PPdeIE el 19-sep-2017. PPdeIE solicitó informes ministeriales preceptivos, y en 18-dic-2017 y 11-ene-2018 trasladan los emitidos por el Mº de Hacienda, por el Mº de Defensa y por el Mº del Interior. En 23-ene-2018 (fuera de plazo) se recibió informe, en parte desfavorable, de la Dir. Gral. de Espacios Naturales y Biodiversidad del Govern de les Illes Balears. Teniendo en cuenta estos informes, se procedió a nueva revisión con pequeñas modificaciones de la propuesta de DEUP (Rev. Febrero/2018), de las que se informó al Consejo de Administración de la APB en 28-feb-2018, y fueron aprobadas por el mismo en 21-mar-2018, remitiéndose esta última revisión a PPdeIE el 5-abr-2018.
- › En 15-may-2018 se remitió, a petición de PPdeIE, declaración expresa de innecesariedad (por Consejo de Administración de la APB de 7-may-2018) de las parcelas D1, D2 y D3.
- › Tras diversas reiteraciones de PPdeIE a la Dir. Gral. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, dicha Dirección General emite informe favorable con observaciones el 25 de marzo de 2019, dándose traslado a la APB el 3-abr-2019.
- › El 16-may-2019 la APB remite a PPdeIE escrito en el que se da respuesta a todas las observaciones señaladas por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.
- › El 27-may-2019 PPdeIE remite a la Dir. Gral. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar escrito sobre las indicadas observaciones. Al citado escrito dicha Dirección General no emite respuesta, por lo que el 16-sep-2019, PPdeIE les vuelve a reiterar la petición de informe señalando el plazo de un mes.



PUERTO  
Alcúdia

FECHA DE FORMULACIÓN  
PUEP/DEUP O MODIFICACIÓN  
SUSTANCIAL/NO SUSTANCIAL

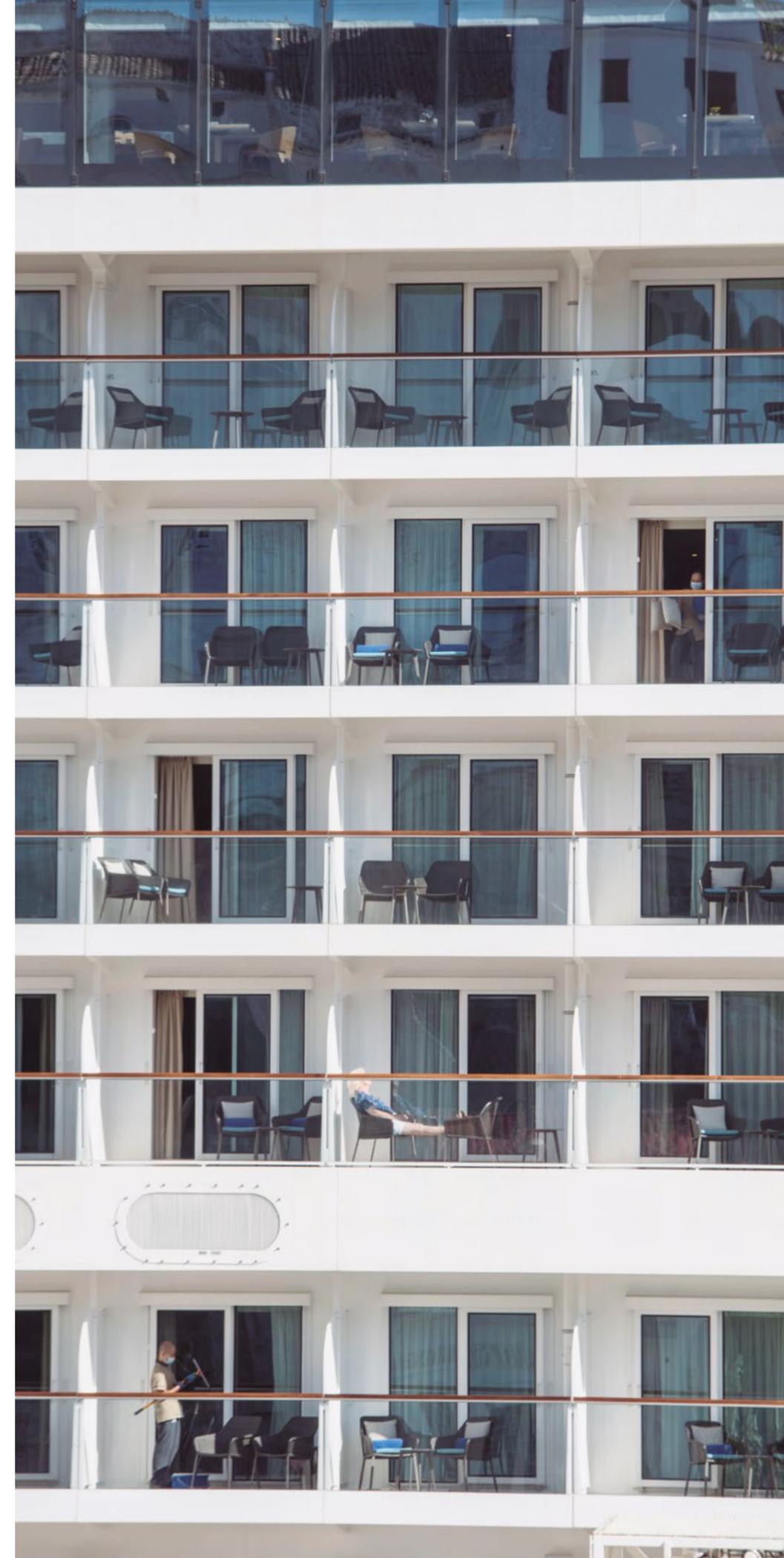
2018

APROBADO POR  
EL MITMA (FECHA)

ESTADO GENERAL  
DE LA TRAMITACIÓN

→

- › Durante 2015 se elaboró una propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Alcúdia.
- › Tras diversas reuniones con Consell de Mallorca y Ayuntamiento de Alcúdia se decidió no incluir en la misma la incorporación a la zona de servicio del puerto, como reserva, de parte de los terrenos de la antigua Central Térmica.
- › Tras diversos contactos y reuniones con PPdE durante los meses de diciembre de 2015 y enero de 2016, se redactó la propuesta aceptada por el Consejo de Administración el 3-feb-2016, para su tramitación.
- › Con fecha 24-feb-2016 (BOE) se inició el trámite de información pública y oficial, permaneciendo abierto hasta finales del año 2016.
- › En el Consejo de Administración de la APB de 5-abr-2017, y a la vista de las alegaciones efectuadas por el Ayuntamiento de Alcúdia, en las que solicitaba la desafectación de parte del Paseo Marítimo y la antigua piscina de GESA incluido el pinar colindante y parte del vial que atraviesa el puerto: "El Presidente informa que tras la reunión mantenida en PPdE a la que acudió el Ayuntamiento de Alcudia junto con la APB [...]. De esta reunión salió una visión del puerto de Alcúdia compartida, de forma que se llevará a cabo una nueva tramitación de la DEUP".
- › Se redactó una nueva propuesta, teniendo en cuenta las observaciones del Ayuntamiento realizadas el 2-mar-2018, la cual fue aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de la APB de 30-may-2018, encontrándose actualmente finalizado el periodo de información pública y oficial.
- › En este periodo de información pública y oficial, entre otros, han remitido escritos la Dir. Gral. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (a través de PPdE el 4-feb-2019, dejando en suspenso la emisión de su informe preceptivo "en tanto en cuanto no se subsanen" una serie de aspectos) y la Dir. Gral. de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Conselleria de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Govern de las Islas Baleares (el 13-ago-2018, en sentido contrario del informe del Subcomité de Red Natura 2000 de 22-nov-2016 que acordaba excluir de afectación la DEUP al no preverse entonces afectación apreciable al LIC).
- › Tras diversas reuniones y consultas con la citada Dir. Gral. de Espacios Naturales y Biodiversidad, se propone reducir la Zona de aguas II de la DEUP de forma consensuada e informada favorablemente por la Capitanía Marítima, por lo que el 30-abr-2020 se les remite escrito de respuesta con detalles de dicha reducción y aportando la información y aclaraciones solicitadas en su informe. Sin embargo, el 23-jun-2020, se recibe de dicha Dir. Gral. resolución certificando que la propuesta de DEUP puede afectar de forma apreciable al LIC, por lo que se insta a la APB a solicitar ante el órgano sustantivo el inicio de procedimiento de evaluación ambiental y a presentar un estudio de evaluación de las repercusiones ambientales sobre el lugar Red Natura 2000. Teniendo en cuenta los conocidos informes al respecto de los Servicios Jurídicos de Puertos del Estado, y de la propia Abogacía General, y a la vista de la diferente interpretación que en la citada Resolución se hace sobre la aplicabilidad de la evaluación ambiental a las DEUPs, el 30-sep-2020 se avanza a PPdE su contenido (y antecedentes), solicitándose informe en relación a esta tramitación, teniendo en cuenta el precedente que –también para otras DEUPs del SPE– podría suponer acceder a lo requerido por la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Govern de les Illes Balears.
- › Para responder a lo solicitado por la Dir. Gral. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, entre otras cosas, la APB solicitó informe, el 31-ene-2019 (reiterado el 14-nov-2019), a la Comisión Insular del Patrimonio Histórico del Consell de Mallorca sobre el BIC de la Torre de Aucanada y su eventual afección sobre la propuesta de DEUP. El 20-jul-2020 se recibe el informe de la Comisión Insular del Patrimonio Histórico. El 30-sep-20 se envía a PPdE la información solicitada por la entonces Dir. Gral. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, solicitándose su remisión a la actual Dir. Gral. de la Costa y el Mar para que –dando por subsanados los aspectos requeridos en su anterior resolución– pueda emitir el correspondiente informe, tal y como previene el art.69.4.a del TRLPEMM.
- › Actualmente se está a la espera del informe definitivo de la Dir. Gral. de la Costa y el Mar.



PLANIFICACIÓN

**PUERTO  
Maó**

FECHA DE FORMULACIÓN  
 PUEP/DEUP O MODIFICACIÓN  
 SUSTANCIAL/NO SUSTANCIAL

**2015**

APROBADO POR  
 EL MITMA (FECHA)

**Orden FOM 14/3/06**

ESTADO GENERAL  
 DE LA TRAMITACIÓN

→

- › Por Orden del Mº de Fomento de 14-mar-2006 se aprobó definitivamente el PUEP del puerto de Maó.
- › En 2014 se elaboró una propuesta de nueva DEUP del Puerto de Maó. En el mes de noviembre de 2014, se presentó en el Consejo de Navegación y Puerto de Maó, y se remitió a PPdelE antes de proceder a su tramitación, y tras diversas reuniones, se redactó la propuesta inicial aceptada por el Consejo de Administración el 26 de febrero de 2015, autorizando su tramitación.
- › Con fecha 1 de abril de 2015 (BOE) se inició el trámite de información pública y oficial, abierto hasta mediados de noviembre de 2015, debido a diversas peticiones fundamentadas en cambios de los equipos de gobierno tras las elecciones de mayo de 2015.
- › El 21 de diciembre de 2016 el Consejo de Administración adoptó el acuerdo de proponer la aprobación de la DEUP, revisada tras las alegaciones, al Ministerio de Fomento, previo

- informe de PPdelE, a quién se remitió el expediente el 23-feb-2017.
- › El 23-02-2017 se remitió todo el expediente a PPdelE para continuar con su tramitación. Y de nuevo el 2 de octubre de 2017, incorporando subsanaciones y aclaraciones solicitadas, e informando al Consejo de Administración.
- › Con fecha 11 de diciembre de 2017 PPdelE remite a la APB informe favorable, con observaciones, del Ministerio de Hacienda y Función Pública.
- › En junio 2018 se hace nueva revisión, teniendo en cuenta todos los informes y alegaciones de los distintos ministerios, se informa al Consejo de Administración y se remite a PPdelE el 24 de julio de 2018.
- › Con fecha 19-jun-2019, PPdelE remite escrito indicando que se realicen una serie de modificaciones y aclaraciones sobre los usos portuarios, el cual se contesta favorablemente por la Dirección de la APB el 3-jul-2019. De estas últimas modificaciones se ha informado al Consejo de Administración de la APB con fecha 18-sep-2019.

- › Con estas últimas modificaciones y corrección de erratas detectadas en la propuesta inicial, se preparó Documento Refundido remitido a PPdelE el 3-oct-2019 para continuar con su tramitación.
- › Con fecha 17-oct-2019 PPdelE remite a la Dir. Gral. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (registro de entrada de 28-oct-2019) escrito solicitando la emisión del correspondiente informe, señalando el plazo de un mes.
- › En diciembre de 2019 PPdelE, al no haber emitido informe la citada Dirección General en el plazo señalado, remite el expediente definitivo de la DEUP a la Secretaria General Técnica del MITMA solicitando su aprobación, si procede.
- › Actualmente se está a la espera del informe definitivo de la Dir. Gral. de la Costa y el Mar; informe preceptivo según el MITMA.

**PUERTO  
La Savina**

FECHA DE FORMULACIÓN  
 PUEP/DEUP O MODIFICACIÓN  
 SUSTANCIAL/NO SUSTANCIAL

**1996**

APROBADO POR  
 EL MITMA (FECHA)

**Orden FOM 27/10/03**

ESTADO GENERAL  
 DE LA TRAMITACIÓN

→

- › Por Orden del Mª Fomento de 27-oct-2003 (BOE de 13-nov-2003, BOCAIB de 6-ene-2004) se aprobó definitivamente el PUEP del puerto de la Savina.
- › Por Resolución del Presidente de PPdelE de fecha 14-may-2010 se aprobó la modificación no sustancial del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto del Savina. De acuerdo con el artículo 97.2 de la entonces vigente Ley 48/2003 se procedió a dar cuenta de dicha aprobación al Ministro de Fomento y a solicitar su publicación en el BOE. Dicha resolución de aprobación se publicó en el BOE de 6-ago-2010 y BOIB de 8-ene-2011.
- › Con fecha 9-oct-2019 se contrató una A.T. para iniciar la elaboración y tramitación de una nueva propuesta de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios en la que, además

- de ajustarse los límites de la ZSP y revisarse y actualizarse los usos en las diferentes áreas, se excluyan y se incorporen una serie de espacios en la zona SW del puerto (según acuerdo del Consejo de Administración de la APB de 25-04-2018).
- › Recibido el informe favorable del Consell de Fomentera sobre la compatibilidad de los usos portuarios en terrenos incluidos en el PUEP vigente (actualmente titularidad de Salinera Española, S.A.) con la declaración de BIC que afecta a los mismos, con fecha 8 de octubre de 2020 se firmó el acta de inicio de los trabajos.
- › Actualmente se está en fase de elaboración de la propuesta.

## Planes Especiales de Ordenación de Espacios Portuarios

**PUERTO**  
**Palma**

**MUNICIPIOS**  
**Palma**

**FECHA DE FORMULACIÓN**  
**PLAN ESPECIAL**  
**25/06/92**

**INFORME DE PUERTOS**  
**DEL ESTADO**  
**No procedía**

**APROBACIÓN DEFINITIVA POR**  
**ADMÓN. COMPETENTE (FECHA)**

**30-01-1997**  
**Ayuntamiento de**  
**Palma**

**OBSERVACIONES** →

**ENVÍO DE COPIA P. ESPECIAL**  
**APROBADO A OPPE (FECHA)**

› Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Palma de Mallorca en sesión extraordinaria de 30 de enero de 1.997, y publicada esta aprobación en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares (BOCAIB) nº 26 de 01/03/97.

› El Texto Refundido se aprobó en el Pleno Municipal de 30 de octubre de 1997, publicándose en el BOCAIB nº 2 de 3 de enero de 1998.

› Actualmente la APB ha elaborado una modificación puntual nº 1 para trasladar la edificabilidad de unos edificios demolidos en el Contramuelle Mollet a las estaciones marítimas de los muelles de Poniente.

› Un avance de dicha modificación puntual nº 1 se remitió al ayuntamiento el 27 de marzo de 2018 y con fecha 8 de mayo de 2018 el ayuntamiento emitió informe solicitando subsanaciones, aclaraciones y ampliación de información. En respuesta a lo solicitado, la APB con fecha de 14 de diciembre de 2018 traslada nueva documentación complementaria al Ayuntamiento de Palma para iniciar la tramitación de dicha modificación puntual nº 1.

› Con fecha 26 de junio de 2019 se recibe escrito del Ayuntamiento trasladando informe del órgano ambiental y en el que nos comunican que dicha modificación se ha de someter a Evaluación Ambiental Estratégica simplificada, para lo cual se les ha de remitir la documentación que detallan en su informe.

› Con fecha 25 de septiembre de 2019 se remite al ayuntamiento la documentación solicitada.

› Nuevamente, el ayuntamiento con fecha 10 de diciembre de 2019, nos solicita más información y aclaraciones sobre diversos temas.

› Con fecha 7 de abril de 2020 se remite al Ayuntamiento de Palma la nueva versión de la modificación con toda la información solicitada, para que la remitan al órgano ambiental.

› Con fecha 4 de mayo de 2020, el Ayuntamiento de Palma da por correcta la documentación recibida y la remite a la Comisión Balear de Medio Ambiente para que realice su correspondiente informe ambiental estratégico.

› Con fecha 22 de octubre de 2020, se recibe la resolución del presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por la que se formula el informe ambiental estratégico. El ayuntamiento a su vez puso a información pública la propuesta de modificación del plan, como avance de la misma.

› Dicho Informe Ambiental Estratégico concluye con la no sujeción a Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria la modificación puntual nº1 del Plan Especial del puerto de Palma ya que no se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, siempre que se cumplan las medidas correctoras propuestas en el documento ambiental y los condicionantes señalados en la citada resolución.

› Finalizada la elaboración del Plan Especial, incluida la documentación ambiental correspondiente, con fecha 27 de octubre de 2021 fue aprobada su formulación por el Consejo de Administración de la APB.

› Con fecha 3 de noviembre de 2021 se remite al Ayuntamiento de Palma la indicada modificación puntual nº 1 del Plan Especial solicitándose su aprobación inicial y los trámites posteriores para su aprobación definitiva.

› La APB formulará en su momento, cuando se apruebe la nueva propuesta de DEUP que se encuentra en fase de tramitación, un nuevo Plan Especial para todo el puerto.

**PUERTO**  
**Maó**

**MUNICIPIOS**  
**Maó y Es Castell**

**FECHA DE FORMULACIÓN**  
**PLAN ESPECIAL**  
**25/06/92**

**INFORME DE PUERTOS**  
**DEL ESTADO**  
**No procedía**

**APROBACIÓN DEFINITIVA POR**  
**ADMÓN. COMPETENTE (FECHA)**

**17-03-1995**  
**Comisión insular**  
**de Urbanismo de**  
**Menorca**

**OBSERVACIONES** →

**ENVÍO DE COPIA P. ESPECIAL**  
**APROBADO A OPPE (FECHA)**

› Aprobado definitivamente por la Comisión Insular de Urbanismo de Menorca en sesión de 17 de marzo de 1.995, en la parte que afecta al término municipal de Mahón, quedando pendiente el término municipal de Es Castell en tanto en cuanto no se apruebe el Plan Director Sectorial de Instalación de Industrias Energéticas de Menorca y no se modifique consecuentemente por el Ayuntamiento de Es Castell el Plan General de Ordenación Urbana de dicho término municipal.

› El Texto Refundido fue aprobado el 16/10/95, y dicha aprobación fue publicada en el BOCAIB nº 137 de 2 de noviembre de 1.995.

› Cuando se apruebe definitivamente la nueva DEUP del puerto de Maó, la APB elaborará y formulará un nuevo Plan Especial para todo el puerto.

**PUERTO**  
**La Savina**

**MUNICIPIOS**  
**Formentera**

**FECHA DE FORMULACIÓN**  
**PLAN ESPECIAL**  
**25/06/92**

**INFORME DE PUERTOS**  
**DEL ESTADO**  
**No procedía**

**APROBACIÓN DEFINITIVA POR**  
**ADMÓN. COMPETENTE (FECHA)**

**11-06-1997**  
**Comisión insular de**  
**Urbanismo de**  
**Ibiza-Formentera**

**OBSERVACIONES** →

**ENVÍO DE COPIA P. ESPECIAL**  
**APROBADO A OPPE (FECHA)**

› Aprobado definitivamente por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza-Formentera en sesión de 11 de junio de 1997.

› El Texto Refundido sellado se publicó en el BOCAIB nº 54 de 21 de abril de 1.998.

› La APBestá elaborando un nuevo Plan Especial, consensuado con el Consell de Formentera, para mejorar y clarificar algunos aspectos del actualmente vigente.

› Con fecha 20 de marzo de 2018 se remitió al Órgano Sustantivo (Consell de Formentera) el documento de solicitud de inicio de procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, el cual lo aceptó y lo informó favorablemente, remitiéndolo el 17 de mayo de 2018 a la Comisión Balear de Medio Ambiente para la emisión del correspondiente informe ambiental estratégico.

› Con fecha 12 de abril de 2019 se recibe informe de la Comisión Balear de Medio Ambiente solicitando más documentación y aclaraciones, las cuales se remiten el 3 de junio de 2019.

› A posteriori, con fecha 7 de noviembre de 2019, la Comisión Balear de Medio Ambiente nos remite un nuevo informe emitido el 23 de septiembre de 2019 por el Servicio de Planificación en el Medio Natural, en el que nos solicitan nueva documentación y aclaraciones.

› Con fecha 14 de noviembre de 2019, la APB remite la nueva documentación solicitada.

› Tras diversas reuniones y contactos mantenidos con la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, ésta Dirección General remite con fecha 29 de noviembre de 2019 informe favorable de no afección al medioambiente.

› Con fecha 19 de diciembre de 2019 se recibe de la Comisión Balear de Medio Ambiente el informe ambiental estratégico favorable.

› Finalizada la elaboración del Plan Especial, incluida la documentación ambiental correspondiente, con fecha 26 de febrero de 2020 fue aprobada su formulación por el Consejo de Administración de la APB.

› Con fecha 4 de marzo de 2020 se remite al Consell Insular de Formentera el indicado Plan Especial solicitándose su aprobación inicial y los trámites posteriores para su aprobación definitiva.

› En reunión con el Consell de Formentera de 21-sep-2020 nos informan de que se ha sometido a informes internos, y que próximamente lo aprobarán inicialmente y lo someterán a información pública.

› Con fecha 24 de noviembre de 2020, la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) recibió la Comunicación del acuerdo tomado por la comisión técnica asesora de urbanismo, ordenación del territorio, patrimonio histórico y actividades del Consell Insular de Formentera (CTA), para completar la documentación. En dicho acuerdo se informa favorablemente la aprobación inicial del puerto de la Savina, si bien se solicita a la APB, como promotor del Plan Especial del puerto de la Savina, que se incorporen a dicho documento una serie de condicionantes antes de la aprobación inicial y exposición pública.

› Finalizada la documentación incluyendo los condicionantes solicitados, se elevará al próximo Consejo de Administración para que apruebe nuevamente su formulación, para a posteriori remitirlo al Consell Insular de Formentera para su aprobación inicial y los trámites posteriores para su aprobación definitiva.

› En dicha formulación también se tratarán unas nuevas peticiones solicitadas por el Consell el 9 de noviembre de 2021.

› Cuando se apruebe definitivamente la nueva DEUP en fase de estudio, la APB elaborará y formulará un nuevo Plan Especial para todo el puerto.

**PUERTO**  
**Alcúdia**

**MUNICIPIOS**  
**Alcúdia**

**FECHA DE FORMULACIÓN**  
**PLAN ESPECIAL**  
**25/06/92**

**INFORME DE PUERTOS**  
**DEL ESTADO**  
**No procedía**

**APROBACIÓN DEFINITIVA POR**  
**ADMÓN. COMPETENTE (FECHA)**

**20-02-2004**  
**Comisión Insular**  
**de Ordenación del**  
**Territorio, Urbanismo**  
**y Patrimonio**  
**Histórico del Consell**  
**Insular de Mallorca**

**OBSERVACIONES** →

**ENVÍO DE COPIA P. ESPECIAL**  
**APROBADO A OPPE (FECHA)**

› Aprobado definitivamente, con prescripciones, por la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico del Consell Insular de Mallorca, en su sesión de 20 de febrero de 2.004, y publicado en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB) nº 28 de 26 de febrero de 2004.

› El Texto Refundido fue aprobado el 27 de febrero de 2009.

› Cuando se apruebe la DEUP del Puerto de Alcúdia, la APB formulará un nuevo Plan Especial.



## Relación con otros instrumentos de planificación territorial y sectorial

En la elaboración del Plan Estratégico, en los Planes Directores de Infraestructuras, en las Delimitaciones de los Espacios y Usos Portuarios y especialmente en los Planes Especiales de ordenación de los usos y actividades portuarias, y en los propios proyectos y estudios complementarios para la ejecución de obras, suele hacerse un análisis y justificarse suficientemente la interacción y coherencia de cada uno de ellos con los instrumentos de planificación y ordenación territorial, sometiéndose a los correspondientes procedimientos de evaluación y tramitación. En particular, con las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) y los Planes Territoriales Insulares (PTI) que las desarrollan en cada una de las islas, de acuerdo con la Ley autonómica 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial.

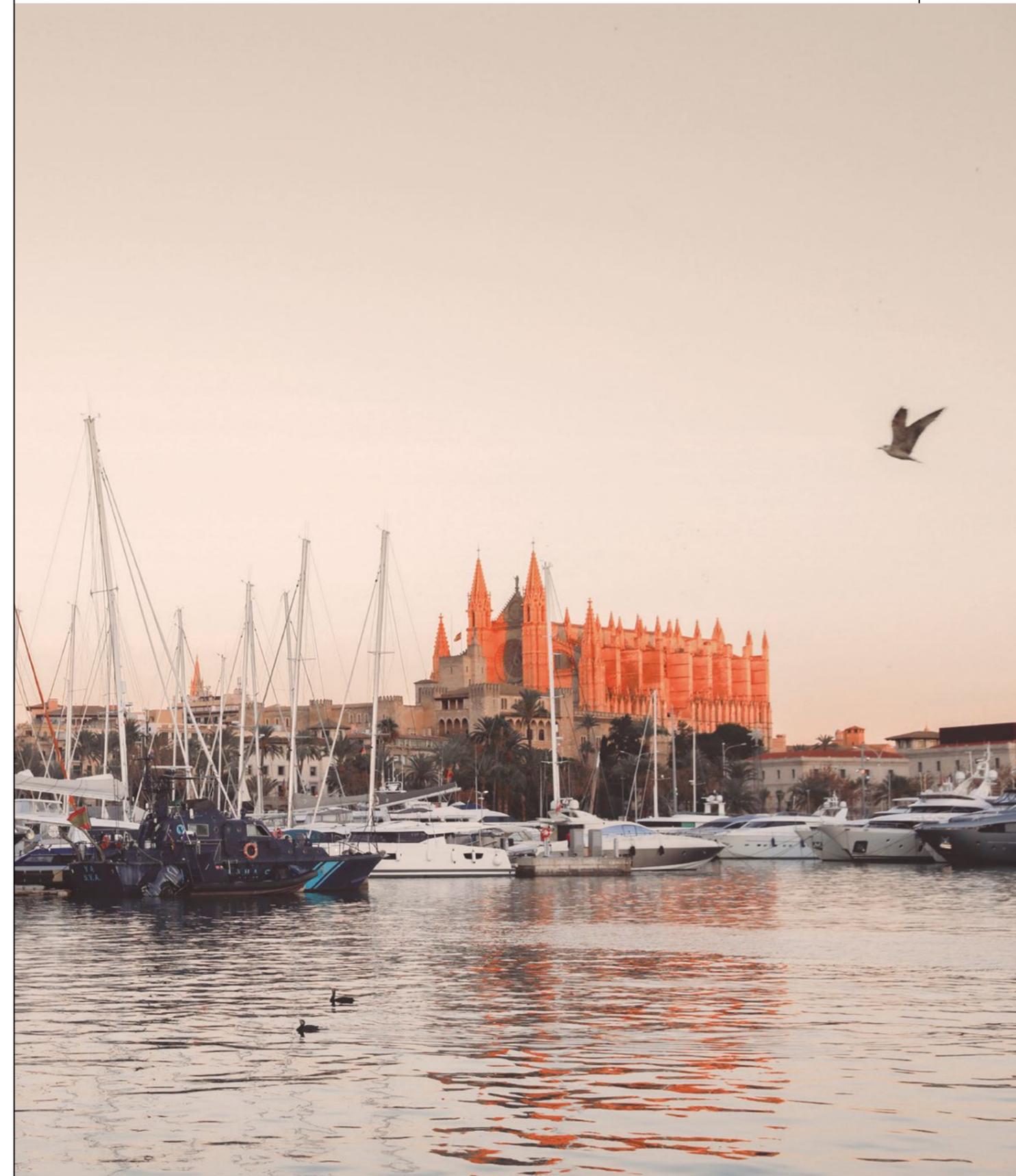
También para el Plan Estratégico se han tenido en cuenta el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (2019-2026), aprobado por Decreto 35/2019, de 10 de mayo (BOCAIB de 11 de mayo de 2019), y el Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears y su modificación aprobada por Decreto 33/2015, de 15 de mayo (BOIB 73, de 16 de mayo de 2015). Así como la Ley autonómica 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética (BOE núm. 89, de 13 de abril de 2019).

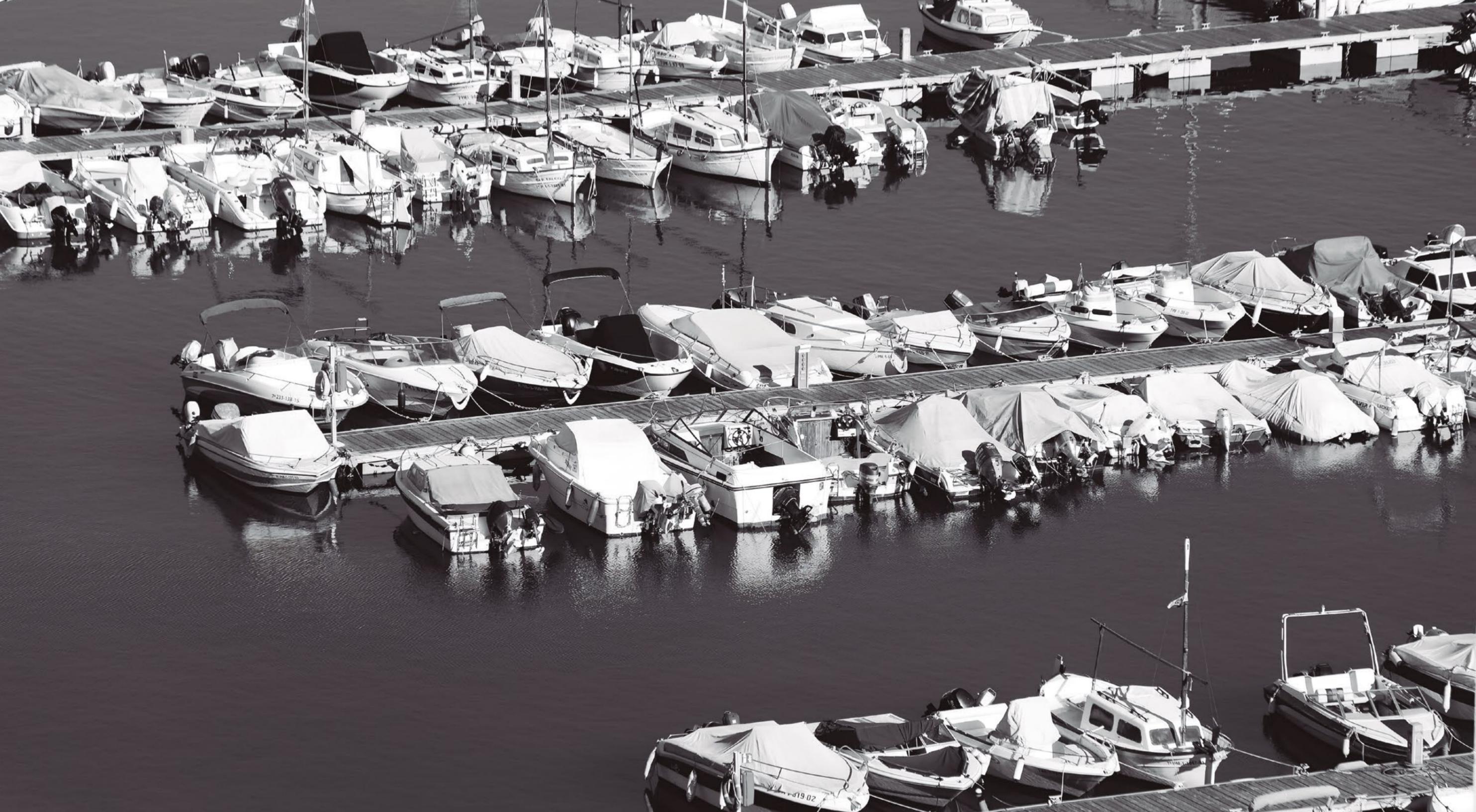
Durante la tramitación ambiental estratégica, el 13-sep-2019 se informó por la APB, aportándose a PortsIb información complementaria en 2020, del avance o borrador del Plan general

de Puertos de la Comunidad Autónoma, instrumento de planificación recogido en la Ley de Puertos de Baleares, cuyo objeto es la "ordenación de los puertos y de las instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears", no siendo el caso de los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina, por lo que se ha pedido no incluya ningún tipo de determinación que interfiera en las competencias estatales sobre los mismos, aunque se puedan compartir y de hecho se comparten muchos principios y objetivos generales de la planificación estratégica.

Igualmente se vienen analizando e informando otros instrumentos de planificación territorial y sectorial. Particularmente, en 2020 y 2021:

- Consulta y petición de informe de la Comisión Balear de Medio Ambiente en relación a la elaboración del documento de alcance de la Revisión del PGOU de Palma. Evaluación ambiental estratégica ordinaria. 9 de septiembre de 2020.
- Informe al Ayuntamiento de Palma sobre la Revisión del PGOU. 3 de noviembre de 2021
- Informe al Ayuntamiento de Eivissa sobre la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de la Ciudad de Eivissa. 10 de julio de 2020, y a la Comisión Balear de Medio Ambiente en mayo de 2021.
- Informe al Consell de Eivissa sobre el Plan de Servicios de Transporte Regular de Viajeros por Carretera de la Isla de Eivissa. 15 de julio de 2020.
- Consulta y petición de informe de la Comisión Balear de Medio Ambiente en relación con la elaboración del documento de alcance del Plan Hidrológico de les Illes Balears de tercer ciclo (2021-2027). Evaluación ambiental estratégica ordinaria. 4 de agosto de 2020.





6

DOMINIO PÚBLICO

# ● Dominio Público

El Departamento de Explotación Portuaria de la APB, tiene encomendada entre otras funciones la de la gestión del dominio público portuario a través del otorgamiento de concesiones y autorizaciones de ocupación y el otorgamiento de autorizaciones para el desarrollo de actividades comerciales, industriales y de servicios así como el seguimiento del cumplimiento de las condiciones de cada uno de los títulos otorgados.

También está entre las funciones del Departamento de Explotación Portuaria, la prestación del servicio de amarre a embarcaciones en gestión directa.

De forma sucinta se relacionan algunos de los tipos de expedientes que tramita el Departamento de Explotación Portuaria:

- El otorgamiento de autorizaciones para la ocupación de dominio público conforme a lo establecido en la Sección 2ª del TRLPEMM.
- El otorgamiento de concesiones para la ocupación de dominio público conforme a lo establecido en la Sección 3ª del TRLPEMM.
- Las solicitudes de las prórrogas de concesiones conforme lo recogido en el artículo 82 del TRLPEMM.
- Las solicitudes de las ampliaciones de plazo conforme a lo establecido en la Disposición Transitoria Décima del TRLPEMM. Se han presentado 17 solicitudes.
- La aprobación técnica de los proyectos y de obras e instalaciones en dominio público, y sus modificaciones técnicas.
- Realiza el seguimiento de las obras ejecutadas por los concesionarios en el dominio público.
- El seguimiento de las condiciones fijadas en los condicionados de cada una de las concesiones de dominio público.
- Control económico de las concesiones para la facturación de la tasa de actividad.
- Tramitación de la aprobación de los Reglamentos de Explotación y Policía de cada una de las concesiones de dominio público.
- Tramitación de las actualizaciones y revisiones de tarifas de las concesiones.
- Redacción de los pliegos de bases y cláusulas para la elección de la oferta más ventajosa de los concursos convocados para el otorgamiento de concesiones y autorizaciones.
- Redacción de los condicionados de las autorizaciones y concesiones de dominio público.
- Tramitación de las autorizaciones para la prestación de servicios comerciales en el dominio público.
- Redacción y seguimiento de los convenios del artículo 73.3 del TRLPEMM.
- Estudio de las ofertas técnicas para el otorgamiento de concesiones.
- Informes técnicos sobre concesiones de dominio público para la Abogacía del Estado y la Asesoría Jurídica de la APB, en los recursos de reposición y recursos contenciosos administrativos.
- Redacción de las propuestas de Dominio Público que se elevan al Consejo de Administración.
- Mantener actualizada la cartografía de los puertos en las zonas concesionadas.
- Preparación de la parte de inversión ajena en los Planes de Inversiones de la Autoridad Portuaria.
- Redacción de los anuncios de BOE y BOIB en todo lo relacionado con gestión de dominio público.



El resumen de títulos de dominio público gestionados por la APB es el siguiente:

	ALCÚDIA	EIVISSA	LA SAVINA	MAÓ	PALMA	TOTAL GENERAL
AUTORIZACIÓN DE OCUPACIÓN	108	231	82	243	423	1.087
CONCESIÓN	13	13	6	26	44	102
CONVENIO		2	1	1	2	6
AUTORIZACIÓN COYUNTURAL	7	84	51	106	221	469
SERVICIO COMERCIAL	127	143	58	67	712	1.107
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>255</b>	<b>473</b>	<b>198</b>	<b>443</b>	<b>1.402</b>	<b>2.771</b>



En cuanto a la gestión de amarres de gestión directa, el área de dominio público de la APB se ocupa de los siguientes:

#### INSTALACIONES DE GESTIÓN DIRECTA GESTIONADAS POR LA APB

PUERTO	ZONA	E<10	10 <E <15	
PALMA	MUELLE DEL JONQUET/SAN MAGÍN	501	1	1344
	DÁRSENA DE C'AN BARBARÁ	373	0	
	PUERTO DE PORTIXOL	467	2	
	TOTAL	1341	3	
ALCÚDIA	DÁRSENA COMERCIAL ALCÚDIA	91	0	91
	TOTAL	91	0	
MAÓ	MAHÓN DIVERSOS MUELLES	653	25	678
	TOTAL	653	25	
EIVISSA	PANTALÓN MUELLE PESQUERO	10	0	10
	TOTAL	10	0	
				<b>2123</b>

Y se desglosa por tipo de servicio en:

TÍTULOS DOMINIO PÚBLICO DESGLOSADOS	ALCÚDIA	EIVISSA	LA SAVINA	MAÓ	PALMA	TOTAL GENERAL
<b>AUTORIZACIÓN</b>	<b>108</b>	<b>231</b>	<b>82</b>	<b>243</b>	<b>423</b>	<b>1.087</b>
AUTORIZACIÓN POR CONSUMO		1	1	2	1	5
AUTORIZACIÓN POR SOLICITUD	89	152	69	202	197	709
CESIÓN DE USO	3	43	1	7	126	180
LOCAL POR SOLICITUD	16	35	11	32	99	193
<b>CONCESIÓN</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>26</b>	<b>44</b>	<b>102</b>
CONCESIÓN POR COMPETENCIA DE PROYECTOS	1				1	2
CONCESIÓN POR CONCURSO		4	5	3	18	30
CONCESIÓN POR SOLICITUD	12	9	1	23	25	70
<b>CONVENIO</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>
<b>COYUNTURAL</b>	<b>7</b>	<b>84</b>	<b>51</b>	<b>106</b>	<b>221</b>	<b>469</b>
SERVICIO COMERCIAL	127	143	58	67	712	1.107
COMPRA DE PESCADO					113	113
CONSIGNATARIO	8	23	3	11	24	69
SERVICIO COMERCIAL	119	120	55	56	575	925
<i>ACTIVIDADES PESQUERAS</i>		1	1		1	3
<i>COMERCIO</i>	14	63	43	9	60	189
<i>DISTRIBUCIÓN/CONDUCCIÓN</i>					2	2
<i>GESTIÓN RESIDUOS</i>					8	8
<i>INSTALACIONES NÁUTICAS</i>					1	1
<i>MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN EMBARCACIONES</i>	96	41	6	39	460	642
<i>PROVISIONISTA DE BUQUES</i>					7	7
<i>SERVICIO AL PASAJE</i>					3	3
<i>SUMINISTRO</i>		3	1	4	2	10
<i>TRANSPORTE MARÍTIMO</i>	9	12	4	4	31	60
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>255</b>	<b>473</b>	<b>198</b>	<b>443</b>	<b>1.402</b>	<b>2.771</b>



7

## INFRAESTRUCTURAS

- DIMENSIONAMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS
- PRINCIPALES INVERSIONES ACOMETIDAS EN 2021. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE APOYO A LA EXPLOTACIÓN
- PROYECTOS SINGULARES DE 2021 POR PUERTO

# Infraestructuras

## Dimensionamiento de las infraestructuras portuarias

La infraestructura provista por la APB se planifica y adapta en cada uno de sus puertos a:

- La evolución y estructura de los tráficos, teniendo en cuenta los diferentes tipos de mercancías (graneles sólidos, graneles líquidos, mercancía general, etc.) y de pasajeros.
- La evolución del tamaño, tecnología y especialización de buques.
- La integración del transporte marítimo con otros modos de transporte terrestre y la optimización de los accesos al puerto.
- La integración del puerto con su entorno natural y urbano.
- La evolución previsible de los diferentes tipos de tráficos y de las rentabilidades previstas de las infraestructuras generadas.

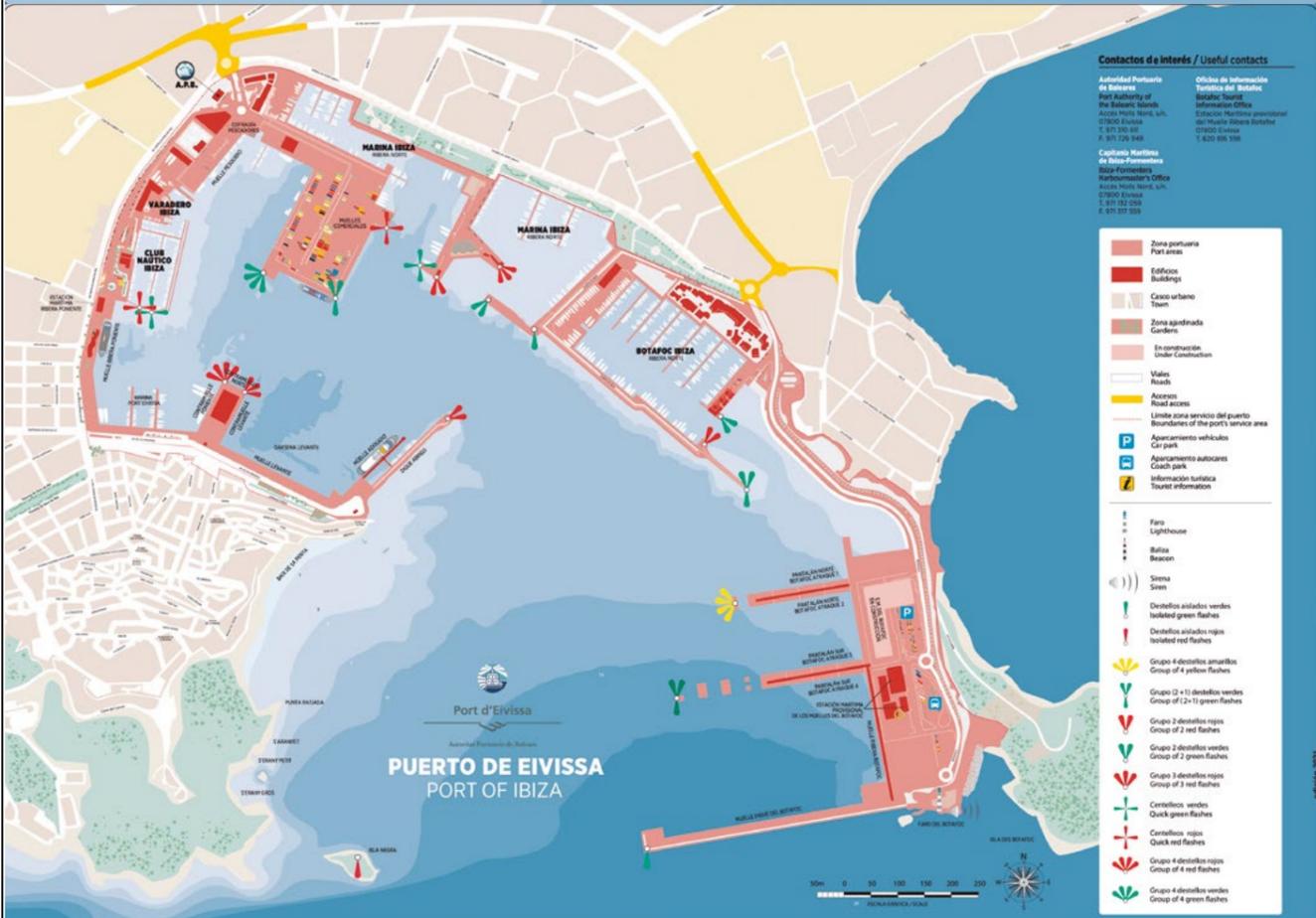
La magnitud de los puertos gestionados por la APB se resume en la siguiente tabla:

<b>LONGITUD (M)</b>	<b>DÁRSENAS COMERCIALES</b>	<b>DÁRSENAS PESQUERAS</b>	<b>OTRAS DÁRSENAS</b>	<b>TOTAL</b>
PUERTO DE PALMA	5.886,80	621	5.273	11.780,80
PUERTO DE ALCÚDIA	994	140	145	1.279,00
PUERTO DE MAÓ	1.593,70	120	3.567	5.280,70
PUERTO DE EIVISSA	3.474,22	249	73	3.796,22
PUERTO DE LA SAVINA	622	0	140	762

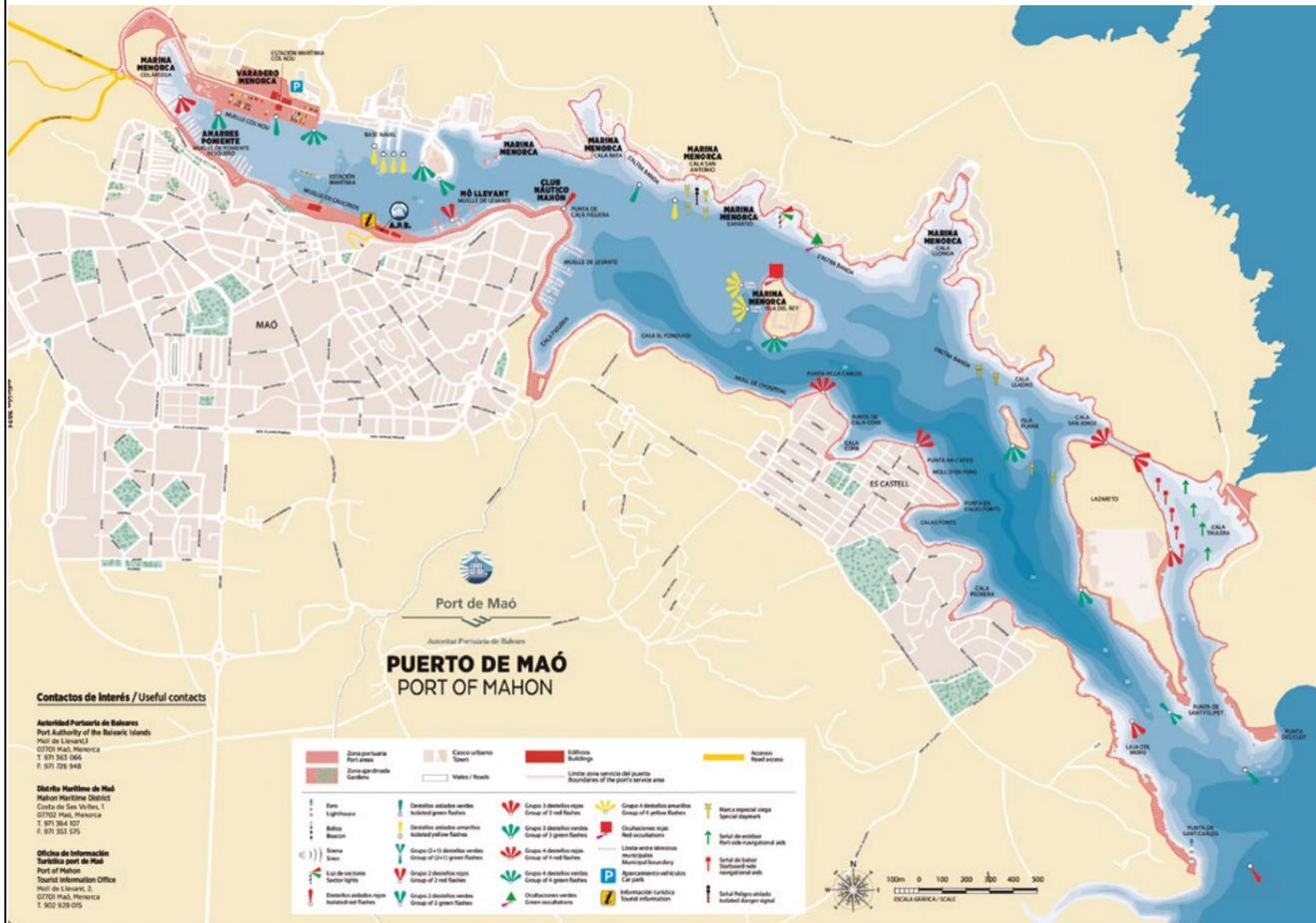
<b>SUPERFICIE (M2)</b>	<b>ALMACENES</b>					<b>TOTAL</b>
	<b>DESCUBIERTOS</b>	<b>CUBIERTOS Y ABIERTOS</b>	<b>CERRADOS</b>	<b>VIALES</b>	<b>RESTO</b>	
PUERTO DE PALMA	255.098	9.142	18.282	241.188	506.954	1.030.664
PUERTO DE ALCUDIA	53.573	2.300	0	24.116	163.561	243.550
PUERTO DE MAÓ	58.945	0	0	80688	131.957	271.590
PUERTO DE EIVISSA	126.312	400	0	62.812	175.388	364.912
PUERTO DE LA SAVINA	1.445	0	0	21.566	60.047	83.058
	495.373	11.842	18.282	430.370	1.037.907	1.993.774

Se incluyen a continuación los planos informativos de la distribución de cada uno de los puertos gestionados por la APB:





INFRAESTRUCTURAS





El detalle de características técnicas de cada puerto puede consultarse en la sección Características Técnicas de la memoria anual.

## Principales inversiones acometidas en 2021. Nuevas infraestructuras de apoyo a la explotación

A continuación, se indican las inversiones relacionadas directamente con la Sostenibilidad más destacables en 2021 con la descripción de la inversión, presupuesto de adjudicación y tipología de inversión certificada.

### INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA (SOSTENIBILIDAD) EN EL AÑO 2021

Nº EXPEDIENTE	DENOMINACIÓN DE LOS PROYECTOS O ADQUISICIONES EN INFRAESTRUCTURA	INVERSION 20201
<b>INFRAESTRUCTURA</b>		
<b>→ PALMA</b>		
P.O.40.17	A.T. para la redacción del Proyecto y Dirección de Obra de los Proyectos de Rehabilitación de las infraestructuras de atraque en varios muelles del puerto de Palma (LOTE 2: A.T. para la redacción del Proyecto y Dirección de Obra de los Proyectos de Rehabilitación de las infraestructuras de atraque en los muelles Dique del oeste alin. 2 y Ribera San Carlos del puerto de Palma)	39.335,72
P.O.40.17	A.T. para la redacción del Proyecto y Dirección de Obra de los Proyectos de Rehabilitación de las infraestructuras de atraque en varios muelles del puerto de Palma (LOTE 3: A.T. para la redacción del Proyecto y Dirección de Obra de los Proyectos de Rehabilitación de las infraestructuras de atraque en los muelles Paraires y poniente sur alin. 1 del puerto de Palma)	9.337,26
P.O. 52.18	A.T. para la redacción del Proyecto Constructivo y Dirección de Obra para la remodelación urbanística del Paseo Marítimo de Palma	44.858,78
P.O. 125.18	A.T. para la redacción del proyecto básico para la integración puerto-ciudad en la zona del Contramuelle Mollet y redacción del proyecto constructivo de los espacios libres de edificación de los jardines de Sant Elm	17.988,66
P.O. 41.19	A.T. para la evaluación de las repercusiones del proyecto P.O. 89.18 a la Red Natura 2000 y tramitación de la correspondiente solicitud de autorización ante el órgano sustantivo	273,30
P.O. 78.16	Modificado 1. Nuevo colector para el drenaje de las aguas pluviales en el arranque del Muelle de Paraires del puerto de Palma	137.174,29
P.O. 98.17	Sustitución de la tubería de agua potable en galería de servicios y tendido de la red de Media Tensión en una nueva canalización en el Dique del Oeste y el Muelle de Ribera de San Carlos del puerto de Palma	134.207,17
P.O. 82.18	Instalación de un sistema de control de accesos para vehículos al área de operación en la estación marítima nº6 del puerto de Palma	12.135,51
P.O. 19.21	Adecuación de las dependencias del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil en la Estación Marítima Nº2 del puerto de Palma (Lote1)	43.475,88
P.O. 19.21	Adecuación de las dependencias del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil en la Estación Marítima Nº2 del puerto de Palma (Lote2)	8.008,29
<b>SUBTOTAL INVERSIÓN PUERTO DE PALMA 2021</b>		<b>446.794,86</b>
<b>→ ALCÚDIA</b>		
P.O. 1097-G	Mejora de la urbanización de las calles Teodoro Canet y Gabriel Roca en el puerto de Alcúdia	550.753,33
<b>SUBTOTAL INVERSIÓN PUERTO DE ALCUDIA 2021</b>		<b>550.753,33</b>



<b>→ EIVISSA</b>		
P.O. 32.21	Colocación de defensas en el Muelle de Levante del puerto de Eivissa	23.000,00
<b>SUBTOTAL INVERSIÓN PUERTO DE EIVISSA 2021</b>		<b>23.000,00</b>
<b>→ LA SAVINA</b>		
<b>SUBTOTAL INVERSIÓN PUERTO DE LA SAVINA 2021</b>		<b>0,00</b>
<b>→ MAÓ</b>		
P.O. 109.18	Suministro, instalación y monitorización de tres puertas correderas para acceso a la zona restringida del Muelle de Cruceros en el puerto de Maó	11.809,44
P.O. 31.19	Suministro y colocación de puertas para el acceso restringido a pantalanes de gestión directa en el puerto de Maó	5.199,98
P.O. 64.18	Prolongación del Muelle de ses Figuerasses en el puerto de Maó.	47.986,96
P.O. 90.18	Modificado 1. Acondicionamiento y reparación del Muelle des Jonquet del Cós Nou del puerto de Maó	64.696,74
P.O. 77.19	Actuaciones para la estabilización del acantilado de ses Figuerasses en el puerto de Maó	215.976,04
P.O. 1091-G	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Maó	741.157,29
<b>SUBTOTAL INVERSIÓN PUERTO DE MAÓ 2021</b>		<b>1.069.817,03</b>
<b>→ VARIOS</b>		
P.O. 13.18	Ejecución de los trabajos correspondientes al Sistema de Apoyo Meteorológico y Oceánico a la APB (SAMOA -II)	27.767,39
P.O. 25.20	A.T. para la adecuación de la APB al Esquema Nacional de Seguridad (ENS) y al Reglamento General de Protección de Datos (RGPD)	97.125,00
P.O. 10.21	A.T. para el diseño y definición de un área de innovación portuaria	19.500,00
P.O. 36.21	Plan de adaptación al Cambio Climático de los puertos de la APB	49.200,00
P.O. 53.19	A.T. para el desarrollo de nuevas funcionalidades, soporte y actualización del sistema de gestión portuario Posidonia en la APB	62.694,60
P.O. 131.17	Suministro de tablets para la gestión de las infraestructuras y de la explotación de los 5 puertos de la APB	7.948,82
P.O. 84.18	Sistema de monitorización de la calidad del aire para los puertos de la APB	39.260,27
<b>SUBTOTAL INVERSIÓN VARIAS ACTUACIONES 2021</b>		<b>303.496,08</b>

<b>→ SEÑALES MARÍTIMAS</b>			
P.O. 27.21	Sustitución de la marca lateral de babor de la bocana del Molinar	7.150,00	
P.O. 53.21	Sustitución de las baterías el faro den Pou	8.570,64	
<b>SUBTOTAL INVERSIÓN SEÑALES MARÍTIMAS 2021</b>		<b>15.720,64</b>	
<b>SUMA TOTAL EN INFRAESTRUCTURA</b>		<b>2.426.591,36</b>	
ACCIÓN SOCIAL-CULTURAL		0,00	
I+D+I		90.143,42	
SEGURIDAD		545.820,50	
PUERTO -CIUDAD		661.587,73	
MEDIO AMBIENTE		1.129.039,71	

En la ejecución de estos proyectos de infraestructuras se aplican condiciones especiales de ejecución mediante las cuales la APB estimula la aplicación de buenas prácticas ambientales en las obras. Las más destacables son:

<b>CONDICIÓN ESPECIAL DE EJECUCIÓN</b>	<b>VERIFICACIÓN</b>
Para la disminución de las emisiones de CO2 y otros gases contaminantes.	En concreto, durante la vigencia del servicio, toda la documentación que se genere, deberá estar en formato digital, eliminándose el formato físico (papel, cartón, etc) como medio donde se recoja cualquier información. Se comprobará durante la vigencia del servicio / En caso de ser necesaria la adquisición (ya sea en compra o en régimen de algún tipo de alquiler) de equipos informáticos, estos deberán ser de bajo consumo energético. Se comprobará mediante las fichas técnicas del producto y la relación de consumos energéticos / Asimismo, en relación con los trabajos recogidos en este pliego, el adjudicatario deberá impartir una sesión formativa a los perfiles ofertados en caso de nuevas aplicaciones en el servicio, al margen de la formación inicial en la puesta en marcha del servicio. Se comprobará durante la vigencia del servicio.
Con el objetivo de contribuir a las buenas prácticas medioambientales utilizar materiales y productos con etiquetas y certificaciones ecológicas.	El contratista debe presentar una propuesta de los materiales con etiqueta ecológica a utilizar para la aprobación por el Director Facultativo.
Para fomentar la gestión del residuo de forma sostenible, se solicitará un acuerdo firmado por el contratista con una planta de economía circular para el reciclaje de los residuos resultantes de la limpieza y de esa forma reducir la huella ecológica.	Verificación de la aplicación de la medida: El adjudicatario presentará certificado sellado y firmado por la gestora del residuo.
El contratista deberá promover la reducción de envases y embalajes, los cuales deberán ser de material reciclado.	El contratista deberá aportar certificado de reciclabilidad de TODOS los materiales de envases y embalajes.

<p>El contratista se obliga a garantizar una recogida selectiva de los residuos generados durante la ejecución del contrato. Así mismo deberá retirar los embalajes y envases vacíos y gestionarlos adecuadamente.</p>	<p>Aportación por parte del contratista de un certificado o declaración responsable en el que se certifique la gestión de los residuos generados. El responsable del contrato podrá solicitar, cuando lo considere oportuno, la aportación de la documentación que acredite el contenido de dicha declaración responsable.</p>
<p>El retractilado se efectuará con un material biodegradable o bien con una faja de papel.</p>	<p>Se comprobará in situ mediante la apertura aleatoria de paquetes a criterio del responsable del contrato. Si el material elegido es biodegradable se deberá aportar documentación que lo soporte.</p>
<p>Se solicitarán listados de materiales o suministros, utilizándose en el servicio los que procedan de la isla con el fin de reducir la huella de carbono.</p>	<p>El adjudicatario presentará listado de los materiales que deberá aprobar el responsable del Contrato previo a su colocación.</p>
<p>Con el objetivo de reducir el consumo eléctrico, aumentar la eficiencia lumínica y aumentar vida útil de los equipos luminosos a colocar, la fuente de luz del equipo deberá ser LED.</p>	<p>Aportación por parte del contratista de un certificado o Pliego de condiciones del expediente declaración responsable en el que se certifique dicho extremo.</p>
<p>El fomento del uso de las energías renovables: El adjudicatario deberá promover el uso de las energías renovables mediante el uso de paneles solares fotovoltaicos para la alimentación de las estaciones fijas.</p>	
<p>Reducción de las emisiones en los desplazamientos de obra: El adjudicatario se compromete a facilitar los medios necesarios para que en los desplazamientos de determinado personal técnico asignado a la ejecución del contrato se utilicen medios sostenibles.</p>	<p>Como mínimo se dispondrá de un vehículo tipo turismo o furgoneta con etiqueta medioambiental "cero" de la DGT para uso común del personal técnico en sus desplazamientos a la obra, además de una furgoneta, también con etiqueta medioambiental "cero" de la DGT, para cada encargado de obra.</p>
<p>Gestión de residuos.</p>	<p>Los pavimentos asfálticos se fresarán en capas / Se dispondrá de un contenedor donde acopiar el material procedente de la demolición de aceras, bordillos y rigola / Las tierras procedentes de la excavación, se retirarán de la obra a medida que se vayan excavando, para evitar que las lluvias produzcan arrastres que acaben llegando al mar. Los acopios, en caso de ser necesarios, se realizarán en zonas donde no se produzcan arrastres / Las señales verticales, el mobiliario urbano y los hitos existentes, se desmontarán y se trasladarán a zona a indicar por la D.F o Propiedad / El personal de la obra que participa en la gestión de los residuos deberá tener una formación suficiente sobre los aspectos administrativos necesarios. El personal dispondrá de la formación necesaria para ser capaz de rellenar partes de transferencia de residuos al transportista (apreciar cantidades y características de los residuos), verificar la calificación de los transportistas y supervisar que los residuos no se manipulan de modo que se mezclen con otros que deberían ser depositados en vertederos especiales / Semanalmente se realizará un repaso de la obra, en materia de gestión de residuos, verificando las instalaciones y contenedores dispuestos, la correcta clasificación de los mismos y la limpieza general de la obra / Las farolas existentes se desmontarán, incluyendo todo el cableado. El material reutilizable, que la D.F o la Propiedad decidan acopiar, se trasladarán a zona/almacén de acopio. El resto de residuos, se trasladará a gestor autorizado.</p>

<p>Destinar materiales procedentes de los desmontajes a operaciones de reutilización o a otras formas de valorización.</p>	<p>Se podrá acreditar mediante aportación de documentos fehacientes donde se haga constar a que se destinará los materiales a reutilizar o mediante una declaración responsable.</p>
<p>Además de los requisitos exigidos en la legislación vigente sobre residuos, deberá cumplir con las siguientes obligaciones.</p>	<p>Presentar a la APB un plan que refleje como llevará a cabo, durante el proceso de la demolición, todas las operaciones en relación a la gestión de los residuos que se generarán. El plan, una vez aprobado por el director facultativo y aceptado por la APB, pasará a formar parte de los documentos contractuales de la obra / Entregar los residuos a un gestor autorizado, en el caso de que el mismo no los gestione en obra, destinándose preferentemente, a operaciones de reutilización, reciclado o a otras formas de valorización / Acreditar mediante documento fehaciente, la entrega de los residuos generados en el derribo, en el que figuren al menos: la identificación del poseedor y del productor, la obra de procedencia, el número de licencia, la cantidad de los residuos (expresada en Tn y en m3), el tipo de residuos entregados codificados con arreglo a la lista MAM/304/2002 y la identificación del gestor de las operaciones de destino. Cuando dicho gestor, solamente realice operaciones de recogida, almacenamiento, transferencia o transporte, en el documento anteriormente citado, deberá constar también la identificación del gestor de valorización o eliminación posterior al que se destinarán los residuos.</p>
<p>Formación en materia medioambiental de todo el personal adscrito al servicio por parte del consultor adjudicatario, que deberá demostrar que dicho personal ha recibido una formación medioambiental mínima de 20 h por persona. Dicha formación será específica para cada puesto de trabajo, pero al menos el 50% estará relacionada sobre las siguientes materias: Manejo de equipos y útiles de trabajo relacionados con el objeto del contrato. La propuesta formativa se presentará durante los primeros 15 días de ejecución del contrato y la formación deberá haber concluido antes de que finalice el mismo.</p>	<p>Mediante la presentación de los correspondientes certificados de aprovechamiento.</p>
<p>El adjudicatario estará obligado a emitir el certificado de eficiencia energética de las carpas instaladas de acuerdo con el procedimiento indicado en el RD 235/2013, además de realizar la correspondiente inscripción en el registro de certificados de eficiencia energética de edificios de la CAIB y obtener la etiqueta energética con el fin de exhibirla en las carpas instaladas.</p>	

## Proyectos singulares de 2021 por puerto

A continuación se describen los proyectos de infraestructuras de mayor importe presupuestario por puerto:

### Alcúdia

#### MUELLES PARA LA HABILITACIÓN DEL TESTERO DE LA EXPLANADA DE LOS MUELLES DE PONIENTE PARA EL TRÁFICO DE PASAJEROS

El puerto de Alcúdia cuenta actualmente con cuatro alineaciones para el atraque de buques de cruceros turísticos y para buques mixtos de pasajeros y mercancía tipo Ro-Pax. Las longitudes de atraque son de 226m (M. Ribera), 117m (M. Poniente 1ª alin.), 90m (M. Poniente 2ª alin. y duques de alba) y 100m (Ampliación M. Poniente).

La eslora de los buques que operan en el puerto ha aumentado en los últimos años, y los dos muelles que tienen longitud de atraque menor de 100m están infrutilizados porque su longitud es insuficiente.

Por ello la APB plantea la ampliación de la longitud del muelle de Poniente, unificando sus dos actuales alineaciones en una sola de 207m; y la creación de una nueva alineación de 200m en el testero de la explanada.

Presupuesto estimado: 6.000.000,00€.

En la actualidad se está iniciando la redacción del proyecto de las obras.

### Eivissa

#### ESTACIÓN MARÍTIMA EN EXPLANADA Y MUELLES COMERCIALES AL ABRIGO DEL DIQUE DEL BOTAFOC (P.O. 1087-G)

La finalización de las obras de construcción de la "Explanada y Muelles comerciales al abrigo del dique del Botafoc en el puerto de Eivissa" (P.O. 1001-G), ha proporcionado al puerto de Eivissa una nueva plataforma operativa que, junto con los nuevos muelles, permite el atraque de hasta 5 grandes buques de forma simultánea.

En la actualidad una carpa situada en las explanadas adosadas al dique del Botafoc, está haciendo las funciones de estación marítima. Esta carpa no reúne las condiciones requeridas para este tipo de infraestructuras por presentar una distribución del espacio insuficiente (además de la carencia de servicios que se prestan al pasajero y que no responden a las necesidades de confort que este tipo de instalaciones deben ofrecer a los pasajeros), se hace necesaria la edificación de una nueva estación marítima (cuya construcción está prevista en el Plan Director de Infraestructuras) ubicada en la explanada al abrigo del dique del Botafoc para cubrir las necesidades y servicios básicos del pasaje.

Presupuesto de licitación: 15.345.834,20€.

Se ha finalizado la redacción del proyecto básico de las obras y se envió dicho proyecto al Ayuntamiento de Eivissa para que emitiera su informe. Se recibió informe favorable por parte del Ayuntamiento de Eivissa.

El proyecto constructivo se redactó y se dispone del informe favorable de puertos del Estado y se ha recibido la autorización del secretario de Estado para poder licitar las obras.

Las obras se han licitado y las ofertas se recibieron el 30 de enero de 2019. El 21 de febrero se realizó la apertura de ofertas económicas y el 26 de marzo se realizó la adjudicación de las obras a la UTE COMSA-MAB por un importe de 13.496.661,21€. El 2 de mayo se firmó el acta de comprobación del replanteo, que marcó la fecha de inicio de las obras. En la actualidad se están ejecutando labores de cimentación del edificio.

El 14 de marzo de 2020 se declaró el estado de alarma en el estado español, según lo publicado en el Real Decreto 463/2020, para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. El contratista solicitó la suspensión del contrato, tal y como prevé el RDL 8 /2020 de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. Se le concedió la suspensión del contrato. Dicha suspensión fue levantada con fecha 13 de mayo de 2020.

Una vez finalizado el Estado de Alarma las obras continuaron, aunque se ha producido un retraso en el plazo debido a la obligada ralentización de los trabajos que hubo durante el Estado de Alarma y a diversos problemas en la ejecución por parte de la empresa contratista.

Se ha tramitado un proyecto modificado que resuelve las dificultades técnicas que se han encontrado sobre el proyecto. La solicitud del proyecto modificado fue informada favorablemente por Puertos del Estado y se acordó la continuidad de los trabajos para que las obras pudieran seguir.

Recientemente se ha ampliado el plazo de ejecución de las obras hasta el 31 de julio de 2022.

El 5 de agosto de 2021 se firmó la Aprobación Técnica del proyecto Modificado y el 28 de septiembre se firmó la Aprobación Económica del proyecto Modificado.

Se ha finalizado la ejecución de la parte estructural del edificio y de las pasarelas y se están ejecutando las instalaciones interiores y los revestimientos.



## La Savina

### ACONDICIONAMIENTO DE VIALES Y ZONAS PEATONALES DE ACCESO AL PUERTO DE LA SAVINA (P.O. 1085-G)

El puerto de la Savina cuenta con un Plan Especial aprobado definitivamente por la Comisión Insular de urbanismo de Ibiza-Formentera en su sesión de 11 de junio de 1997, habiéndose publicado el texto refundido derivado de dicha aprobación en BOCAIB nº 54, de fecha 21 de abril de 1998.

En cuanto a las condiciones urbanísticas, se incluyeron la creación de una nueva estación marítima para ubicarla en el mismo lugar de la existente en el año 2004, pero ampliándola en superficie.

En 7 de julio del año 2006 finalizaron las obras de la nueva Estación Marítima de Formentera, (P.O. 994-G). La nueva estación marítima se diferencia de la antigua en el número y la orientación de las puertas de acceso, así como en la dimensión de sus estancias. Su situación se encuentra en el centro de gravedad entre la zona de servicio y acceso directo a los buques al este, la zona de aparcamiento de vehículos y de autocares al oeste, y la explanada para vehículos de carga y contenedores.

Tras estos años de uso, con el aumento progresivo de usuarios en la zona de accesos al puerto de la Savina, se pretendía optimizar los flujos de pasajeros y vehículos que acceden a la nueva Estación Marítima (desde el muelle o desde el exterior), así como mejorar los viales y las zonas peatonales dentro de la zona de servicio del puerto de la Savina.

Para atender a estas necesidades, se planteó la actuación para el "ACONDICIONAMIENTO DE VIALES Y ZONAS PEATONALES DE ACCESO AL PUERTO DE LA SAVINA", con una inversión prevista de 6.000.000 € a ejecutar entre los años 2017 y 2020. Desde esta autoridad portuaria se dirigió la redacción del anteproyecto para la reordenación del puerto de la Savina, que es el documento en el que se reflejan las actuaciones a incluir en el proyecto constructivo del "ACONDICIONAMIENTO DE VIALES Y ZONAS PEATONALES DE ACCESO AL PUERTO DE LA SAVINA". Dicho anteproyecto fue informado favorablemente por el Consell Insular de Formentera el 3 de abril de 2017 y posteriormente se redactó el proyecto constructivo con el que se definían las actuaciones a realizar en esta inversión.



Con este proyecto de ordenación del puerto de la Savina, la APB pretendía una actuación integral, homogeneizadora y con clara voluntad urbana.

Se preveía reforzar el carácter estancial del puerto, dotando de puntos de interés al entorno, reforzando especialmente los recorridos para peatones y bicicletas. La apuesta consistía en eliminar el carácter "de paso" que tenía el puerto, para dotar de contenido atractivo, mediante acciones de cirugía urbana, todos los puntos de interés del puerto de la Savina.

El potencial paisajístico y cultural es elevado y la oportunidad para aumentar la permanencia en la zona portuaria debía ser aprovechada para mejorar la acogida y presencia tanto del turismo como de los habitantes del puerto de la Savina y de Formentera.

La primera fase acabó el 10 de mayo de 2019 y se reanudaron los trabajos de la segunda fase el 16 de octubre de 2019.

Se recibió una petición por parte del Consell Insular de Formentera para realizar unos ajustes sobre el proyecto

aprobado. Además, por parte de ABACUA se recibió una petición para instalar dos tuberías de saneamiento de gran diámetro. Estas circunstancias motivaron que no fuera posible finalizar las obras en mayo de 2020, por lo que las obras correspondientes a la parte Este de calle Polígono de La Marina se tenían que ejecutar a partir de octubre de 2020.

El 14 de marzo de 2020 se declaró el estado de alarma en el estado español, según lo publicado en el Real Decreto 463/2020, para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. El contratista implementó unos medios especiales de Seguridad y Salud para continuar con los trabajos y no solicitó la suspensión del contrato, tal y como preveía el RDL 8 /2020 de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.

Una vez finalizado el Estado de Alarma las obras continuaron a buen ritmo, aunque se produjo un retraso en el plazo debido a la obligada ralentización de los trabajos que hubo durante el Estado de Alarma.

En junio de 2020 se finalizaron los trabajos de la segunda fase de las obras (zona Norte y zona oeste del puerto), y en abril de 2021 finalizaron los trabajos de la tercera fase (zona Oeste del puerto).

Presupuesto de licitación: 6.769.988,46 €.

## Maó

### ESTACIÓN MARÍTIMA EN LOS MUELLES DEL CÓS NOU DEL PUERTO DE MAÓ (P.O. 1054-G)

Tras el traslado total del tráfico de mercancías al Cós Nou en el año 2017, surgió la necesidad de disponer de una estación marítima. En primera instancia, para prestar este servicio se construyó una carpa adosada a una nave industrial que se habilitó como estación marítima provisional.

Una vez que se ha consolidado el tráfico de mercancías en la zona del Cós Nou del puerto de Maó, se ha previsto la construcción de una estación marítima definitiva de aproximadamente 1500 m<sup>2</sup> de superficie, en la que se dispondrá los servicios propios de este tipo de instalación, esto es: distribuidor en la entrada con taquillas de expedición de billetes, zonas de espera para pasajeros, cafetería, aseos y un aparcamiento en la zona exterior de la Estación Marítima del Cós Nou, con lo que se pretende satisfacer la demanda existente en este puerto.

Presupuesto de licitación: 5.500.000,00 €.

En la actualidad se está a la espera de contratar una asistencia técnica que lleve a cabo la redacción del proyecto de construcción de la nueva Estación Marítima del Cós Nou.



## Palma

### HABILITACIÓN DEL EDIFICIO Nº3 DEL MOLL VELL DEL PUERTO DE PALMA (P.O. 1332)

En octubre de 2012 la APB trasladó sus oficinas al nuevo edificio situado en el Moll Vell nº5, liberando así las antiguas dependencias sitas en Moll Vell nº3. Tras estudiar las propiedades del edificio a nivel estructural se abrió un período de estudio y determinación de los usos según las necesidades sociales de la APB así como su viabilidad económica y de gestión, por lo que se contrataron los expedientes P.O. 25.13 y P.O. 155.15 para la elaboración de propuestas de modelo de negocio, análisis de viabilidad y anteproyecto, para la creación de un espacio de exposición y restauración en el edificio situado en el Moll Vell 3 del puerto de Palma, que fueron ejecutados por la empresa VMA, Arquitectura.

De lo anteriormente expuesto y una vez validado el modelo de negocio que avala la bondad de la inversión, se justifica la redacción de un proyecto para la remodelación de las antiguas oficinas de la APB dada la proximidad del edificio con el centro histórico de la ciudad y con la parada de autobuses que transportan los turistas para realizar las excursiones organizadas por la ciudad. Con ello se pretende dar una utilidad práctica al edificio a la vez de contribuir a su preservación mediante la creación de un centro de interpretación Ciudad-Puerto, además de adecuar una parte del mismo para uso de la APB como hemeroteca, biblioteca y sala de reuniones del Consejo de Administración, junto con un nuevo restaurante cuya explotación sería objeto de concesión administrativa.



Presupuesto licitación: 5.542.519,19 €.

Presupuesto de adjudicación: 4.499.971,00 €.

La obra se adjudicó a la empresa ACCIONA. El contrato con la empresa ACCIONA se firmó el pasado 16 de enero de 2019. El inicio de las obras se produjo el 13 de febrero de 2019.

El pasado 14 de marzo se declaró el Estado de Alarma en el Estado español, según lo publicado en el Real Decreto 463/2020, para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. El contratista ha implementado unos medios especiales de Seguridad y Salud para continuar con los trabajos, y no solicitó la suspensión del contrato, tal y como prevé el RDL 8 /2020 de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.

Una vez finalizado el Estado de Alarma las obras continuaron, aunque se ha producido un retraso en el plazo debido a la obligada ralentización de los trabajos que hubo durante el Estado de Alarma.

En el último semestre de 2020 se ha tramitado un proyecto modificado, debido a una serie de dificultades técnicas del proyecto, detectadas durante la ejecución de las obras.

En la actualidad las obras se encuentran finalizadas.

En fecha 15 de abril de 2021 se ha producido la recepción de las obras por parte del Inspector del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el edificio ha entrado en explotación.



8

TRÁFICO

# Tráfico

La APB publica en su web, en la sección <http://www.portsdebalears.com/es/estadisticas> todas las estadísticas de tráfico, tanto de mercancías como de pasaje, desagregadas por puerto y mes. Todos los datos se presentan comparados con la misma serie del ejercicio anterior.

El tráfico de mercancías se desagrega en graneles (separando sólidos y líquidos) y mercancía general (separada en Convencional, en Contenedor, Ro-Ro, Taras y Mercancía general neta).

Por su parte el pasaje se separa en Líneas Regulares y Cruceros. A su vez, los datos de líneas regulares se publican desagregando pasajeros de conductores y los datos de cruceros entre base y en tránsito.

Los datos de 2021 confirmaron el inicio de la recuperación tras el efecto devastador provocado por la pandemia:

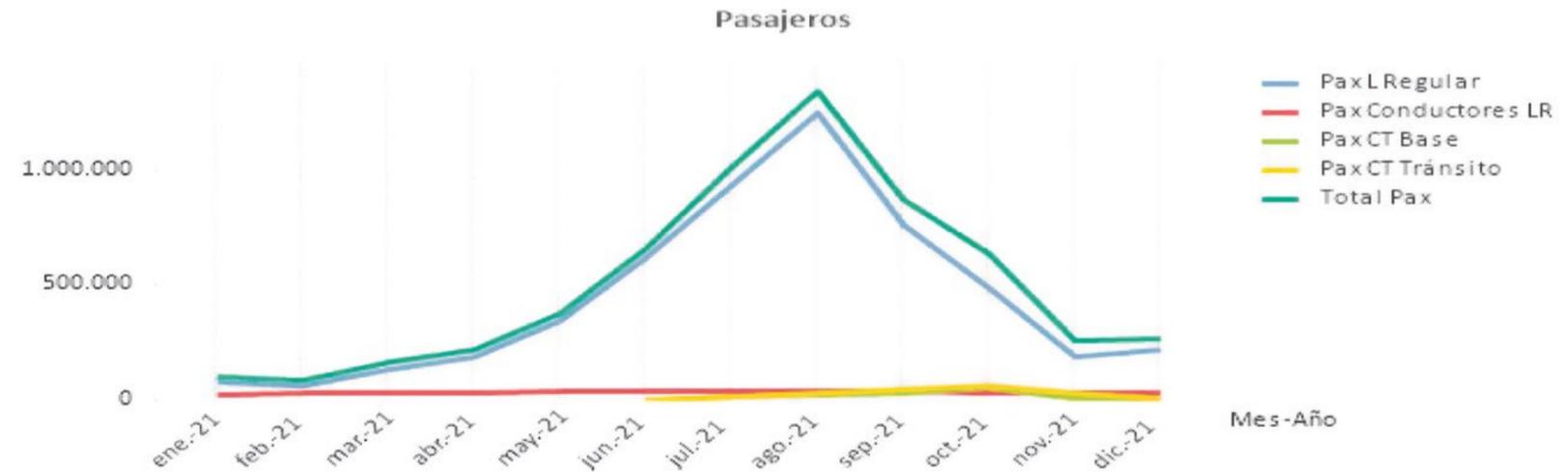
- Incremento en tráfico de mercancías en el total puertos APB con respecto a 2020:  
+ 1.394.565 Toneladas (+11,3%), pasando de 12.327.169 Tm a 13.721.734 Tm.
- Incremento en tráfico de pasajeros en el total puertos APB con respecto a 2020:  
+ 2.423.701 Pasajeros (+61,5%).

A continuación, indicamos la evolución mensual y los totales acumulados de tráfico en 2021, tanto de mercancías como de pasaje, para el total de la APB. Los mismos datos desagregados para cada uno de los puertos se pueden consultar en la página web.

MERCANCÍA (t)	MES DE DICIEMBRE		ACUMULADO A ORIGEN		ACUMULADO 12 MESES		VARIACIÓN (%)		
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	(a)	(b)	(c)
<b>GRANELES LÍQUIDOS</b>	<b>73.473</b>	<b>82.254</b>	<b>979.245</b>	<b>1.109.032</b>	<b>979.245</b>	<b>1.109.032</b>	<b>12%</b>	<b>13%</b>	<b>13%</b>
<b>GRANELES SÓLIDOS</b>	<b>62.769</b>	<b>32.726</b>	<b>524.598</b>	<b>356.648</b>	<b>524.598</b>	<b>356.648</b>	<b>-48%</b>	<b>-32%</b>	<b>-32%</b>
Por instalación especial	30.130	25.205	340.966	271.442	340.966	271.442	-16%	-20%	-20%
Sin instalación especial	32.639	7.521	183.631	85.206	183.631	85.206	-77%	-54%	-54%
<b>MERCANCÍA GENERAL</b>	<b>865.451</b>	<b>1.032.730</b>	<b>10.823.326</b>	<b>12.256.053</b>	<b>10.823.327</b>	<b>12.256.053</b>	<b>19%</b>	<b>13%</b>	<b>13%</b>
Mercancía general convencional	7.498	12.994	111.142	101.348	111.142	101.348	73%	-9%	-9%
Mercancía general en contenedor	27.552	30.173	347.000	448.837	347.000	448.837	10%	29%	29%
Mercancía gral. Ro-Ro (excluída en cont.)	830.402	989.563	10.365.184	11.705.869	10.365.184	11.705.869	19%	13%	13%
Taras	462.768	493.681	5.751.146	6.512.845	5.751.146	6.512.845	7%	13%	13%
Mercancía general neta	402.683	539.049	5.072.180	5.743.208	5.072.180	5.743.208	34%	13%	13%
<b>TRÁFICO TOTAL</b>	<b>1.001.693</b>	<b>1.147.710</b>	<b>12.327.169</b>	<b>13.721.734</b>	<b>12.327.169</b>	<b>13.721.734</b>	<b>15%</b>	<b>11%</b>	<b>11%</b>



PASAJEROS (Número)	158.417	266.935	3.782.472	6.018.098	3.782.472	6.018.098	69%	59%	59%
<b>LINEAS REGULARES</b>	<b>158.417</b>	<b>248.361</b>	<b>3.625.715</b>	<b>5.673.266</b>	<b>3.625.715</b>	<b>5.673.266</b>	<b>57%</b>	<b>56%</b>	<b>56%</b>
Pasajeros	129.008	217.813	3.262.863	5.267.427	3.262.863	5.267.427	69%	61%	61%
Conductores	29.409	30.548	362.852	405.839	362.852	405.839	4%	12%	12%
<b>CRUCEROS</b>	<b>0</b>	<b>18.574</b>	<b>156.757</b>	<b>344.832</b>	<b>156.757</b>	<b>344.832</b>	-	<b>120%</b>	<b>120%</b>
Base	0	7.079	100.048	147.936	100.048	147.936	-	48%	48%
Tránsito	0	11.495	56.709	196.896	56.709	196.896	-	247%	247%



<b>BUQUES (Número)</b>	2.319	2.591	30.495	43.633	30.495	43.633	12%	43%	43%
<b>UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)</b>	10.742	17.488	147.470	206.553	147.470	206.553	63%	40%	40%
<b>CRUCEROS (Numero)</b>	0	10	39	227	39	227	0%	482%	482%
<b>UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)</b>	0	1.160	4.259	22.665	4.259	22.665	0%	432%	432%
Base	0	3	22	73	22	73	0%	232%	232%
Tránsito	0	7	17	154	17	154	0%	806%	806%

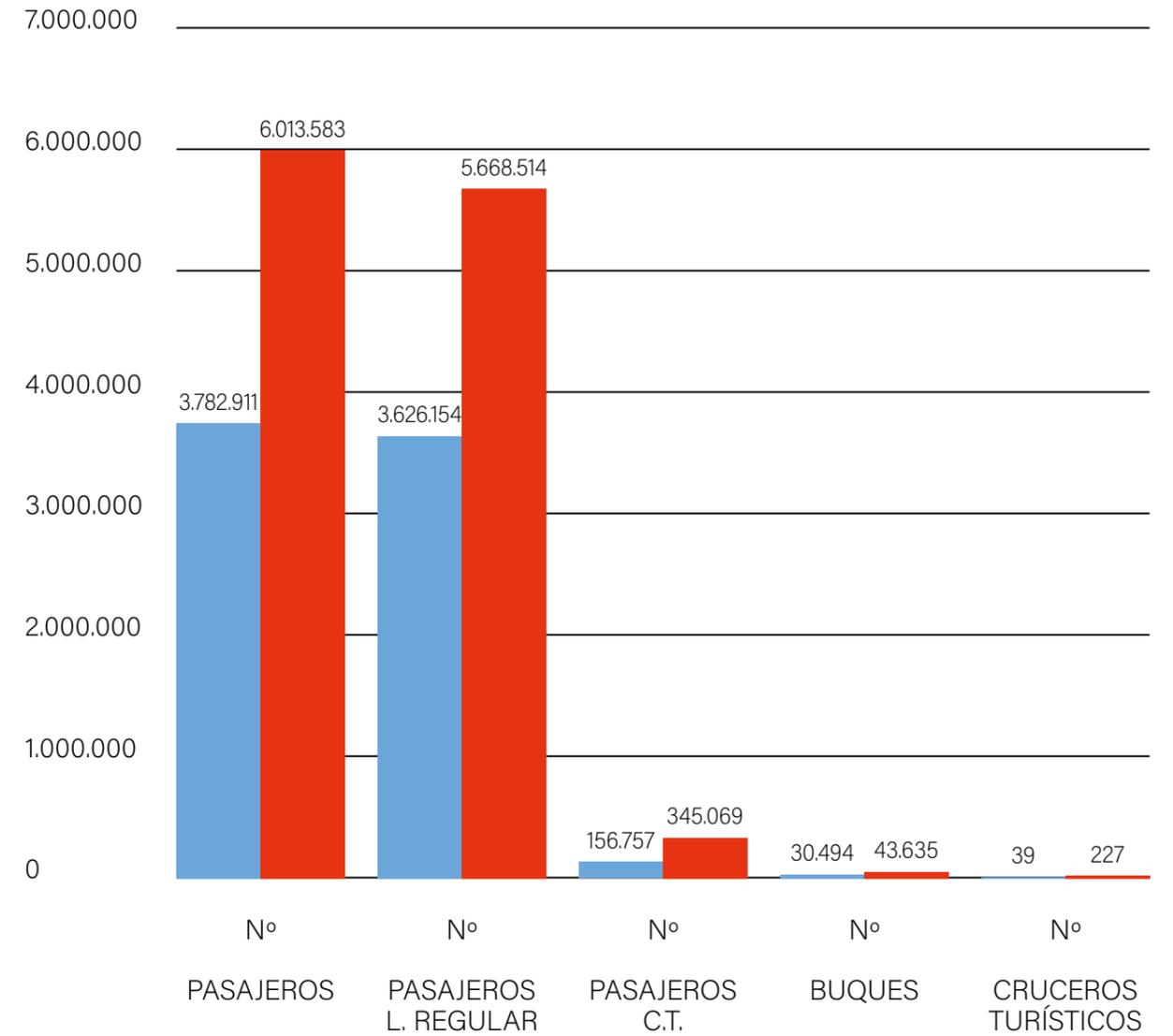
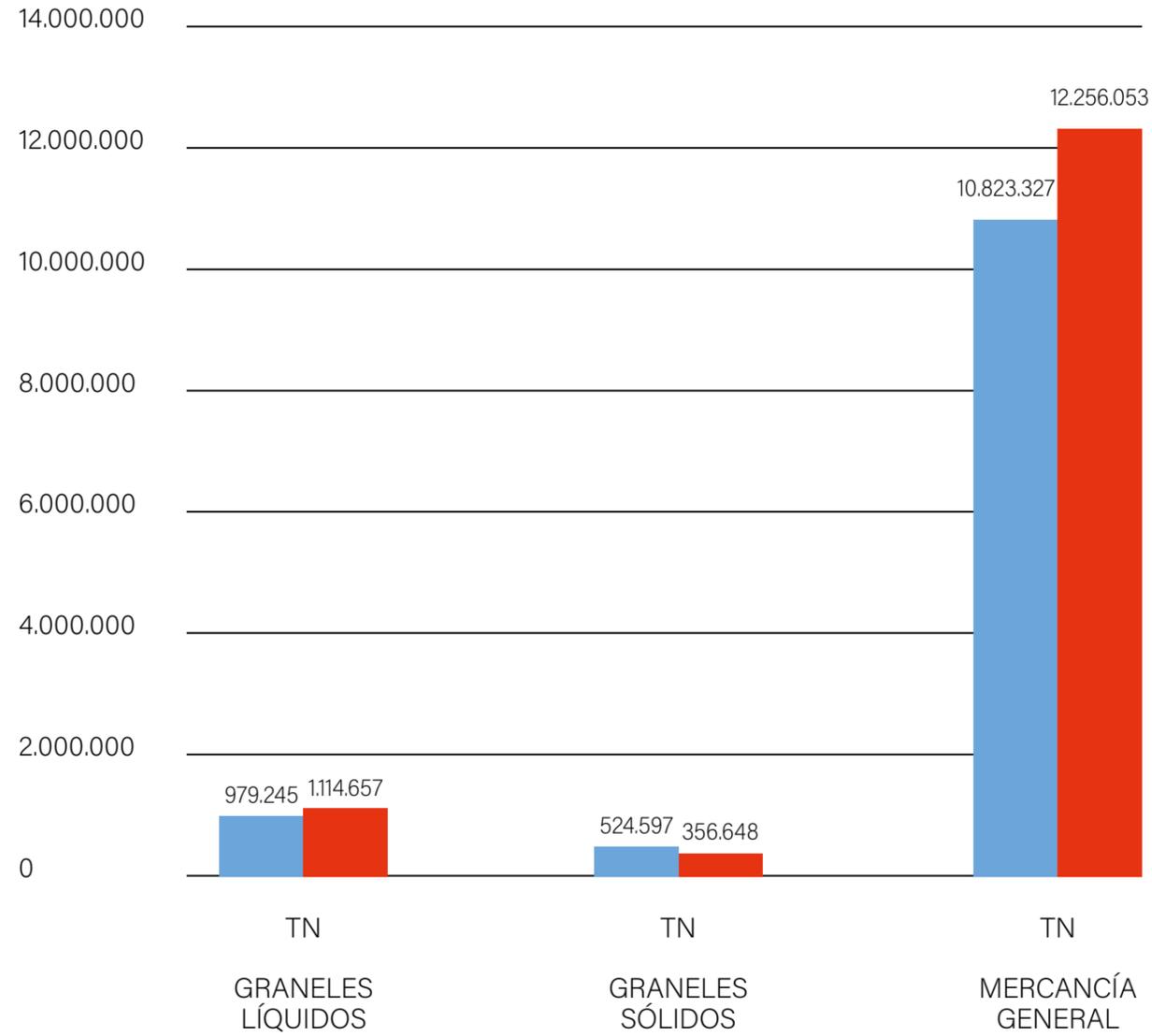


<b>TRÁFICO RO-RO (UTIS)</b>	40.342	43.748	496.024	558.293	496.024	558.293	8%	13%	13%
<b>CONTENEDORES (TEUS)</b>	7.653	7.840	91.883	106.942	91.883	106.942	2%	16%	16%
<b>VEHÍCULOS (Número)</b>	36.394	64.447	758.886	1.074.697	758.886	1.074.697	77%	42%	42%
Régimen pasaje	31.649	56.534	652.782	951.491	652.782	951.491	79%	46%	46%
Régimen mercancía	4.745	7.913	106.104	123.206	106.104	123.206	67%	16%	16%

PUERTO	TIPO	AÑO		VARIACIÓN
		↓ 2020	↓ 2021	
VALORES SIGNIFICATIVOS	UNIDAD	↓ 2020	↓ 2021	%
<b>TOTAL DE LOS PUERTOS</b>				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	979.245	1.114.657	13,83%
GRANELES SÓLIDOS	TN	524.597	356.648	-32,01%
MERCANCÍA GENERAL	TN	10.823.327	12.256.053	13,24%
TOTAL MERCANCÍA	TN	12.327.169	13.727.358	11,36%
CONTENEDORES (TEU'S)	Nº	91.883	106.942	16,39%
PASAJEROS	Nº	3.782.911	6.013.583	58,97%
PASAJEROS L. REGULAR	Nº	3.626.154	5.668.514	56,32%
PASAJEROS C.T.	Nº	156.757	345.069	120,13%
BUQUES	Nº	30.494	43.635	43,09%
CRUCEROS TURÍSTICOS	Nº	39	227	482,05%
<b>PALMA</b>				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	683.278	725.727	6,21%
GRANELES SÓLIDOS	TN	197.477	139.660	-29,28%
MERCANCÍA GENERAL	TN	7.066.534	7.864.562	11,29%
TOTAL MERCANCÍA	TN	7.947.289	8.729.949	9,85%
CONTENEDORES (TEU'S)	Nº	68.086	79.250	16,40%
PASAJEROS	Nº	809.074	1.259.855	55,72%
PASAJEROS L. REGULAR	Nº	652.317	959.229	47,05%
PASAJEROS C.T.	Nº	156.757	300.626	91,78%
BASE	Nº	100.048	148.053	47,98%
TRÁNSITO	Nº	56.709	152.573	169,05%
BUQUES	Nº	2.418	3.146	30,11%
CRUCEROS TURÍSTICOS	Nº	39	175	348,72%
<b>ALCUDIA</b>				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	41.551	42.135	1,41%
GRANELES SÓLIDOS	TN	229.903	164.201	-28,58%
MERCANCÍA GENERAL	TN	893.245	998.212	11,75%
TOTAL MERCANCÍA	TN	1.164.699	1.204.548	3,42%
CONTENEDORES (TEU'S)	Nº	5420	5437	0,31%
PASAJEROS	Nº	278.721	457.762	64,24%
PASAJEROS L. REGULAR	Nº	278.721	457.762	64,24%
PASAJEROS C.T.	Nº	0	0	0,00%
BUQUES	Nº	1.343	2.094	55,92%
CRUCEROS TURÍSTICOS	Nº	0	0	0,00%

<b>MAÓ</b>				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	133.129	166.012	24,70%
GRANELES SÓLIDOS	TN	23.107	17.972	-22,22%
MERCANCÍA GENERAL	TN	410.124	457.839	11,63%
TOTAL MERCANCÍA	TN	566.360	641.823	13,32%
CONTENEDORES (TEU'S)	Nº	5.051	6.148	21,72%
PASAJEROS	Nº	85.753	110.337	28,67%
PASAJEROS L. REGULAR	Nº	85.753	107.541	25,41%
PASAJEROS C.T.	Nº	0	2.796	0,00%
BUQUES	Nº	326	420	28,83%
CRUCEROS TURÍSTICOS	Nº	0	12	0,00%
<b>EIVISSA</b>				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	121.287	180.783	49,05%
GRANELES SÓLIDOS	TN	70.836	34.815	-50,85%
MERCANCÍA GENERAL	TN	2.217.306	2.627.380	18,49%
TOTAL MERCANCÍA	TN	2.409.429	2.842.978	17,99%
CONTENEDORES (TEU'S)	Nº	13.232	16.047	21,27%
PASAJEROS	Nº	1.526.870	2.390.298	56,55%
PASAJEROS L. REGULAR	Nº	1.526.870	2.348.651	53,82%
L. REGULAR	Nº	544.220	718.485	32,02%
L. SAVINA	Nº	982.650	1.630.166	65,89%
PASAJEROS C.T.	Nº	0	41.647	0,00%
BUQUES	Nº	14.113	19.949	41,35%
CRUCEROS TURÍSTICOS	Nº	0	40	0,00%
<b>LA SAVINA</b>				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	0	0	
GRANELES SÓLIDOS	TN	3.274	0	
MERCANCÍA GENERAL	TN	236.118	308.060	30,47%
TOTAL MERCANCÍA	TN	239.392	308.060	28,68%
CONTENEDORES (TEU'S)		94	60	-36,17%
PASAJEROS	Nº	1.082.493	1.795.331	65,85%
PASAJEROS L. REGULAR	Nº	1.082.493	1.795.331	65,85%
L. REGULAR DE CABOTAJE	Nº	100.827	185.308	83,79%
L. REGULAR EIVISSA	Nº	981.666	1.610.023	64,01%
PASAJEROS C.T.	Nº	0	0	0,00%
BUQUES	Nº	12294	18026	46,62%
CRUCEROS TURÍSTICOS	Nº	0	0	0,00%

TRÁFICO





9

## SERVICIOS

- TIPOLOGÍA DE SERVICIOS
- CONCESIONES
- LÍNEAS DE NEGOCIO
- NÁUTICA DE RECREO

- ANÁLISIS ESTADÍSTICO Y DE IMPACTO ECONÓMICO
- OPERACIONES PORTUARIAS

# Servicios

## Tipología de servicios

### Servicios generales

La APB realiza la prestación directa de los siguientes servicios generales:

- Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario.
- Servicio de Policía Portuaria.
- Alumbrado de zonas comunes.
- Prevención y control de emergencias.
- Instalación y mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación (excluyendo del alcance del servicio las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, que son realizados por el titular o responsable de las mismas).
- Servicios de limpieza y mantenimiento de las zonas comunes de tierra y lámina de agua.

### Servicios portuarios

La prestación de servicios portuarios, de acuerdo con el TRLPEMM, está abierta a todas las empresas que obtengan licencia con arreglo a la regulación específica de cada servicio, recogida en los correspondientes pliegos de prescripciones particulares.

La APB publica en su página web dichos pliegos, así como también un registro de todas las empresas que disponen de licencia para la prestación de servicios portuarios.

Las condiciones en la prestación de estos servicios, que son los mismos para todos los puertos de interés general. También se puede consultar y descargar en la web de la APB la documentación técnica y legal correspondiente a cada uno de estos servicios, así como las correspondientes tasas y tarifas de aplicación.

La APB recauda tasas por utilización de instalaciones, por ocupación, por el ejercicio de actividades dentro de la zona de servicio de los puertos y por la prestación del servicio de señalización marítima. Sobre estas tasas, que la APB liquida, se pueden aplicar una serie de bonificaciones recogidas en el TRLPEMM.

### Servicios comerciales

La APB presta determinados servicios comerciales conforme a lo establecido en el artículo 140 del TRLPEMM, tales como: suministros, agua y electricidad, servicio de pasarelas para embarque y desembarque, básculas y otros.

La mayor parte de los servicios comerciales son prestados por la iniciativa privada, siempre sujetos a regulación y autorización previa de la APB.

Entre los servicios comerciales, además de los servicios de consignación, transitarios y provisionistas de buques, en los puertos que gestiona la APB, son de especial relevancia los servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones.

Muchas de las empresas que desarrollan su actividad en los puertos que gestiona la APB forman parte de Asociación Provincial de Empresarios de Actividades Marítimas (APEAM) que reúne a 165 asociados de distintas actividades tales como Consignatarios, Estibadores, Provisionistas de Buques, Navieros, Transitarios, Agentes de Aduanas, Transporte Marítimo Local de viajeros, Chárter Náuticos, Prácticos, Remolcadores, Gestores de Instalaciones Náutico Deportivas, Astilleros y Reparación de Buques, Servicios Marpol y otros.



SERVICIOS

## Servicios de ayuda a la navegación

La APB ofrece también a través de su web servicios de ayuda al navegante e información de predicción meteorológica.

Por otro lado, la APB abre su archivo sobre los faros de las Baleares, poniéndolo a disposición de los amantes de los faros de todo el mundo. Un faro es una edificación con torre en tierra que emite una luz potente a intervalos para orientar a los navegantes. En ayudas a la navegación se puede encontrar un mapa exhaustivo de dichos elementos en las Islas Baleares.

- Faros de Mallorca
  - / Faro de Portopí
  - / Faro del puerto de Palma – Faro de la Riba (fuera de uso)
  - / Faro de Formentor
  - / Faro de Punta de la Avanzada
  - / Faro de la Torre d'en Beu
  - / Faro de la Creu – La Cruz de Sóller (y faro viejo)
  - / Faro del Cap Salines
  - / Faro de Portocolom
  - / Faro de Alcanada – Aucanada
  - / Faro del Cap Blanc – Cabo Blanco
  - / Faro del Cap Gros – La Muleta
  - / Faro de Capdepera
  - / Faro de Cala Figuera
  - / Faro de sa Mola - Andratx
- Faros de Cabrera
  - / Faro de n'Ensiola – Faro de Cabrera
  - / Faro de na Foradada
- / Faros de sa Dragonera
- / Faro de na Pòpia (fuera de uso)
- / Faro de Tramuntana
- / Faro de Llebeig
- Faros de Formentera
  - / Faro de Barbaria
  - / Faro de la Mola
  - / Faro den Pou – Isla de los puercos
- Faros de Menorca
  - / Faro de Favàritx
  - / Faro de Maó – Mahón – Sant Carles
  - / Faro de Punta Nati
  - / Faro de l'Illa de l'Aire – Isla del Aire
  - / Faro de Artrutx
  - / Faro de Cavalleria
  - / Faro de Ciutadella
- Faros de Eivissa
  - / Faro del Botafoc
  - / Faro de la Conillera – Conejera
  - / Faro de Coves Blanques (fuera de uso)
  - / Faro del Moscarter
  - / Faro dels Penjats – Ahorcados
  - / Faro de Punta Grossa (fuera de uso)
  - / Faro del Vedrà
  - / Faro de na Bleda Plana
  - / Faro de Tagomago

## Concesiones

En 2021 se mantuvieron vigentes un total de 103 concesiones en los respectivos puertos de la APB distribuidas por puerto e importe de concesión de la siguiente manera:

	Nº	TASA	MEJORA	TOTAL
ALCÚDIA	11	2.781.593,60	-	2.781.593,60
EIVISSA	13	5.969.134,12	10.584.362,18	16.553.496,30
LA SAVINA	8	484.223,55	585.851,64	1.070.075,19
MAÓ	27	678.817,33	87.463,71	766.281,04
PALMA	44	9.725.257,96	11.634.500,86	21.359.758,82
<b>TOTAL</b>	<b>103</b>	<b>19.639.026,56</b>	<b>22.892.178,39</b>	<b>42.531.204,95</b>

Por otro lado, se dio de alta una nueva concesión en 2021 en el puerto de Mahón:

	TASA	MEJORA	TOTAL	
Gestión de puestos de amarre y de taller en el muelle de poniente del puerto de Maó	AMARRES PONIENTE SL	35.480,69 €	4.071,10 €	39.551,79 €

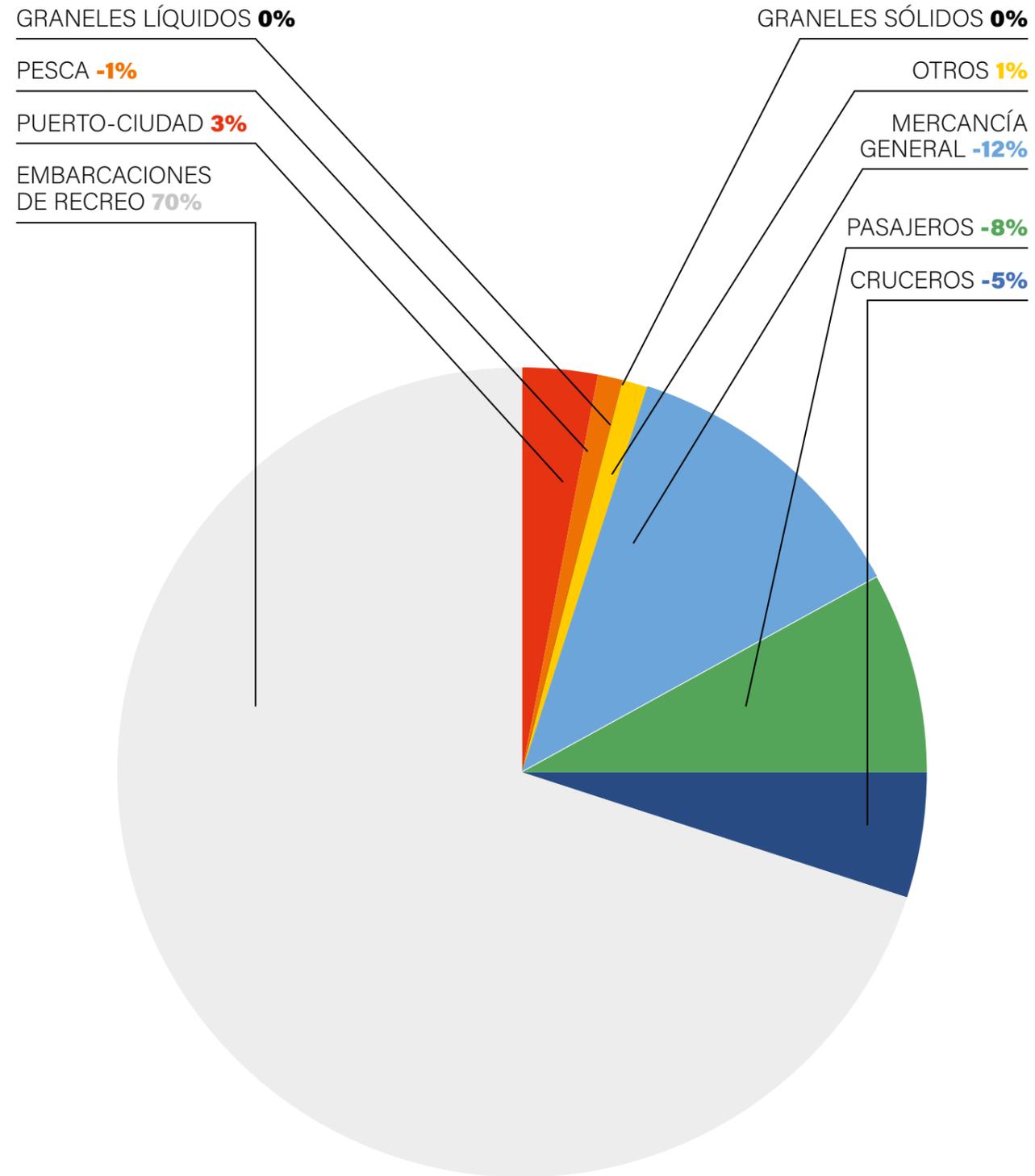
## Líneas de negocio

Los resultados en 2021 de las diferentes líneas de negocio de la APB fueron los siguientes:

LÍNEA	INGRESOS	GASTOS SIN ESTRUCTURA	MARGEN BRUTO	MARGEN ESTRUCTURA	MARGEN NETO
GRANELES LÍQUIDOS	1.118.333,70	-858.228,03	260.105,67	-161.639,04	98.466,63
GRANELES SÓLIDOS	1.213.476,38	-820.629,51	392.846,87	-97.354,53	295.492,34
MERCANCÍA GENERAL	10.114.156,02	-15.098.444,83	-4.984.288,81	-1.641.956,30	-6.626.245,11
PASAJEROS	6.305.454,58	-10.136.613,88	-3.831.159,30	-636.205,17	-4.467.364,47
CRUCEROS	3.193.727,52	-5.370.902,45	-2.177.174,93	-477.512,62	-2.654.687,55
EMBARCACIONES DE RECREO	58.136.421,07	-13.057.690,03	45.078.731,04	-4.758.468,32	40.320.262,72
PESCA	378.702,14	-907.444,12	-528.741,98	-57.332,13	-586.074,11
PUERTO-CIUDAD	3.049.065,00	-885.318,39	2.163.746,61	-439.066,45	1.724.680,16
OTROS	1.326.608,36	-398.203,69	928.404,67	-206.954,35	721.450,32

SERVICIOS

MARGEN NETO POR LÍNEA ↓



## Náutica de Recreo

Baleares, con 22.431 amarres distribuidos en 55 puertos, es la segunda CCAA de España con mayor nº de amarres de náutica recreativa sólo por detrás de Cataluña. La APB puso a disposición de los usuarios de náutica recreativa en 2021 un total de 7.400 amarres, des de lo que un 49% corresponden mediante concesión a marinas deportivas, un 22% a clubs náuticos y un 29% son atraques gestionados directamente por la APB. El criterio general es limitar la gestión directa a atraques a pequeñas esloras (inferiores a 8 metros).

Las tarifas aplicables están determinadas legalmente y se pueden consultar en:

- Tasa de embarcaciones deportivas y de recreo (T5):  
<https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/fitxa/4680/tasas-portuarias>
- Tarifas aplicables en las concesiones:  
<https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/fitxa/11121/tarifas-concesionarios>

Existe un gran desequilibrio entre oferta y demanda, principalmente en los amarres en gestión directa, por lo que a veces la espera para disponer de un atraque de estas características puede ser de varios años. Las listas de espera son publicadas por la APB con sello de tiempo de las respectivas solicitudes y se pueden consultar en:

<https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/fitxa/seccio/5739/1244/embarcaciones-deportivas>

Los clubs náuticos pueden optar a prórrogas, ampliaciones de plazo o nuevas concesión de acuerdo con los criterios fijados en la Ley. En general se les exige:

- Proyecto deportivo en el que se fomente la iniciación al deporte y su desarrollo.
- Proyecto social y cultural abierto a todos los ciudadanos.
- Proyectos integración en la que los clubs náuticos sean espacios de vertebración entre el puerto y la ciudad.
- Proyectos en los que se eliminen las barreras físicas, en la medida de lo posible que impiden que las instalaciones sean abiertas a los ciudadanos.
- Ofertar el mayor número de amarres embarcaciones de base y tarifas reducidas.

## Análisis estadístico y de impacto económico

En 2021 la APB firmó un convenio con el Instituto de Estadística de las Illes Balears, IBESTAT, que tiene por objeto la transferencia al IBESTAT de los datos referentes al tráfico de pasajeros, ya sea pasajeros en línea regular o en cruceros turísticos, y de mercancías de los puertos vinculados a la APB, para que el IBESTAT pueda llevar a cabo las operaciones estadísticas que legalmente tiene asignadas y dar respuesta a la demanda de información que en virtud de convenios u otros compromisos tenga asumidos con el INE o cualquier otra entidad oficial.

También tiene por objeto la realización de una operación estadística autonómica específica referente al gasto de los cruceristas en los puertos de Palma, Eivissa y Maó, y la entrega de los datos y los resultados de estos estudios, con los informes que proceda, si ha lugar, a la APB.

Los datos compartidos consisten en:

- Datos sobre pasajeros:
  - / Transporte de viajeros en los puertos del Estado.
  - / Flujo de pasajeros por vía marítima regular.
  - / Indicador de presión humana (IPH).
  - / Flujo de turistas en las Illes Balears (FRONTUR).
  - / Estudio del gasto turístico en las Illes Balears (EGATUR).
- Datos sobre mercancías:
  - / Marco Input Output de las Illes Balears.
  - / Contabilidad anual de las Illes Balears.
  - / Contabilidad trimestral de las Illes Balears.
- Datos sobre pasajeros de cruceros.
- Estudio del gasto turístico de los pasajeros de cruceros.

# Operaciones portuarias

## Seguridad y Protección

### SEGURIDAD

En materia de Seguridad, a lo largo de 2021 las actividades de seguridad siguieron marcadas por la pandemia COVID-19 y la imposibilidad de la realización de ejercicios por indicación de la Dirección General de Emergencias a fin de minimizar la exposición al riesgo del virus por parte de los integrantes de los equipos de emergencias.

De esta manera la agenda de ejercicios se vio reducida a un gran ejercicio multidisciplinar con activación de diversos planes integrados. Se llevó a cabo en diciembre en el puerto de Palma. Consistió en la colocación de un artefacto explosivo en una cisterna de transporte de mercancías peligrosas con 30.000 litros de gasolina en los muelles comerciales del puerto de Palma, con desactivación del mismo por parte de los artificieros de la Guardia Civil y con explosión de un segundo artefacto en la cisterna, causando la actuación de los Bomberos de Palma sobre el muelle y la actuación de la APB en el área de contaminación marina, activando así tres planes de manera integrada: el Plan de Protección del puerto de Palma (PPP), el Plan de Emergencia Interior del puerto de Palma (PEI) y el Plan Interior Marítimo del puerto de Palma (PIM), siendo el primero (el PPP) del ámbito de la lucha antiterrorista, el segundo (PEI) del ámbito de la protección civil y el tercero (PIM) del ámbito de la lucha contra la contaminación marina.

En todos los simulacros se realizó una reunión previa el día anterior, con todos los participantes, y un *briefing* posterior con análisis de lo acontecido y proposición de opciones de mejora.

Los intervinientes fueron:

- Guardia Civil  
/ Servicio Cinológico.  
/ TEDAX.
- Bombers de Palma.
- Grimaldi Logística.
- Transportes Salas i Simó.
- APB  
/ Policía Portuaria.  
/ Prácticos de Palma.  
/ Conservación de la APB (con su personal propio mas el subcontratado, incluyendo el servicio de limpieza del espejo de agua).
- Dirección General de Emergencias del Govern Balear.
- Delegación del Gobierno en Illes Balears.

Se realizó por parte del jefe de División de Seguridad y Protección de la APB la formación teórico-práctica a un grupo de 12 nuevos bomberos de Consell de Menorca en marzo de 2021, durante dos días, en su formación inicial. También se cedieron espacios para la realización de varias prácticas de conductor de bomberos en el puerto de Palma.

Así mismo se integró la APB en el sistema CAD de comunicación de emergencias de la Dirección General de Emergencias del Govern de les Illes Balears, disponiendo así todos los teléfonos de los con cargos de la APB en emergencias de dicho sistema de comunicación con los demás integrantes de la emergencia.

Se realizó visita de seguridad al puerto de la Savina durante varios días de junio, de lo que se desprenden varias mejoras a desarrollar en los próximos años.

Nuevas ordenanzas contra incendios

Con el objetivo de contribuir a regular y potenciar las condiciones de seguridad y prevención de incendios y la organización de la autoprotección en determinadas instalaciones portuarias como, por ejemplo, las marinas y los puertos deportivos, y las zonas y establecimientos de reparación, reforma y/o mantenimiento de embarcaciones y buques, y después de dos años de trabajos por parte de la División de Seguridad y Protección, han visto la luz dos ordenanzas que hoy tienen la consideración de propuesta de ordenanzas tipo con el fin de utilizarlas como una referencia más para elaborar una regulación propia, en caso de otras administraciones, o bien, para adoptarlas íntegramente en la APB.

Estas dos ordenanzas son:

1. Ordenanza sobre condiciones de protección contra incendios y de autoprotección en marinas y puertos deportivos.
2. Ordenanza sobre condiciones de protección contra incendios y de autoprotección en zonas y establecimientos de reparación, reforma y/o mantenimiento de embarcaciones y buques.

Estas ordenanzas se han elaborado desde una óptica transversal, integrando las particularidades del riesgo portuario y se ha contemplado a todos los actores que intervienen en la prevención y en la resolución de las situaciones de emergencia, con el fin de garantizar la seguridad de las personas y sus bienes, proteger el medio ambiente y facilitar la intervención de los servicios de emergencia en general, y específicamente de los servicios de bomberos.

La elaboración de estas ordenanzas se ha fundamentado en la experiencia profesional de los últimos 20 años y se han analizado los resultados de las experiencias en la isla de Mallorca, tanto en el ámbito de la revisión preventiva de proyectos, como en el diseño de criterios, consignas y procedimientos de seguridad, y en la dirección y coordinación de emergencias.

Hay que señalar que durante el proceso de redacción se ha desarrollado un proceso participativo, que ha consistido en enviar los primeros borradores a diferentes organismos, servicios, operadores y colectivos. Esto puede acarrear que aparezcan versiones no actualizadas como consecuencia de haber recogido e integrado las opiniones de estos actores involucrados en la seguridad portuaria.

En el ámbito de la dirección de emergencias, destacan diversos incendios acaecidos en los diversos puertos de la APB y que supusieron tras la emergencia por incendio, una continuación de la emergencia en el ámbito de la contaminación marina, siempre bien resuelta.

SERVICIOS

Destacar que el año 2021 será recordado al igual que el anterior por la gran llegada de pateras a las distintas islas de Baleares. Ello causó numerosas emergencias de tipo humanitario por la gran avalancha de migrantes rescatados por Salvamento Marítimo y la Guardia Civil. Debido a ello, se habilitaron en cada emergencia en los diversos puertos los sitios más adecuados para el desembarco y gestión de los migrantes traídos por la Guardia Civil y Salvamento Marítimo, y custodiados por el Cuerpo Nacional de Policía, organizando múltiples operativos en este sentido, y habilitándose en caso necesario estaciones marítimas si estaban disponibles para mayor comodidad de las personas, teniendo en momentos puntuales a haber operativos de más de decenas de migrantes, entre ellos mujeres y niños, atendidos con la ayuda de la Cruz Roja.

PROTECCIÓN

En materia de protección, el 2021 fue un año intenso, llevándose a cabo las revisiones de los planes de protección de los cinco puertos de interés general y obteniendo el informe favorable de los planes de protección de Palma y Alcúdia.

El proceso culminó con la aprobación final por parte del secretario de Estado de Seguridad, Sr. Rafael Pérez Ruiz, de los planes de protección de los puertos de Alcúdia y Maó, ambos en la fecha del 8 de septiembre, culminando así dos años de trabajos en este sentido.

Como infraestructura crítica, se redactó la actualización del Plan de Seguridad del Operador (PSO) de la APB y los correspondientes Planes de Protección de Específicos (PSE) de los puertos de Palma y la Savina, que fueron adjuntados como anexos a los correspondientes Planes de Protección del puerto (PPP de Palma y PPP de la Savina).

Se continuó con la implantación de las medidas de segregación del pasaje de los vehículos ligeros acordado con los representantes del Ministerio del Interior a finales del año anterior. A tal efecto se rediseñaron todas las operativas portuarias para la aplicación de las condiciones de aprobación de las evaluaciones de protección de los distintos puertos, destacando de entre ellas el rediseño de las operativas en las Estaciones Marítimas 2 y 3 de Palma.

Así mismo entró en servicio la nueva ampliación de los muelles de Poniente del puerto de Palma, y se rediseñó de manera provisional la urbanización dicha zona. Se avanzó en el diseño definitivo a acometer en 2022 tanto desde la óptica de protección (*security*) como de seguridad (*safety*).

Se revisaron y mejoraron los circuitos cerrados de televisión (CCTV) de diversos puertos, y se rediseñó el interior de la nueva Estación Marítima de Eivissa, aún en construcción, adecuando así los espacios interiores para las distintas casuísticas de los flujos de pasajeros en la situación de segregación.

A finales del año, se participó en unas jornadas de protección llevadas a cabo en Ceuta, en donde se plantearon los nuevos horizontes y desafíos de la protección portuaria, y se acordaron las líneas de trabajo a seguir en materia de protección portuaria.

Finalmente se prosiguió con los trabajos de licitación del expediente E20-0115 "Asistencia técnica de soporte técnico en materia de protección marítima, portuaria y de infraestructuras críticas" por importe de 363.565,28 € (sin IVA) con el que se va a proceder a la revisión de las distintas evaluaciones de protección y planes de protección de las instalaciones portuarias de la APB en sus 5 puertos.



SERVICIOS

**COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES**

En materia de coordinación de actividades empresariales, por parte de la Oficina de Coordinación de Actividades Empresariales (Oficina de CAE) se siguió con el cumplimiento de la "Ordenanza por la que se establece el Plan de Coordinación de Actividades Empresariales en las zonas de acceso restringido de las zonas de servicio de los puertos", aprobada por Resolución de 19 de octubre de 2016, de la APB (BOE 19 de noviembre de 2016).

Así mismo a lo largo de 2021 se prosiguió con la implantación de la nueva "Ordenanza Portuaria por la que se establece el Plan de Coordinación de Actividades Empresariales de la APB en las zonas no restringidas de las zonas de servicio de los puertos" aprobada por Resolución de 9 de julio de 2018, de la APB (BOE 12 de septiembre de 2018), revisando así mismo varios de sus anexos.

A continuación, se adjuntan tablas explicativas de toda la actividad de coordinación de actividades empresariales acaecida en los puertos de la APB a lo largo de 2021.

**ESTADO EMPRESAS**

	<b>EMPRESAS REGISTRADAS: 5.150</b>	<b>EMPRESAS ACTIVAS: 1.092</b>
PALMA	3388	772
ALCÚDIA	1162	412
EIVISSA	1492	408
SAVINA	589	216
MAÓ	771	263

Las actividades de coordinación segmentadas por puerto y tipología fueron en 2021:

	<b>PALMA</b>	<b>ALCUDIA</b>	<b>EIVISSA</b>	<b>LA SAVINA</b>	<b>MAÓ</b>	<b>TOTAL 5 PTOS</b>
EMPRESAS HOMOLOGADAS ACTIVAS	772	412	408	216	263	
CONFORMIDADES	2105	726	1604	330	206	4971
VISITAS TÉCNICAS		501		566	251	1318
ASESORAM. / REUNIÓN TÉCNICA		340				340



**CARACTERIZACIÓN Y CERTIFICACIONES DE EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS**

La APB hace un seguimiento exhaustivo de las empresas que prestan servicios portuarios. En cuanto a sus certificaciones de calidad, ambientales y de seguridad y salud fue en 2021 la siguiente:

**CERTIFICADO SISTEMA GESTIÓN AMBIENTAL EMPRESAS CON LICENCIA SERVICIO PORTUARIOS**

		ISO 14001	ISO 9001	OHSAS 18001	OTROS	PERSONAL	Nº
<b>A SERVICIOS PORTUARIOS - TÉCNICO-NÁUTICOS</b>							
<b>EMPRESAS ↓</b>							
<b>1 PRACTICAJE</b>							
PTO. PALMA	Corporación de Prácticos del Puerto de Palma S.L.P.	SI	NO	NO	ISPO		17
PTO. ALCÚDIA	Corporación de Prácticos de Alcudia	NO	NO	NO			2
PTO. MAÒ	Prácticos de Mahón, S.L.	NO	NO	NO			7
PTO. EIVISSA	Corporación de Prácticos de Ibiza SL	SI	SI	SI			11
<b>2 REMOLQUE PORTUARIO</b>							
PTO. PALMA	Remolcadores Nosa Terra, S.A.						
PTO. ALCÚDIA	Remolcadores Nosa Terra, S.A.						
PTO. MAÒ	Remolcadores Nosa Terra, S.A.						
PTO. EIVISSA	Remolcadores Nosa Terra, S.A.						
<b>3 AMARRE Y DESAMARRE</b>							
PTO. PALMA	Amarradores del Puerto de Palma, S.L.	NO	NO				25
PTO. ALCÚDIA	Servicios Portuarios Alcudía, S.L.	SI	SI				8
PTO. MAÒ	Astur Menorca SL	SI	SI				4
PTO. EIVISSA	Amarradores y servicios del Puerto de Eivissa, S.L.	NO			NO		10
<b>B SERVICIO AL PASAJE</b>							
PTO. PALMA	Intercruises	NO	SI				
	Balearia						
	Mediterranea 2000	SI	SI				5
	Balearic Handling	SI	SI				
	Grimaldi	SI	SI				

PTO. EIVISSA / LA SAVINA	Estación Marítima de Melilla, S.L.	SI	SI				
	Balearia		SI	SI			
	Ibiza Mar Consignatarios			SI			
	Balearic Handling		SI	SI			
PTO. MAÒ	Grimaldi		SI	SI			
	Mediterranea 2000		SI	SI			5
PTO. ALCÚDIA	Grimaldi		NO	NO			
	Eurolíneas Marítimas Balearia		SI	SI			
<b>C SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES</b>							
APB	Sertego, S.L.		SI	SI			14
	Servmar Balear, S.L.		SI	SI			
	Serviport Balear, S.L.		SI	NO			
	Adalmo S.L.		SI	SI	SI ECOEMBES		
PTO. PALMA	ANEXO I						
	Servmar Balear, S.L.						
	Sertego, S.L.						
	Adalmo, S.L.						
	ANEXO V		SI	SI			10
	Herbusa, S.A.						
	Serviport Balear, S.L.						
	Servmar Balear, S.L.						
	Adalmo, S.L.						
	Seroil S.L.						
	Valoriza						
			0	0	0	0	10
<b>D SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS</b>							
PTO. PALMA	Trasmediterránea, S.A.		SI	SI	NO		
	Eurolíneas Marítimas, S.A.						
	Herederos de P.J.Pujol, S.L.						
PTO. ALCÚDIA	Transporte Marítimos de Alcudía, S.A.						
PTO. MAÒ	Agencia Melia Vives, S.L.		NO	NO	NO		
	Tranxcoma				NO		
	Federico J. Cardona Tremol, S.L.		NO	SI	NO		
PTO. EIVISSA	Eurolíneas Marítimas, S.A.						
	Transcoma Baleares, S.A.						
	Trasmediterránea, S.A.		SI	SI	NO		



SERVICIOS

La APB, además de estar certificada con los sellos de calidad ISO 9001 e ISO 14001 de Gestión Ambiental, promueve entre sus concesionarios la aplicación de políticas de calidad en su gestión a través de los pliegos de bases para los concursos de concesiones y a través de los convenios de buenas prácticas que al amparo del TRLPEMM la APB suscribe con los concesionarios.





10

COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL.  
INTERFAZ  
PUERTO-CIUDAD

# Comunicación Institucional. Interfaz Puerto-Ciudad



## Obras

2021 es el año en el que inauguramos la rehabilitación de la antigua sede de la APB en el puerto de Palma. No con un acto oficial, pero sí de forma natural con la presentación en público de nuestro elemento identificativo más potente en cuanto al concepto de puerto-ciudad. Todavía sin definir el modelo de gestión, la ya sede institucional de la APB (que la distinguimos de la sede administrativa donde se encuentran las oficinas centrales) impone carácter en el muelle Viejo nº 3 del puerto de Palma y pretende ser el enlace de unión entre los integrantes de esta gran familia que llamamos comunidad portuaria.

A lo largo de 2021, el edificio rehabilitado y que fue sede del organismo portuario desde 1931 hasta 2012, ha recibido las visitas de los propios trabajadores de la APB, así como del gran público gracias a la iniciativa de puertas abiertas organizada por Open House Palma. Una experiencia para difundir el patrimonio arquitectónico de la ciudad entre sus ciudadanos.

El potencial atractivo del lugar, con una privilegiada terraza sobre la bahía de Palma, atrajo al Govern de les Illes Balears para decidirse en celebrar en noviembre y en una de sus salas la reunión entre la presidenta de la Comunidad Autónoma de Illes Balears, Francina Armengol, con su homólogo de la Generalitat de Catalunya, Pere Aragonés, en el marco del encuentro con expertos vinculados al medio ambiente con el lema "El mar Mediterráneo, una responsabilidad compartida".

Otro hito a recordar este año en la unión física entre la ciudad y el puerto fue la recepción de las obras de la actuación de la dársena del Molinar de Levante en Palma. Un compromiso cumplido por parte de la APB para preservar el entorno y el carácter vecinal del pequeño puerto. Esta actuación le valió a la APB una mención del Premio Ciudad y Territorio Albert Serratosa en su IV Edición. Recogieron el galardón el jefe de Área de Infraestructuras, Antoni Ginard, y el jefe de Departamento de Infraestructuras, Víctor Darder.

En el puerto de Maó llegó el momento de poner en servicio una antigua reivindicación de la ciudadanía que no era otro que facilitar mediante un ascensor público el contacto entre la ciudad y el puerto. El acantilado que separan a uno y otro tiene desde 2021 un nuevo punto donde salvar el desnivel. El acontecimiento fue celebrado en mayo con su inauguración oficial y la asistencia de las principales autoridades del puerto y de la ciudad, así como también de vecinos de la isla de Menorca.

También desde 2021, el puerto de la Savina cuenta con un nuevo edificio destinado al uso de la Cofradía de Pescadores de Formentera, sufragado por la APB. Unas nuevas y modernas instalaciones ubicadas frente a la zona de amarre de las barcas de pesca.

## Cambio climático y medio ambiente

¿Cómo afecta el cambio climático a la funcionalidad de los puertos? ¿Cómo son los puertos del futuro en este sentido y qué modificaciones tendrán que hacerse en los existentes para que sean operativos? Este fue el tema de reflexión de un encuentro que hubo este año entre la Universidad Politécnica de Cataluña y la APB, en el marco de colaboración que ambas instituciones llevan a cabo para analizar el impacto de consecuencias como la subida del nivel del mar, las variaciones en el oleaje o la interacción puerto-ciudad.

El compromiso de la APB de combatir el cambio climático y luchar por las emisiones cero a la atmósfera se acredita con hechos ejercicio tras ejercicio. Este año entró en funcionamiento en fase de pruebas el proyecto piloto del sistema de conexión eléctrica en tierra para ferris del puerto de Palma. Esta instalación permitirá reducir la emisión de gases y ruidos en el puerto de Palma y la APB quiere proyecta extender este sistema a otros puertos.

En este sentido, la APB, junto a más de medio centenar de sus grupos de interés, inició un proceso de reflexión sobre las iniciativas innovadoras que lleva a cabo el organismo, poniendo en marcha el ecosistema de innovación portuario con la voluntad de iniciar una estrecha colaboración con todos aquellos que puedan ser relevantes y decisivos para impulsar el mejor funcionamiento de nuestros puertos. Administraciones públicas, el tejido empresarial, el sector académico y la sociedad civil puestos de acuerdo para crear un ecosistema para impulsar, a través de la innovación, un modelo económico más social, más sostenible y más integrador.

En el campo de los hechos, tanto a iniciativa pública como privada, vimos este año en el puerto de Eivissa la implantación de varios robots marinos destinados a la limpieza del espejo de agua del puerto. O como también las últimas novedades presentadas en el puerto de Palma por la compañía TUI Cruises en su crucero *Mein Schiff 2*, readaptado con los últimos avances para la protección del medio ambiente.

Pero sin duda la efeméride marítima de este año fue la presentación en público del *Eleonor Roosevelt* de la naviera española Baleària. Dado a conocer en los puertos de Palma y Eivissa como el fast ferry mayor del mundo y el primero con motores propulsados con gas natural, que reduce las emisiones de CO2 en un 30% y las de No2 en un 80%. Un avance medioambiental que repercute directamente en la mejora del entorno de nuestros puertos.



## Navieras y buques

2021 ha sido un año también de presentaciones de nuevas navieras que decidieron apostar por nuestras islas. Así, la naviera alemana FRS y las italianas Grimaldi y GNV entraron en el mercado de las conexiones interislas y con la península, en un ambiente de fuerte competencia, unas con más fortuna que otras.

Nuestros puertos han sido también escala habitual de números buques de guerra de la Armada Española, así como también de países aliados. Así, en mayo, la Armada Española organizó y lideró el ejercicio contramedidas de minas más importante del Mediterráneo con la participación de buques y unidades de diferentes naciones de la OTAN. La Estación Naval de Portopí del puerto de Palma acogió varios buques, un submarino y aeronaves españolas, así como buzos de Portugal, Países Bajos y Estados Unidos.

Buques emblemáticos como el portaviones de la Royal Navy *HMS Queen Elizabeth*, el buque escuela de la marina sueca *Gladan*, el *USS Hershel "Woody" Williams* de la Marina de los Estados Unidos, la fragata francesa *Alsace*, el submarino *Dolfijn* y el buque de apoyo *Mercur* de la marina de los Países Bajos, el catamarán de guerra norteamericano *USNS Carson City*, la fragata neerlandesa *HNLS Eversten* o el buque de aprovisionamiento de la Armada Española *Cantabria* experimentaron este año la hospitalidad de los puertos de Palma, Eivissa y Maó.

## Cruceros

En 2021, se reiniciaron las escalas de cruceros en nuestros puertos después del parón obligado por la pandemia del COVID-19. El puerto de Palma recibió 17 de junio el primer crucero después de un año y tres meses sin presencia de estos buques en nuestras instalaciones. Se trató del *Mein Schiff 2*, de la compañía Tui Cruises, que fue recibido en la Estación Marítima nº6 por el presidente de la APB, Francesc Antich, y el consejero de Trabajo, Comercio e Industria del Govern de les Illes Balears, Iago Negueruela.

A partir de ahí, el sector crucerístico inició una lenta pero constante recuperación, con llegadas escalonadas a nuestros puertos: en Eivissa, el 20 de julio atracaba el *AIDA Perla* en el puerto de Eivissa, veinte meses después del último crucero que recaló en la isla y el 29 de julio en el puerto de Maó el *Europa 2*, también casi dos años después del anterior.

Se reanudaron entonces los actos protocolarios de entrega de metopas a aquellos cruceros que llegaron por primera vez a nuestros puertos. Es el caso de *Sea Cloud Spirit* en los puertos de Palma, Maó y Eivissa, el *Borealis* en el puerto de Palma y el *Jacques Cartier* en el puerto de Maó.

También los muelles recobraron su actividad con la llegada de buques ilustres, como el galeón *Andalucía* en los puertos de Maó y Eivissa o la *Nao Santa María* en el de Alcúdia.

## Promoción comercial

La promoción comercial de nuestros puertos siguió resintiéndose en 2021. La *Seatrade Cruise Global* de Miami, la feria más importante de la industria de los cruceros del mundo se celebró, pero sin la presencia de Puertos del Estado y las autoridades portuarias del Sistema Portuario Español. Sí se canceló la *Seatrade* de Hamburgo: su homóloga europea, así como también la feria náutica de Düsseldorf, lugares de encuentros en los que la APB es habitual.

## Compromiso personal APB

Y es que los coletazos del COVID-19 siguieron afectando nuestra actividad durante este año entre la esperanza de un final próximo de la pandemia y la percepción realista de que la situación era más incierta de lo deseado. En cualquier caso, tanto la institución como su personal respondieron al compromiso social de estar a la altura de las circunstancias. Prueba de ello fue que nuestros policías portuarios fueron de los primeros ciudadanos que se vacunaron para evitar la propagación de la enfermedad y todos nuestros esfuerzos se centraron en hacer de nuestros puertos lugares seguros ante la amenaza sanitaria.

El compromiso de nuestro personal hacia la sociedad quedó demostrado en otros aspectos con iniciativas de carácter individual, como charlas por parte de agentes de la policía portuaria en colegios, como en Formentera, para hacer llegar a los alumnos nuestra labor en el día a día de las islas o la participación voluntaria de nuestro personal en la Palma International *Boat Show* en el stand de la APB para atender al interés ciudadano por nuestras acciones.

## Personalidades

Entre las visitas ilustres de 2021, apuntamos la de la ministra de Industria, Comercio y Turismo a las instalaciones de Astilleros Mallorca y STP para conocer la industria de reparación y mantenimiento de embarcaciones. Acompañaron a la ministra el presidente de la APB, Francesc Antich y la presidenta del GOIB, Francina Armengol.

## Institucional

Nuestra presencia institucional estuvo también en esta feria náutica, la más consolidada de cuantas se celebran en nuestra comunidad, aportando espacio portuario a todo un ejemplo de conexión puerto-ciudad. Como también estuvo presente la APB al lado del Clúster Marítimo y Logístico de las Illes Balears en la organización de las jornadas "Encuentro con la Mar" para potenciar la economía azul en la comunidad portuaria, así como ponentes en la Jornada APDay Palma "Construyendo una humanidad más sostenible", celebrada en el Palau de Congressos de Palma en septiembre, con la intervención de nuestro presidente, Francesc Antich, donde destacó el papel de las instalaciones portuarias como lugares comprometidos en la lucha contra el cambio climático.

### IMAGEN REPUTACIONAL

A fecha de publicación de esta memoria siguen abiertos los procesos iniciados en 2020 por la Fiscalía. Desde la APB se ha prestado la máxima colaboración en el proceso de investigación y se confía plenamente en la Justicia. Es clave para la reputación de nuestra institución y para las personas que trabajamos en la APB un pronto y riguroso esclarecimiento de lo investigado.



## Seguridad

Los acuerdos con las administraciones locales se reforzaron con la reedición de los convenios de seguridad con los distintos cuerpos de bomberos de Eivissa, Mallorca y Palma para garantizar la protección de nuestros puertos. Acuerdos que implican a la vez la adquisición de material para actuar en las emergencias, como fue el caso de la adquisición de un camión de bomberos en Eivissa y unas nuevas barreras anticontaminación marina en Palma.

## Faros

El valor patrimonial que suponen nuestros faros, ya no solo por su valor arquitectónico sino también por su impronta paisajística marcada en la retina de varias generaciones de isleños, hace que la APB se esmere en mantener, restaurar y mostrar todo aquel material relacionado con los faros para que no se pierda en el olvido provocado por el desarrollo tecnológico.

Así, en 2021, destacó el traslado de la antigua linterna del faro de Llebeig hasta tierras valencianas para su restauración y posterior instalación en la Exposición de Señales Marítimas del faro de Portopí del puerto de Palma, en cuyo interior se instaló la antigua linterna del faro de Tramuntana. De esta forma, los visitantes de la exposición pueden contemplar a pie de suelo el funcionamiento rotatorio del mecanismo propio de estas señales luminosas.

Y en colaboración con el colegio oficial de ingenieros de caminos, canales y puertos de Baleares, la APB inauguró una exposición sobre medio siglo de intervenciones en los faros de Baleares, instalada en la recién estrenada plazoleta de la entrada de la nueva sede institucional de Palma.

El mismo edificio sirvió también para realzar la intervención del escultor José Dávila en el Muelle Viejo, con motivo de la Nit de l'Art de Palma, bajo el título "Fuerzas opuestas".

## Cultura, fiestas y eventos deportivos

Coincidiendo con el sesenta aniversario de la culminación de la gran obra de Antoni Maria Alcover y Francesc de Borja Moll del Diccionari català-valencià-balear, la APB se unió a las celebraciones con la instalación de una placa conmemorativa en el Muelle Viejo del puerto palmésano recordando el punto de partida, cien años atrás, de esta aventura lingüística que llevó a Alcover a recorrer las tierras catalanas y valencianas en busca de todas las palabras utilizadas por sus gentes.

Después del parón provocado por la COVID-19, nuestras zonas urbanas volvieron a teñirse de color con la recuperación por parte de los ciudadanos del espacio al aire libre con los encuentros festivos, deportivos y culturales como, por ejemplo, el Festival Sueños de Libertad o el Ibiza Gay Pride en el puerto de Eivissa, la Media Maratón de Palma, la XVIII Vuelta Cicloturista a Ibiza, la procesión en honor a la Virgen del Carmen en Maó o las entrañables y esperada llegadas a nuestros puertos de Sus Majestades de Oriente en el puerto de Alcúdia, por poner tan solo algunos ejemplos.



## Obituario

Y para acabar, una despedida. La de una persona vinculada toda su vida al puerto de Palma: el querido y reconocido antiguo patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Palma y padre del actual patrón mayor, José Bonnín Forteza, "Pep Domingo".  
¡Buena travesía patrón!



# Dimensión Económica

## Situación económico-financiera

### Cuenta de explotación

La APB generó los siguientes resultados en el ejercicio 2021:

#### CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPO. AL EJERCICIO TERMINADO EL 31-12-2021

(EN EUROS)

(DEBE) HABER

	2021	2020
<b>1 IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS</b>	<b>84.835.944,77</b>	<b>64.100.903,18</b>
A TASAS PORTUARIAS	49.240.821,46	36.318.830,20
<b>a. TASA DE OCUPACIÓN</b>	<b>21.216.049,32</b>	<b>15.195.838,59</b>
<b>b. TASAS DE UTILIZACIÓN</b>	<b>19.439.711,47</b>	<b>14.876.655,14</b>
1. TASA DEL BUQUE (T1)	3.929.952,76	1.812.112,94
2. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO (T5)	3.140.017,14	3.137.918,57
3. TASA DEL PASAJE (T2)	5.204.467,92	3.283.628,41
4. TASA DE LA MERCANCÍA (T3)	6.825.871,60	6.313.262,60
5. TASA DE LA PESCA FRESCA (T4)	119.654,57	122.655,22
6. TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO (T6)	219.747,48	207.077,40
<b>c. TASA DE ACTIVIDAD</b>	<b>7.328.548,98</b>	<b>4.973.533,77</b>
<b>d. TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN</b>	<b>1.256.511,69</b>	<b>1.272.802,70</b>
B OTROS INGRESOS DE NEGOCIO	35.595.123,31	27.782.072,98
<b>a. IMPORTES ADICIONALES A LAS TASAS</b>	<b>25.705.367,60</b>	<b>19.953.460,26</b>
<b>b. TARIFAS Y OTROS</b>	<b>9.889.755,71</b>	<b>7.828.612,72</b>

<b>3 TRABAJOS REALIZADOS POR LA EMPRESA PARA SU ACTIVO</b>	-	-
<b>5 OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>4.256.101,05</b>	<b>2.583.627,93</b>
A INGRESOS ACCESORIOS Y OTROS DE GESTIÓN CORRIENTE	3.082.621,55	1.172.253,77
B SUBVENCIONES DE EXPLOTACIÓN INCORPORADAS AL RESULTADO DEL EJERCICIO	-	71.288,60
C INGRESOS TRASPASADOS AL RESULTADO POR CONCESIONES REVERTIDAS	179.479,50	189.085,56
D FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO RECIBIDO	994.000,00	1.151.000,00
<b>6 GASTOS DE PERSONAL</b>	<b>(14.687.051,76)</b>	<b>(14.622.036,23)</b>
A SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	(10.810.605,24)	(10.504.862,94)
B INDEMNIZACIONES	(660,94)	(160.752,14)
C CARGAS SOCIALES	(3.875.785,58)	(3.956.421,15)
D PROVISIONES	-	-
<b>7 OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>(26.222.036,46)</b>	<b>(22.263.322,36)</b>
A SERVICIOS EXTERIORES	(21.264.098,83)	(16.965.798,68)
1. REPARACIONES Y CONSERVACIÓN	(9.916.378,37)	(6.591.737,81)
2. SERVICIOS DE PROFESIONALES INDEPENDIENTES	(1.892.823,69)	(1.603.610,80)
3. SUMINISTROS Y CONSUMOS	(4.725.364,08)	(4.903.466,49)
4. OTROS SERVICIOS EXTERIORES	(4.729.532,69)	(3.866.983,58)
B TRIBUTOS	(1.263.257,83)	(1.263.116,06)
C PÉRDIDAS, DETERIORO Y VARIACIÓN DE PROVISIONES POR OPERACIONES COMERCIALES	(1.492.894,08)	(1.240.600,44)
D OTROS GASTOS DE GESTIÓN CORRIENTE	(611.409,12)	(323.181,28)

E	APORTACIÓN A PUERTOS DEL ESTADO ART. 19.1.B) TRLPEMM.	(726.376,60)	(1.151.625,90)
F	FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO APORTADO	(864.000,00)	(1.319.000,00)
<b>8</b>	<b>AMORTIZACIONES DEL INMOVILIZADO</b>	<b>(18.052.923,73)</b>	<b>(17.981.219,03)</b>
<b>9</b>	<b>IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES DE INMOVILIZADO NO FINANCIERO Y OTRAS</b>	<b>1.006.762,55</b>	<b>1.084.881,66</b>
<b>10</b>	<b>EXCESOS DE PROVISIONES</b>	-	<b>3.160.511,90</b>
<b>11</b>	<b>DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DEL INMOVILIZADO</b>	-	-
A	DETERIOROS Y PÉRDIDAS	-	-
B	RESULTADOS POR ENAJENACIONES Y OTRAS	-	-
<b>OTROS RESULTADOS</b>			
A	INGRESOS EXCEPCIONALES	-	-
B	GASTOS EXCEPCIONALES	-	-
<b>A.1.</b>	<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)</b>	<b>31.136.796,42</b>	<b>16.063.347,05</b>
<b>12</b>	<b>INGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>56.817,27</b>	<b>50.841,54</b>
A	DE PARTICIPACIONES EN INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	-	-
B	DE VALORES NEGOCIABLES Y OTROS INSTRUMENTOS FINANCIEROS	56.817,27	50.841,54
C	INCORPORACIÓN AL ACTIVO DE GASTOS FINANCIEROS	-	-
<b>13</b>	<b>GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>(117.084,27)</b>	<b>(64.902,24)</b>
A	POR DEUDAS CON TERCEROS	(57.500,41)	(59.023,47)
B	POR ACTUALIZACIÓN DE PROVISIONES	(59.583,86)	(5.878,77)
<b>14</b>	<b>VARIACIÓN DE VALOR RAZONABLE EN INSTRUMENTOS FINANCIEROS</b>	-	-
<b>16</b>	<b>DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS</b>	-	-
A	DETERIOROS Y PÉRDIDAS	-	-

B	RESULTADOS POR ENAJENACIONES Y OTRAS	-	-
<b>A.2.</b>	<b>RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)</b>	<b>(60.267,00)</b>	<b>(14.060,70)</b>
<b>A.3.</b>	<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)</b>	<b>31.076.529,42</b>	<b>16.049.286,35</b>
<b>17</b>	<b>IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS</b>	<b>(887.903,29)</b>	<b>343.557,92</b>
<b>A.4.</b>	<b>RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)</b>	<b>30.188.626,13</b>	<b>16.392.844,27</b>

Lo más destacable de 2021 fue la recuperación de INCN que, con un importe de 84.835.945€, supuso un crecimiento en 20.735.944,77€ con respecto al ejercicio 2020 y la vuelta a una cifra de negocio prácticamente idéntica a la de 2019.

Este hecho junto con una política de contención del gasto se tradujo en un resultado del ejercicio de 30.188.626,13€, un 84,2% más que en 2021 y ya por encima del resultado de 2019.

### EBITDA y Flujo de Caja

El EBITDA para el sistema portuario fue en 2021 el siguiente:

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	31.136.796,42
AMORTIZACIONES	-18.052.923,73
SALDO DETERIORO INMOVILIZADO	0,00
RESULTADOS EXCEPCIONALES	0,00
<i>EBITDA PARA EL SISTEMA PORTUARIO</i>	49.189.720,15

Y el *Cash Flow* devolvió el siguiente resultado:

RESULTADO DEL EJERCICIO	30.188.626,13
(+) AMORTIZACIONES	18.052.923,73
(-) IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES	-1.006.762,55
(-) TRASPASOS POR REVERSIÓN	-179.479,50
(+) 694 DOTACIÓN PROVISIONES	1.428.079,86
<i>FLUJO DE CAJA</i>	48.483.387,67

## Balance

**BALANCE AL CIERRE DEL EJERCICIO 2021**

(EN EUROS)

ACTIVO			2021	2020	PATRIMONIO NETO Y PASIVO		2021	2020
<b>A</b>	<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>		<b>474.256.582,78</b>	<b>464.372.460,67</b>	<b>A</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>663.522.365,98</b>	<b>634.089.145,14</b>
<b>I</b>	<b>INMOVILIZADO INTANGIBLE</b>		<b>1.198.822,61</b>	<b>651.173,73</b>	<b>A-1</b>	<b>FONDOS PROPIOS</b>	<b>641.515.040,27</b>	<b>611.326.414,14</b>
1	PROPIEDAD INDUSTRIAL Y OTRO INMOVILIZADO INTANGIBLE		0,00	0,00	I	PATRIMONIO	212.383.193,39	212.383.193,39
2	APLICACIONES INFORMÁTICAS		1.198.822,61	651.173,73	II	RESULTADOS ACUMULADOS	398.943.220,75	382.550.376,48
3	ANTICIPOS PARA INMOVILIZACIONES INTANGIBLES		-	-	III	RESULTADO DEL EJERCICIO	30.188.626,13	16.392.844,27
<b>II</b>	<b>INMOVILIZADO MATERIAL</b>		<b>386.278.426,17</b>	<b>392.060.566,89</b>	<b>A-2</b>	<b>AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR</b>	-	-
1	TERRENOS Y BIENES NATURALES		77.085.886,48	67.781.649,46	I	ACTIVOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE CON CAMBIOS EN EL PATR. NETO	-	-
2	CONSTRUCCIONES		246.277.998,43	244.489.173,42	II	OPERACIONES DE COBERTURA	-	-
3	EQUIPAMIENTOS E INSTALACIONES TÉCNICAS		9.474.815,46	10.621.563,17	III	OTROS	-	-
4	INMOVILIZADO EN CURSO Y ANTICIPOS		51.162.815,00	66.816.523,99	<b>A-3</b>	<b>SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS</b>	<b>22.007.325,71</b>	<b>22.762.731,00</b>
5	OTRO INMOVILIZADO		2.276.910,80	2.351.656,85	<b>B</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>29.889.372,53</b>	<b>21.678.379,06</b>
<b>III</b>	<b>INVERSIONES INMOBILIARIAS</b>		<b>76.497.410,26</b>	<b>69.701.835,31</b>	<b>I</b>	<b>PROVISIONES A LARGO PLAZO</b>	<b>11.207.141,21</b>	<b>3.088.236,37</b>
1	TERRENOS		64.033.614,39	64.033.614,39	1	OBLIGACIONES POR PRESTACIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL	214.800,00	214.800,00
2	CONSTRUCCIONES		12.463.795,87	5.668.220,92	2	PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	3.550.399,51	2.410.494,67
<b>IV</b>	<b>INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LARGO PLAZO</b>		<b>1.703.058,82</b>	<b>474.000,00</b>	3	OTRAS PROVISIONES	7.441.941,70	462.941,70
1	INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO		-	-	<b>II</b>	<b>DEUDAS A LARGO PLAZO</b>	<b>12.170.106,38</b>	<b>11.811.799,89</b>
2	CRÉDITOS A EMPRESAS		1.703.058,82	474.000,00	1	DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO.	-	-
<b>V</b>	<b>INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO</b>		<b>367.130,35</b>	<b>454.085,21</b>	2	PROVEEDORES DE INMOVILIZADO A LARGO PLAZO	-	-
1	INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO		-	-	3	OTRAS DEUDAS	12.170.106,38	11.811.799,89
2	CRÉDITOS A TERCEROS		367.130,35	454.085,21	<b>III</b>	<b>DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LARGO PLAZO</b>	-	-

3	ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, SUBVENCIONES OFICIALES PENDIENTES DE COBRO	-	-	IV	PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO	6.512.124,94	6.778.342,80
4	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	-	-	V	PERIODIFICACIONES A LARGO PLAZO	-	-
VI	<b>ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO</b>	<b>111.734,57</b>	<b>1.030.799,53</b>	C	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>11.011.856,31</b>	<b>14.375.123,99</b>
VII	<b>DEUDORES COMERCIALES NO CORRIENTES Y OTROS</b>	<b>8.100.000,00</b>	-	II	<b>PROVISIONES A CORTO PLAZO</b>	<b>1.319.269,37</b>	<b>555.941,34</b>
B	<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>230.167.012,04</b>	<b>205.770.187,52</b>	III	<b>DEUDAS A CORTO PLAZO</b>	<b>1.702.808,35</b>	<b>2.225.122,06</b>
I	<b>ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA</b>	-	-	1	DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	-	-
II	<b>EXISTENCIAS</b>	<b>34.917,53</b>	<b>80.188,44</b>	2	PROVEEDORES DE INMOVILIZADO A CORTO PLAZO	1.316.354,55	1.124.155,61
III	<b>DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR</b>	<b>27.818.521,76</b>	<b>49.557.924,46</b>	3	OTROS PASIVOS FINANCIEROS	386.453,80	1.100.966,45
1	CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	19.987.654,91	49.122.153,25	IV	<b>DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A CORTO PLAZO</b>	<b>80.925,79</b>	<b>63.023,02</b>
2	CLIENTES Y DEUDORES, EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	-	-	V	<b>ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR</b>	<b>7.908.852,80</b>	<b>11.531.037,57</b>
3	DEUDORES VARIOS	162.281,07	250.241,97	1	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	4.485.268,82	4.225.147,97
4	ADMINISTRAC. PÚBLICAS, SUBVENCIONES OFICIALES PTES. DE COBRO	55.995,19	104.870,56	2	ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, ANTICIPOS DE SUBVENCIONES	400.128,13	66.537,12
5	OTROS CRÉDITOS CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	7.612.590,59	80.658,68	3	OTRAS DEUDAS CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	3.023.455,85	7.239.352,48
IV	<b>INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A C.P.</b>	<b>13.941,18</b>	-	VI	<b>PERIODIFICACIONES</b>	-	-
V	<b>INVERSIONES FINANCIERAS A CORTO PLAZO</b>	<b>3.036.876,25</b>	<b>22.985.000,00</b>		<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)</b>	<b>704.423.594,82</b>	<b>670.142.648,19</b>
1	INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	-	-				
2	CRÉDITOS A EMPRESAS	-	-				
3	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	3.036.876,25	22.985.000,00				
VI	<b>PERIODIFICACIONES</b>	-	-				
VII	<b>EFFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES</b>	<b>199.262.755,32</b>	<b>133.147.074,62</b>				
1	TESORERÍA	199.262.755,32	133.147.074,62				
2	OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES	-	-				
	<b>TOTAL ACTIVO (A+B)</b>	<b>704.423.594,82</b>	<b>670.142.648,19</b>				

## Evolución de las principales magnitudes económicas

RATIOS	2021	2020	2019	2018	2017
<b>RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS</b> (EN MILES DE EUROS)					
RESULTADO DEL EJERCICIO AJUSTADO	31.076	16.392	28.303	23.390	20.371
ACTIVO NO CORRIENTE NETO MEDIO	404.945	464.372	453.208	415.437	415.773
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS (ART. 157 RDL 2/2011)	6,37%	4,40%	6,87%	5,60%	4,90%
<b>EBITDA / TONELADA</b> (EN €/TM)					
EBITDA (EN MILES DE EUROS)	49.190	32.945	47.451	39.375	40.545
TONELADAS MOVIDAS	13.727.360	12.639.608	16.517.773	16.576.160	15.408.806
EBITDA/TONELADA	3,58	2,61	2,87	3,02	2,63
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN RESPECTO DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b> (EN MILES DE €)					
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	56.605	33.076	58.507	57.829	56.903
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	84.835	64.100	84.740	78.576	73.047
RATIO (%)	66,72%	51,60%	69,04%	73,60%	77,90%

## Otras ratios económicas que destacar en el ejercicio

	RATIOS 2020	RATIOS 2021
EBITDA/TONELADA	2,61 €	3,58 €
EBIDTA POR EMPLEADO	101.999,23 €	155.663,67 €
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	64.100.903,18 €	84.835.944,77 €
RENTABILIDAD DE EXPLOTACIÓN ANUAL	4,40 %	6,37%
INGRESOS POR TASA DE OCUPACIÓN	15.195.838,59 €	21.216.049,32 €
INGRESOS POR TASA DE ACTIVIDAD	4.973.533,77 €	7.328.548,98 €
MEJORA DE TASAS	19.953.460,26 €	25.705.367,60 €
RATIO DE ENDEUDAMIENTO	4,98 %	5,81%
% DE LA CIFRA DE NEGOCIO FACTURADA A LOS 5 CLIENTES PRINCIPALES	57,15 %	50,06%
CIFRA DE NEGOCIO FACTURADA A LOS 5 CLIENTES PRINCIPALES	36.634.167,92 €	42.468.874 €
GASTOS DESTINADOS A PROMOCIÓN DE LOS PUERTOS	46.455,30 €	25.585,97
GASTOS DE EXPLOTACIÓN (EXCLUYENDO AMORTIZACIONES) / INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	51,60 %	66,72%
CIFRA DE NEGOCIO POR EMPLEADO	198.454,81 €	268.468,18 €
CASH FLOW	32.801.765,82 €	48.483.388 €
EBITDA	32.945.752,26 €	49.189.720,15 €
PERIODO MEDIO DE COBRO	86,68 días	NA





12

## DIMENSIÓN SOCIAL

- CAPITAL HUMANO
- FORMACIÓN
- SINIESTRALIDAD LABORAL
- OTROS AVANCES EN LA GESTIÓN DE PERSONAS EN 2021

# Dimensión Social

## Capital humano

La APB dispone de cinco centros de trabajo, en los respectivos puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina. La estructura principal de la gestión de la entidad se encuentra ubicada en la sede de la APB en Palma, en Moll Vell.

En 2021 la plantilla media de la APB fue de 316 personas, es decir 9 menos que en el ejercicio anterior, lo que supone agudizar la tendencia negativa de los últimos años en cuanto a disponibilidad de recursos humanos, un factor esencial para sostenibilidad de la APB desde el punto de vista de la dimensión social interna. Además, el problema que supone la disminución continuada en plantilla disponible se agrava si se considera la edad promedio de la misma. Más de la mitad de las personas en plantilla fija de la APB tiene más de 50 años y el porcentaje de mayores de 40 años es del 97,5%.

Por otro lado, si bien se avanzó ligeramente en empleo femenino con respecto a los últimos años, la APB está aún muy lejos de la paridad al ser las mujeres sólo un 24,05% de la plantilla promedio.

La distribución de personal con respecto a los criterios más utilizados en reporte de sostenibilidad fue la siguiente:

· Género y temporalidad:

PLANTILLA MEDIA	UNIDAD	2021		% TEMPORALES SOBRE FIJOS	
		H	M	H	M
FIJOS	Nº	185	51	-	-
TEMPORALES (EVENTUALES + INTERINOS + FIJOS DISCONTINUOS)	Nº	55	25	30	49
TOTAL PLANTILLA MEDIA	Nº	240	76	-	-

· Trabajadores en plantilla fija por edad y género:

FIJOS POR TRAMOS DE EDAD	UNIDAD	H	M
DE 20 A 29 AÑOS	Nº		
DE 30 A 39 AÑOS	Nº	3	5
DE 40 A 49 AÑOS	Nº	59	15
DE 50 O MÁS AÑOS	Nº	123	31

· Por área de actividad y género

PLANTILLA MEDIA POR ÁREAS DE ACTIVIDAD	UNIDAD	2021	
		H	M
SERVICIO DE POLICÍA	Nº	135	28
PERSONAL DE MANTENIMIENTO	Nº	22	1
PERSONAL DE OFICINA EN CONVENIO	Nº	62	44
PERSONAL DE OFICINA EXCLUIDO DE CONVENIO	Nº	21	3
TOTAL PLANTILLA MEDIA	Nº	240	76



· Por cobertura de convenio de aplicación:

**COBERTURA DEL PERSONAL POR CONVENIOS COLECTIVOS**

	UNIDAD	2021	
		H	M
PERSONAL EN CONVENIO	Nº	219	73
PERSONAL EXCLUIDO DE CONVENIO	Nº	21	3
TOTAL PLANTILLA MEDIA	Nº	240	76

**Evolución del empleo**

La evolución del empleo en la APB sigue la tendencia de los últimos ejercicios.

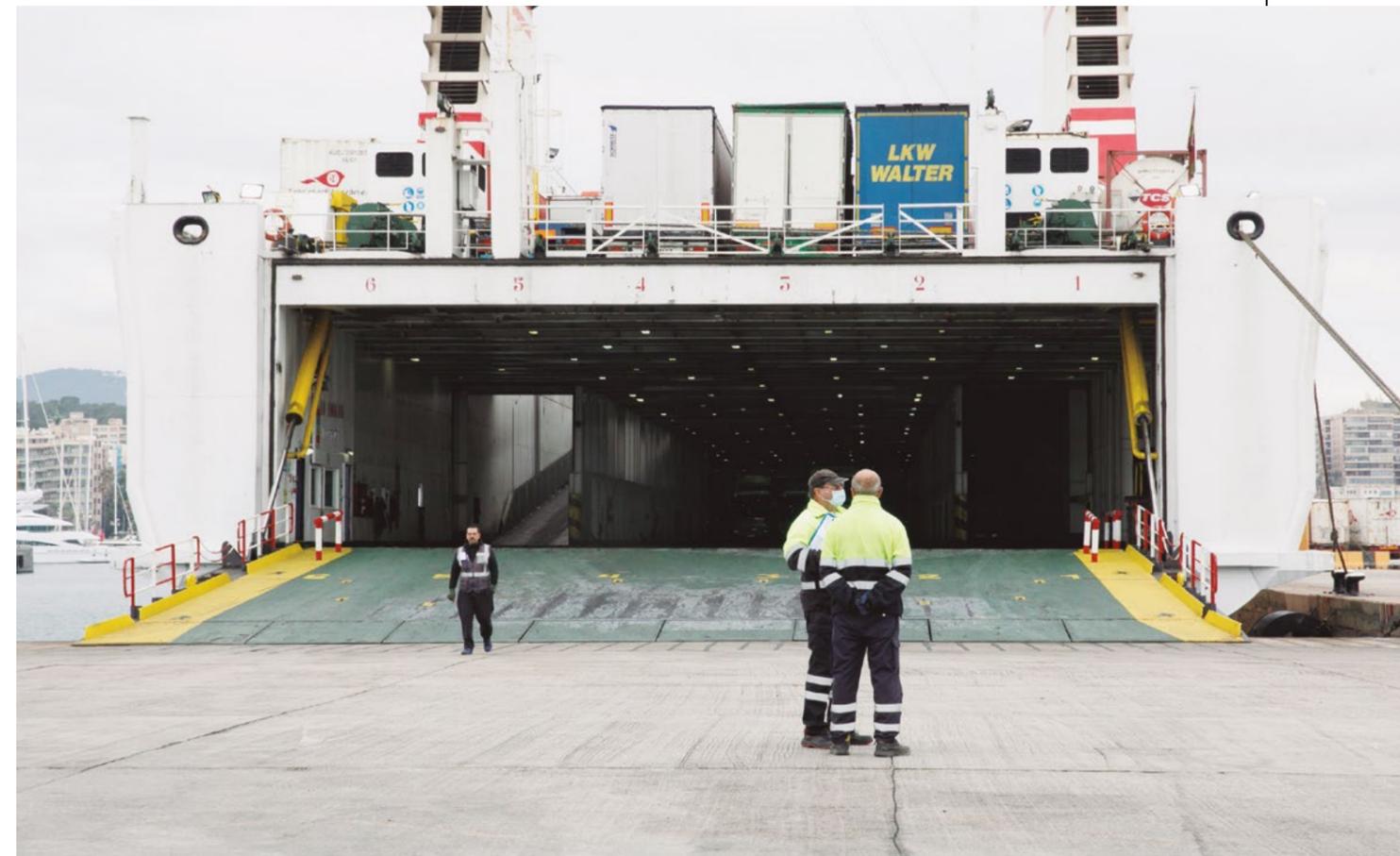
	2021	2020	2019	2018	2017	2016
PLANTILLA MEDIA ANUAL	316	324	324	325	329	328
% DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIO COLECTIVO	92,41%	92,62%	92,28%	92,31%	92,10%	92,38%
% DE MUJERES SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES	24,05%	23,08%	22,84%	22,15%	24,01%	20,73%

Como aspectos positivos hay que destacar la muy baja rotación de personal en la APB, así como el fomento del empleo de calidad y la formación.

**Retribuciones y selección**

La política retributiva diferencia entre personal directivo fuera de convenio y personal incluido en convenio. Para los primeros la retribución se fija en el contrato laboral, conforme al régimen retributivo aplicable al personal directivo y técnico de las Autoridades Portuarias encuadrado en el Marco de Actuación según se recoge en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPGE).

Para el colectivo sujeto a convenio, la citada norma establece las retribuciones aplicables por ocupación, en función del grupo, banda y nivel aplicable. El salario del personal de la APB es indiferente del género. Las promociones del personal sujeto a convenio se establecen en base a criterios objetivos y previamente establecidos por el sistema de gestión por competencias.



**COMPARATIVA DE SALARIOS (€ BRUTOS MENSUALES)**

	2021	2020	2019	2018
SALARIO MÍNIMO CORRESPONDIENTE A LA CATEGORÍA MÁS BAJA DENTRO DE CONVENIO (GIII BII N3)	1.654,33	1.617,14	1.584,28	1.625,00
SALARIO BASE + COMPLEMENTO DE RESIDENCIA + OTROS COMPLEMENTOS CORRESPONDIENTES A LA CATEGORÍA MÁS BAJA DENTRO DEL CONVENIO (GIII BII N3)	2.096,01	1.992,08	2.039,94	1.869,94
SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL MENSUAL	1.108,33	1.108,33	1.050,00	858,55



## Beneficios sociales

Adicionalmente a su política retributiva, en 2021 la APB mantuvo los siguientes beneficios sociales:

- Seguro médico de mejora de la asistencia sanitaria para el empleado y su familia. Póliza de accidentes del Sistema Portuario.
- Anticipos reintegrables que puede solicitar el personal hasta un límite de 12.000€, a devolver en 6 (SEIS) años sin intereses.
- Fondo para fines sociales regulado por el Convenio Colectivo y gestionado por los representantes de los trabajadores o Comité de Empresa. Se destina a las ayudas de estudio para los hijos de los trabajadores, actividades culturales y deportivas y situaciones excepcionales en lo asistencial. Por resolución de la CECIR, dicho fondo ha ido sufriendo reducciones progresivas desde 2012.
- Servicio de comedor, con aportación económica compartida por parte del trabajador.
- Acción social: ayuda económica a la asociación sin ánimo de lucro de jubilados de la APB.
- Ayudas económicas a la práctica deportiva de los empleados.

Las retribuciones más elevadas en la APB corresponden a su presidente y al director y se pueden consultar en la web de la institución en la sección de transparencia: <https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/uadmin/62/presidente>

<https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/uadmin/65/director;jsessionid=nKg-R0-V-FfPry4NnyKywwDT.undefined>

En cuanto a los procesos de selección, 2021 supuso un importante avance de gestión. La APB licitó un contrato cuyo objeto fue recabar asistencia técnica experta para los procesos de selección de vacantes de personal de convenio que se produzcan a lo largo de los años 2022 y 2023.

El servicio consiste en la prestación de servicios profesionales de selección de personal, con plena garantía de cumplimiento de los principios de publicidad, concurrencia, igualdad, mérito y capacidad, así como el principio de igualdad de género en su sentido más amplio, con garantía de un trato sumamente respetuoso hacia las personas candidatas y el estricto cumplimiento de los principios de confidencialidad y de la normativa de protección de los datos de carácter personal. La asistencia técnica

comprende las labores de gestión administrativa y pruebas de *Assessment Center* de 2022 y 2023 con el alcance siguiente:

- Análisis del puesto y propuesta de proceso.
- Colaboración en el diseño de bases.
- Diseño del anuncio y confección del mismo en catalán y castellano.
- Publicación de los anuncios.
- Recepción de candidaturas.
- Análisis de la documentación recibida.
- Respuesta a las alegaciones recibidas.
- Información a las candidaturas del estado del proceso.
- Comunicación con las candidaturas desde el inicio hasta el fin del proceso.
- Valoración de méritos.
- Definición del perfil competencial del puesto (reunión con el Tribunal y director de la APB).
- Cuestionario de evaluación de comportamiento y/o competencias (diseño y realización).
- Prueba de evaluación competencias grupal (diseño y realización).
- Realización de entrevistas.
- Reuniones de validación con el departamento de RR.HH.
- Elaboración y presentación de informes: Los citados informes, entre otras, deberán recoger todas las fases del proceso, candidaturas presentadas segmentadas por género, los criterios de selección o de descarte, así como la puntuación para cada uno de los candidatos/as entrevistados en la fase final de la consultora. Dichos informes deberán ser aprobados por el departamento de RR.HH. correspondiente antes de su emisión para validar el cumplimiento íntegro de los distintos procesos

# Formación

A lo largo del ejercicio 2021 se impartieron en la APB las siguientes acciones formativas:

PROGRAMAS DE FORMACIÓN	Nº DE CURSOS IMPARTIDOS EN 2021			
	I	II	III	IV
<b>COMPETENCIA TÉCNICA</b>				
ASESORÍA JURÍDICA				
CALIDAD				
COMERCIAL Y MARKETING				
COMPRAS Y SUMINISTROS				
COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES				
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO				
CONTABILIDAD Y AUDITORIA				
DESARROLLO DE PROYECTOS TELEMÁTICOS				
DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS Y ORGANIZACIÓN				
DIBUJO TÉCNICO Y TOPOGRAFÍA				
GESTIÓN DE ACTIVIDADES PESQUERAS				
GESTIÓN DE DOMINIO PÚBLICO				
GESTIÓN DE MERCANCÍAS				
GESTIÓN DOCUMENTAL				
GESTIÓN ECONÓMICO FINANCIERA Y PRESUPUESTARIA				
IDIOMAS				
INFRAESTRUCTURAS				
LOGÍSTICA E INTERMODALIDAD			2	
MEDIO AMBIENTE				
NÁUTICA PORTUARIA				
NORMATIVA PORTUARIA				
OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS				4
PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES				
RELACIONES LABORALES				
SECTOR Y ESTRATEGIA PORTUARIA				
SEGURIDAD INDUSTRIAL				
SEGURIDAD OPERATIVA				
SISTEMAS DE AYUDA A LA NAVEGACION				
TRAFICO DE PASAJEROS				
USO Y EXPLOTACION DE SISTEMAS				

Además de la actividad formativa desarrollada también en 2021 se avanzó en la mejora de la formación a futuro, ya que es uno de los aspectos materiales más recurrentemente mencionados en entrevistas con grupos de interés internos de la APB.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación formativa.</li> <li>Organización, impartición y control de todas las acciones formativas.</li> <li>Gestión bonificación, subvención e inspección.</li> <li>Gestión de contratos y/o programas.</li> <li>Memorias e informes.</li> </ul>
En este sentido se licitó un contrato para gestionar de manera integrada todos los aspectos relacionados con la formación:	Se contemplan un total de 237 acciones formativas de las que un 60% serán presenciales y un 40% on-line distribuidas según el esquema:

	PRESENCIAL		ON LINE	
	CORTA DURACIÓN	LARGA DURACIÓN	CORTA DURACIÓN	LARGA DURACIÓN
	75%	25%	90%	10%
	107	36	85	9

## Siniestralidad laboral

	2021	2020	2019	2018
ÍNDICE DE FRECUENCIA ANUAL DE ACCIDENTES	24,72	5,55	14,83	16,64
ÍNDICE DE GRAVEDAD ANUAL DE ACCIDENTES	0,51	0,65	0,73	0,425
ÍNDICE DE ABSENTISMO	6,14	4,27	4,27	4,43

## Otros avances en la gestión de personas en 2021

Como avances más destacables en el año de recuperación de una cierta normalidad tras la situación de pandemia resaltamos los siguientes:

- Implantación de una aplicación de gestión integral de Recursos Humanos: se continuó el despliegue en el *implant* de la aplicación adquirida en 2020. Una vez finalizada al 100% la fase de gestión de nóminas en este año se avanzó en los módulos de:

- / Gestión del tiempo (70% implantado).
- / Gestión de formación (en definición funcional).
- / Gestión por competencias (80% implantado).
- / Gestión de uniformidad, herramientas de trabajo y EPIS (en fase de análisis funcional).
- / Prevención de riesgos laborales (en integración con SPA).
- / Portal del empleado (100% implantado, se corrigen incidencias y aplican mejoras).

/ Portal del manager (100% implantado, se corrigen incidencias y aplican mejoras).

/ Cuadro de mando (100% implantado).

/ App de movilidad (100% implantado, se corrigen incidencias y aplican mejoras).

Por otro lado se definió también el *roadmap* de las siguientes implantaciones, que esencialmente se centrarán en integraciones con aplicaciones corporativas y de Administración Electrónica, tales como: Sistema de Gestión Documental y Archivo Electrónico (Alfresco), Portafirmas electrónico (PortaFIB), Comunicaciones y notificaciones electrónicas (NOTIB), Firma biométrica (Viafirma), Registro (REGWEB), SCSP (Sustitución de Certificados en Soporte Papel), Sistema de control de presencia, ERP (Microsoft Dynamics NAV 2017 y Active Directory (LDAP).



- Protocolización del teletrabajo: en 2021 se procedió a la regulación de la prestación de trabajo a distancia con carácter ocasional mediante el uso exclusivo o prevalente de medios y sistemas informáticos, telemáticos y de telecomunicación en el ámbito de la APB, para dar respuesta a diversas necesidades en el ámbito social y laboral respetando tanto los derechos, como las obligaciones derivadas de la relación laboral. Esta modalidad de trabajo tiene carácter voluntario para la persona trabajadora, previa aceptación por parte de la APB. Asimismo, el trabajo a distancia con carácter ocasional será reversible, tanto para la persona trabajadora, como para la APB, que podrán, en cualquier momento, dar por finalizada esta modalidad de trabajo, comunicándose esta decisión con una antelación mínima de dos semanas.

- En el mes de enero de 2021 se constituyó la comisión negociadora del acuerdo de empresa de la APB en virtud de lo establecido en el artículo 4 del III convenio colectivo de Puertos del Estado y autoridades portuarias.



## DIMENSIÓN AMBIENTAL

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• ESTRATEGIA AMBIENTAL</li><li>• LA NUEVA OFICINA TÉCNICA AMBIENTAL DE LA APB</li><li>• EFECTO TRACTOR DE POLÍTICAS AMBIENTALES MEDIANTE CONVENIOS CON CONCESIONARIOS</li><li>• TRANSPARENCIA EN INFORMACIÓN DE INDICADORES AMBIENTALES EN LA WEB DE LA APB</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• ASPECTOS AMBIENTALES</li><li>• BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES</li><li>• BONIFICACIONES AMBIENTALES</li><li>• QUEJAS Y RECLAMACIONES AMBIENTALES</li><li>• FORMACIÓN AMBIENTAL Y ADSCRIPCIÓN DE RECURSOS HUMANOS</li></ul> |
|---|---|

# Dimensión Ambiental

## Estrategia ambiental. Objetivos ambientales de la APB

El 8 de marzo de 2021 se aprobó y documentó la Estrategia Ambiental de la APB con el objetivo de alcanzar la excelencia en el desempeño ambiental de la APB en todo su ámbito de actuación, definiendo las líneas a seguir para cada uno de los aspectos ambientales (tanto directos como indirectos) que se producen tanto en la zona de servicio de los puertos como en las señales marítimas responsabilidad de la APB.

El alcance de la estrategia ambiental de la APB comprende los aspectos ambientales generados directamente por la actividad que la APB realiza a través de su personal, de la actividad de las empresas contratadas o subcontratadas para la ejecución de obras y prestación de servicios, así como en las actividades que realizan las empresas u organismos autorizados a través de concesiones, autorizaciones, actividades coyunturales o licencias.

Esta estrategia está alineada con marcos de referencia internacionales como los ODS, la propuesta de Puertos del Estado de contenidos básicos del Marco Estratégico del sistema portuario de interés general y el Plan Estratégico de la Propia APB (en particular con el Eje 4: Liderazgo en Medio Ambiente, Sostenibilidad y RSC) al que ya se ha hecho referencia con anterioridad en esta memoria.

La estrategia ambiental de la APB se desarrolla en tres grandes objetivos estratégicos y ocho actuaciones:

1. Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo.
  - 1.1. Fomentar la contaminación cero en el buque atracado.
  - 1.2. Apoyar proyectos de renovación tecnológica de los buques.
2. Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética.
  - 2.1. Incentivar la eficiencia energética en el entorno portuario.
  - 2.2. Fomentar la movilidad sostenible.
  - 2.3. Fomentar la generación de energías renovables.
3. Posicionar a los puertos de la APB como referente en gestión medio ambiental en el ámbito de la gestión portuaria.
  - 3.1. Reforzar el sistema de gestión ambiental.
  - 3.2. Colaboración con entidades y organismos en materia medioambiental.
  - 3.3. Integrar en la estrategia de comunicación e imagen del puerto su compromiso con la gestión medio ambiental.

Finalmente, cada una de estas ocho actuaciones se concreta en una serie de diferentes iniciativas que se describen a continuación:

## Fomentar la contaminación cero en el buque atracado

Las iniciativas orientadas a instalaciones y equipos de la APB:

- Ejecución, como proyecto piloto, de las instalaciones necesarias para suministrar energía eléctrica a los buques en el muelle de Paraires del puerto de Palma, de forma que puedan apagar sus motores auxiliares durante su estancia en atraque.
- Regulación del servicio considerando que el suministro eléctrico a buques es ya considerado un servicio portuario.
- Evaluación de resultados una vez ejecutado el proyecto piloto, desde las perspectivas ambiental, operativa y económica.
- Elaboración de una hoja de ruta para el despliegue de la tecnología en los puertos Baleares en función de los resultados obtenidos.
- Fomentar la implantación de soluciones tecnológicas que favorezcan un consumo sostenible de agua.
- Promover en la medida que sea posible y necesario la existencia de espacios que faciliten la segregación de residuos provenientes de los buques.
- Análisis de la viabilidad de emplear hidrógeno verde en el suministro a buques durante su atraque.
- Elaboración de una política de bonificaciones a las tasas portuarias aplicables a los buques que favorezcan la utilización de medidas eficientes de reducción de emisiones o que consuman energías alternativas, en virtud del artículo 245 del texto refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.
- Considerar en la asignación de atraques y eventualmente en las de otorgamiento de concesiones vinculadas a operativa de buques, criterios que favorezcan a aquéllos que fomenten la contaminación mínima en el atraque.
- Participación en proyectos que persigan el impulso de los sistemas de suministro eléctrico a buques atracados desde puerto, en la identificación de barreras para su implantación, en el despliegue de la tecnología y en la propuesta de medidas e incentivos que favorezcan su futuro desarrollo.
- Revisión y mejora periódica de los planes de recepción de desechos generados en buques y embarcaciones.
- Fomento de la facturación de los suministros a través de contadores individuales para cada usuario.



DIMENSIÓN AMBIENTAL

### Apoyar proyectos de renovación tecnológica de los buques

Las iniciativas propuestas orientadas directamente a la APB para alcanzar este objetivo son:

- Analizar el papel que la APB puede desempeñar respecto a los buques que utilicen GNL para su propulsión, teniendo en cuenta que el puerto de Barcelona y otros puertos peninsulares, reúnen las condiciones idóneas, o al menos mejores, para suministrar este combustible, y que son puertos de enlace de las líneas regulares de Baleares.
- Impulsar desarrollos tecnológicos en el ámbito de buques más sostenibles (propulsión eléctrica, buques autónomos, etc) para los que la línea Eivissa-Formentera resulta muy adecuada por sus características.
- Identificación, desarrollo e impulso de proyectos que persigan la mejora de la eficiencia energética de los buques que prestan servicio de transporte en la zona de influencia de los puertos de la APB, minimizando el impacto ambiental.
- Participación en foros orientados a identificar y observar las nuevas tecnologías aplicables a buques en el ámbito energético.
- Elaboración de una política de bonificaciones a las tasas portuarias aplicables a los buques que favorezcan la utilización de buques eficientes o que consuman energías alternativas, en virtud del artículo 245 del texto refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

### Incentivar la eficiencia energética en el entorno portuario

Las iniciativas propuestas orientadas directamente a la APB para alcanzar este objetivo son:

- Implantar en los puertos una Red inteligente de medida (RIM) para los suministros de electricidad y agua a las empresas que trabajan en ellos así como a los consumos propios de la APB.
- Implantar sistemas de iluminación de alta eficiencia y alta capacidad de regulación, así como sistemas de climatización eficientes.
- Los nuevos edificios serán proyectados para que sean "edificios de consumo casi nulo" y se elaborará un plan para el estudio de la transformación de edificios para los ya existentes.

### Fomentar la generación de energías renovables

Las iniciativas propuestas orientadas directamente a la APB en sus instalaciones para alcanzar este objetivo son:

- Estudio e implementación, en su caso, de sistemas fotovoltaicos de generación energética en aquellas superficies disponibles que tengan las características adecuadas, como cubiertas de estaciones marítimas, naves o aparcamientos, bien en edificaciones existentes o de nueva construcción.
- Estudio e implantación, en su caso, de proyectos piloto de sistemas de generación de energías renovables cuyo potencial se encuentra al límite: termo-solar, eólica, hidrógeno verde, geotermia, undimotriz...).
- Evaluación de resultados una vez ejecutadas las instalaciones, desde las perspectivas ambiental, operativa y económica.
- Participación en foros relacionados con energías renovables y que sea de aplicación a los puertos Baleares.
- Considerar en la elaboración de pliegos de condiciones, a utilizar en los procedimientos de licitación de concesiones, obras y autorizaciones el fomento de la generación propia de energía mediante fuentes renovables como criterios de valoración durante el proceso de evaluación de las propuestas.
- Incentivar, a través de los convenios de buenas prácticas la bonificación a las tasa de actividad de forma que fomente la generación propia de energía mediante fuentes renovables.
- Fomentar la implantación en las concesiones y autorizaciones de sistemas de generación a partir de fuentes de energías renovables. (eólica, hidrógeno verde, termosolar, fotovoltaica, geotermia, undimotriz...).

### Fomentar la movilidad sostenible

Las iniciativas propuestas para alcanzar este objetivo son:

- Transición de la flota actual de vehículos de la APB a vehículos eléctricos (o híbridos) de similares prestaciones y fomentar igualmente la transformación de la flota de empresas que operan en el puerto.
- Despliegue de una red de puntos de recarga proporcional a la incorporación de vehículos eléctricos.
- En obras (realizadas directamente por la APB o a través de concesionarios) de nueva construcción o renovaciones, instalación de al menos un punto de recarga de vehículos por cada 40 plazas en aparcamientos o estacionamiento públicos.
- Fomento de la movilidad sostenible de los trabajadores de nuestros puertos.



## Reforzar el sistema de gestión ambiental

- Fomentar el respeto medioambiental mediante la aplicación de medidas correctoras que eviten o controlen la emisión de contaminantes en el desarrollo de todas las actividades portuarias y, en especial, en las actividades que conlleven manipulación de mercancías, así como las relacionadas con la reparación y mantenimiento de embarcaciones. Ampliar las medidas aplicadas en la actualidad.
- Se realizará el cálculo de la huella de carbono instando a través de los proyectos, pliegos, autorizaciones y títulos concesionales a su cálculo para que puedan proponerse medidas de reducción de la misma.
- Se elaborarán los mapas de ruido de los puertos en que se considere necesario.
- Reducción de los impactos por vertidos al agua por una mala gestión de limpieza de muelles y equipos, vertidos industriales de las concesiones portuarias, aguas residuales urbanas no depuradas y vertidos accidentales

## Colaboración con entidades y organismos en materia medioambiental

Para esta acción se llevarían a cabo las siguientes iniciativas:

- Colaborar con universidades y otras entidades como centros de investigación, profesionales o entidades colaboradoras como Ports IB, participando en proyectos que recojan actividades de investigación, formación, asistencia tecnológica y científica y divulgación en materia de medio ambiente así como el impacto que la actividad náutica puede tener en el litoral.
- Fomentar la educación y participación en la conservación de los recursos naturales y en la mejora de la calidad ambiental impulsando talleres didácticos dirigidos al público en general, y al infantil en particular.

## Integrar en la estrategia de comunicación e imagen del puerto su compromiso con la gestión medio ambiental.

Para esta acción se llevarían a cabo las siguientes iniciativas:

- Difusión en la página web de la APB, redes sociales, medios de comunicación del sector, notas de prensa en los principales medios de noticias y contenidos que propicien la difusión de esta imagen de los puertos.
- Participación activa en jornadas y actos de carácter medioambiental.
- Impulsar el desarrollo de exposiciones sobre las actuaciones que en materia medioambiental despliega la APB.
- Promover visitas guiadas para la ciudadanía en la que puedan comprobar la estrategia medioambiental de la APB.
- Intensificar el diálogo con nuestros grupos de interés en relación con los aspectos ambientales.



## La nueva Oficina Técnica Ambiental de la APB

Además de la definición estratégica, la APB llevó a cabo también en 2021 la redacción del pliego que define la contratación de la asistencia técnica para la implantación de la estrategia descrita. Esta contratación tiene por objeto acelerar el despliegue de la estrategia ambiental mediante los siguientes servicios propios de la que se denominará Oficina Técnica Ambiental:

1. Diagnóstico inicial para conocer el grado de alineamiento con la estrategia ambiental tanto de la APB como de los concesionarios, proveedores, prestadores de servicios o de cualquier empresa u organización que realice alguna actividad en el puerto.
2. Propuesta de inversiones y/o servicios ambientales tanto para la APB como para concesionarios o prestadores de servicios. Se incluirá en este apartado la propuesta de proyectos que aceleren la implantación de la estrategia ambiental.
3. Propuesta de definición de unos valores meta a alcanzar para unos indicadores que deben considerar el ciclo de vida a través de una planificación propuesta.
4. Revisión de la estrategia ambiental. El adjudicatario tras la realización de las tareas anteriores, llevará a cabo una revisión de la estrategia para asegurar que ésta es la idónea para alcanzar los valores objetivos en cuanto a emisiones, residuos, vertidos...
5. Elaboración de ordenanzas portuarias y recomendaciones que recojan la mejor praxis en materia ambiental que se están llevando a cabo actualmente tanto en los puertos de la APB como en otros puertos.
6. Revisión y propuesta de prescripciones ambientales en los pliegos de: obras, servicios, suministros, concesiones, autorizaciones, licencias, servicios comerciales y actividades coyunturales y propuesta de condiciones especiales de ejecución que mejor se adapten a la estrategia ambiental.
7. Seguimiento de los indicadores y apoyo para su obtención durante el plazo del contrato.
8. Elaboración de informes ambientales y ordenanzas relacionados con cualquiera de las actividades que se producen en los puertos de la APB, así como apoyo y asesoramiento en reuniones y tramitaciones de expedientes relacionados con el medio ambiente.
9. Cálculo de la huella de carbono en cada uno de los cinco puertos de la APB.
10. Cálculo de la huella hídrica en cada uno de los cinco puertos de la APB.
11. Organización de eventos públicos (mesas redondas, presentaciones, actividades...) de concienciación ambiental para la comunidad portuaria.
12. Organización de cursos de formación ambiental y actividades de concienciación para el personal de la APB.



## Efecto tractor de políticas ambientales mediante convenios con concesionarios

La APB impulsa la consecución de sus objetivos medioambientales también mediante la suscripción de convenios con sus concesionarios. Las metas y tareas que dan contenido a estos convenios son monitorizadas periódicamente y puestas al día por ambas partes.

Durante el 2021, se firmaron dos nuevos convenios y se renovaron otros dos de buenas prácticas medioambientales con instalaciones portuarias, siguiendo los requisitos establecidos por el artículo 245.1.c) del RD 02/2011 (TRLPMM). Así, se ha pasado de nueve convenios a once vigentes y las acciones reflejadas en los planes de inversión y mejora medioambiental incluyen, entre otras, el cálculo de la huella de Carbono y reducción anual de 1% de las emisiones de GEI, descarbonización de actividades

por medio de la instalación de placas de generación de energía fotovoltaica, limpiezas del fondo marino, instalaciones para recogida y tratamiento previo de aguas fecales y de sentinas de embarcaciones, innovación en control de la estanqueidad de tuberías de descarga, innovación en detección de hidrocarburos en el mar, instalación de sistemas de recirculación de las aguas interiores del puerto, sistemas de Oxigenación de las aguas interiores del puerto, instalación de sonda multiparamétrica con conexión a la plataforma SMART medioambiental de próximo despliegue en la APB, implantación del proyectos para la regeneración de biodiversidad marina, participación en el proyecto Restaurantes Circulares...

La inversión anual de la APB en virtud de estos convenios, asciende en conjunto a 152.204,37 €, como se refleja en el cuadro siguiente:

FECHA HOY 23 DE ABRIL DE 2022

CONCESIÓN	CONVENIOS	FECHA FIRMA CONVENIO	FECHA ÚLTIMA RENOVACIÓN	PLAN DE TRABAJOS (ÚLTIMA RENOVACIÓN)	INVERSIÓN MA ANUAL
0106-COP	CLH	20 DE JUNIO DE 2014	NUEVO CONVENIO 19/09/2019	1. Mejora vaciado brazos de descarga I. Ibiza 2. Mejora depósito de recogida temporal de hidrocarburos I. Eivissa	9.200,00
1093 CP/G				3. Mejora Iluminación. I. Pantalán CLH dique del Oeste Palma 4. Mejora vaciado brazos de descarga. I. Pantalán CLH dique del Oeste	500,00
0568 CP/G				5. Innovación en control estanqueidad tuberías descarga 6. Innovación en detección de hidrocarburos en el mar 7. Mejora para despliegue barreras anticontaminación Maó	4.500,00
CLH TODO APB					14.200,00
0871 CP/G	ALCUDIAMAR	27 DE FEBRERO DE 2015	27 DE FEBRERO DE 2020*	1. Sistema de recirculación de las aguas interiores del puerto 2. Sistema de oxigenación de las aguas interiores del puerto 3. Monitorización de la calidad de las aguas 4. Mejora del punto limpio 5. Instalación para recogida y tratamiento previo de aguas fecales y de sentinas de embarcaciones	24.072,83
GSP-093	INIC MIRALL PORT DE MALLORCA (MARINA PORT DE MALLORCA)	26 DE FEBRERO DE 2016	26 DE FEBRERO DE 2020	1. Reducción de las emisiones (sustitución furgoneta gasolina por eléctrica, inscripción huella de carbono (calculado y reducido)) 2. Aumentar la sensibilización ambiental entre el personal (formación ambiental al personal, concurso de ideas ambientales entre el personal) 3. Participar en la sensibilización ambiental en el ámbito local (realización de jornadas de puertas abiertas para colegios: "Cuidemos el mar") 4. Prevención contaminación espejo de agua (jornada limpieza del fondo marino, analítica espejo de agua (8 al año)) 5. Aumento de sensibilización entre los clientes y usuarios (newsletter medioambientales, panel de buenas prácticas ambientales) 6. Mejora control operacional ambiental (inspecciones externas ambientales, consultoría EMAS)	10.500,00
GSP-109	TANIT IBIZA PORT (VARADERO IBIZA)	20 DE MAYO DE 2016	20 DE MAYO DE 2021	1. Reducción de las emisiones → reducción de un 1% las emisiones de GEI* a la atmósfera 2. Descarbonización del consumo energético y sensibilización interna y externa → Disminución de la dependencia energética de origen no renovable	1.651,31
GSP-115	STP	26 DE FEBRERO DE 2016	26 DE FEBRERO DE 2020	1. Reducción de las emisiones (adquisición fregadora eléctrica, instalación placas solares nave talleres, inscripción huella de carbono (calculado y reducido)) 2. Aumentar la sensibilización ambiental entre el personal (formación ambiental al personal, concurso de ideas ambientales entre el personal) 3. Prevención contaminación espejo de agua (jornada limpieza del fondo marino, analítica espejo de agua (8 al año))	24.011,57
GSP-127				4. Aumento de sensibilización entre los clientes y usuarios (newsletter medioambientales, panel de buenas prácticas ambientales) 5. Mejora control operacional ambiental (inspecciones externas ambientales)	8.468,67

GSP-118	SERV MAR PORT EIVISSA SL	30 DE OCTUBRE DE 2015	10 DE AGOSTO DE 2021	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reducción la huella de carbono. → Reducción de 1% GEI (formación – sensibilización ambiental entre el personal, compra de una furgoneta eléctrica, gestión registro huella de carbono, instalación de placas solares)</li> <li>2. Cumplimiento legal ambiental, compromiso mantenimiento inscripción Reglamento EMAS (concurso de ideas ambientales entre el personal, inspecciones externas ambientales, consultoría EMAS)</li> <li>3. Prevención contaminación espejo de agua (contaminación marina) (jornada limpieza del fondo marino, compra de 1 <i>Sea Bean</i>, aumentar la dotación de material anticontaminación, equipo portátil de recogida de aguas grises para embarcaciones pequeñas, CICERO)</li> <li>4. Aumento de sensibilización entre los clientes y usuarios (campaña <i>Free plastic</i>, folletos y promoción medioambiental)</li> <li>5. Participar en la sensibilización ambiental en el ámbito local (aportación programa <i>Be Blue / Think Green / Foro Marino</i>)</li> </ol>	24.000,00
GSP-131	TANIT IBIZA PORT (MARINA PALMA CUARENTENA)	26 DE FEBRERO DE 2016	26 DE FEBRERO DE 2021	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reducción de las emisiones → reducción de un 1% las emisiones de GEI* a la atmósfera. Inscripción huella de carbono (calculo y reduzco)</li> <li>2. Aumentar la sensibilización ambiental entre el personal → disminución anual de las no conformidades ambientales internas de carácter ambiental</li> <li>3. Prevención contaminación espejo de agua → Disminución anual de la contaminación marina en el espejo de agua afectado</li> <li>4. Aumento de sensibilización entre los clientes y usuarios → Disminución anual del consumo de agua, generación de residuos y electricidad indirecto respecto al año anterior</li> <li>5. Mejora control operacional ambiental → Disminución anual del 2% respecto a incidencias ambientales</li> <li>6. Control de residuos → conseguir la reducción del RSU que se genera en la instalación</li> </ol>	7.800,00
GSP-166	OCIBAR (MARINA BOTAFOC)	9 DE AGOSTO DE 2021		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reducción de la huella de carbono → reducción 1% emisiones GEI a la atmósfera</li> <li>2. Reducción de residuos y favorecimiento Economía Circular → cuantificación de residuos por fracción, participación proyecto materia orgánica a compost</li> <li>3. Prevención contaminación espejo de agua (contaminación marina) → jornada de limpieza del fondo marino, Instalación de papelera <i>Sea Bin</i>, Adquisición de carro con bomba para la extracción de aguas sucias, instalación de sonda multiparamétrica, implantación del Proyecto NEREIDAS para la regeneración de biodiversidad marina</li> </ol>	37.500,00
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>					<b>152.204,37</b>

## Transparencia en información de indicadores ambientales en la web de la APB

El informe ambiental de ESPO (Organización Europea de Puertos Marítimos) muestra que la calidad del aire sigue siendo la principal prioridad de los puertos europeos. Consciente de ello la APB lleva trabajando intensamente desde el año 2016 para conocer cuál es el nivel de la calidad del aire de sus puertos así como la posible implicación de la actividad portuaria, en alineación con la Política Ambiental de la APB.

La APB y la Universitat de les Illes Balears (UIB) llevan desde 2016 trabajado conjuntamente en el proyecto que permite visualizar la calidad del aire de nuestros puertos a través de un panel de control que se actualiza cada hora y recoge el valor medio horario por puerto de parámetros de emisiones de CO, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, PM10, SO<sub>2</sub>. Los resultados de las mediciones se pueden consultar de manera continuada en la web de la APB.

Tras esta experiencia, con resultado positivo, llevada a cabo en el puerto de Palma se redactó, con el mismo objetivo que en el resto de los puertos que gestiona la APB, el Pliego de Prescripciones Técnicas para el despliegue de un "sistema de monitorización de la calidad del aire para los puertos de la APB" (P.O.84.18). Este expediente comprendía el despliegue y mantenimiento durante 2 años de 25 estaciones, así como el análisis técnico ambiental de los resultados obtenidos en este período, señalando las mejoras que desde el punto de vista operativo pudieran llevarse a cabo por la APB para reducir las emisiones que se producen en la zona de servicio de cada uno de los puertos.

- En 2021, como consecuencia de la finalización del contrato del expediente P.O.84.18, la amortización de los equipos que fueron desplegados en su momento y la necesidad de avanzar en la monitorización de los aspectos ambientales que genera la actividad portuaria, la APB promovió la licitación de un nuevo expediente para la "mejora del sistema de monitorización de la calidad del aire y plataforma Smart Ambiental" (P.O.28.21) con el objeto de contratar:
  - Suministro, instalación y configuración de veinticinco (25) estaciones de monitorización de la calidad del aire y una más móvil, así como su integración con la plataforma.
  - Suministro e instalación de una plataforma ambiental basada en software libre con una amplia comunidad de soporte detrás, y todas las licencias de módulos accesorios necesarias para el cumplimiento de los requerimientos del presente pliego.
  - Integración de todas las fuentes de datos de los sistemas definidos en el presente pliego (sistemas, aplicaciones, datos manuales, plataformas externas, etc.).
  - Desarrollo e implantación de servicios verticales medioambientales.
  - Desarrollo de los módulos de inteligencia y analítica de negocio para los servicios verticales propuestos.
  - Mantenimiento correctivo, evolutivo y preventivo durante el plazo del contrato.



Entre otras mejoras el nuevo contrato permitirá disponer de estaciones de medición tanto fijas como móviles y ampliar el rango de parámetros medidos a SO<sub>2</sub>, NO, NO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>, PM10, PM2,5, PM1, Ld, Le, Ln COVs (en un máximo de 10 estaciones) temperatura, humedad, presión atmosférica, fuerza y dirección del viento

La monitorización de la calidad del aire en nuestros puertos está siendo de gran utilidad porque:

- Permite conocer en tiempo real y con una precisión suficiente el nivel de calidad del aire del puerto.
- Al disponer los datos, también en tiempo real, de las operaciones portuarias (atraques y desatraques de los buques) es posible conocer el impacto que causa en la calidad del aire los diferentes buques u otras actividades portuarias.

- Al disponer de una muestra muy importante de datos que se generan en situaciones muy diversas (ausencia de operativa portuaria, vientos de diferentes direcciones, buques que emplean GNL como combustible, buques conectados a través del sistema *Cold Ironing* durante su atraque, es posible identificar aquellos factores que mejoran o empeoran la calidad del aire del puerto.

Representa la sensibilidad y compromiso de la APB por conocer los impactos que su actividad genera en el medio ambiente con el objetivo de proponer medidas que lo reduzcan.

## Aspectos ambientales

- La APB identifica y monitoriza los principales aspectos ambientales relacionados con su actividad. Dispone de una metodología de evaluación propia de los mismos de acuerdo con los requisitos de la norma ISO 14001:2015 en la que está certificada y basada en los siguientes criterios:
- Frecuencia/Probabilidad (F/P)
- Sensibilidad del medio / Destino final del aspecto
- Peligrosidad (P)
- Cantidad ©
- Capacidad de influencia

### Emisiones

Lo más relevante en cuanto a emisiones en los puertos gestionados por la APB en 2021 fue que según los distintos estadísticos obtenidos a partir de los datos de los sensores dispuestos (medias, percentiles, etc), los niveles de NO<sub>2</sub>-CO-PM<sub>10</sub>-PM<sub>2.5</sub> se encontraron en 2021 por debajo de los niveles de referencia legislativos.

En el caso de SO<sub>2</sub>, los niveles de este parámetro son también inferiores a los niveles de referencia legislativos excepto en la localización P6, en la cual se podría estar vulnerando el valor límite horario (Percentil 99.73 > 350 µg/m<sup>3</sup>) y el valor límite diario (Percentil 99.2 > 125 µg/m<sup>3</sup>).

Así mismo, en esta localización (P6) se han registrado tres horas consecutivas el 13/12/2021 con niveles de SO<sub>2</sub> superiores a 500 µg/m<sup>3</sup>. A este respecto, el apartado A-II del Anexo I del texto consolidado del Real Decreto 102/2011 Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, indica que "El valor correspondiente al umbral de alerta del dióxido de azufre se sitúa en 500 µg/m<sup>3</sup>. Se considerará superado cuando durante tres horas consecutivas se exceda dicho valor cada hora, en lugares representativos de la calidad del aire en un área de, como mínimo, 100 km<sup>2</sup> o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor".

Así, a la vista de que ningún otro punto de medición del entorno próximo a P6 ha registrado simultáneamente niveles de SO<sub>2</sub> superiores a 500 µg/m<sup>3</sup> durante tres horas consecutivas, se puede concluir que no ha sido vulnerado el umbral de alerta por SO<sub>2</sub>.

En lo que respecta al ozono (O<sub>3</sub>), los distintos estadísticos obtenidos indican que los niveles de este contaminante secundario cumplirían los niveles de referencia legislativos en 2021 excepto en M4, P1, P5 y P6, puntos en los que Percentil 93,2 de las máximas diarias de las medias móviles octohorarias de ozono ha sido superior a 120 µg/m<sup>3</sup> (valor objetivo que no podrán superarse en más de 25 días/año de promedio en un período de 3 años).

Como se ha señalado, se han detectado valores puntuales elevados de SO<sub>2</sub>, principalmente en Palma y Eivissa. Estos episodios han sido analizados de forma individual. Como consecuencia se han identificado una serie de buques, casi todos ellos ferrys, como posibles responsables de dichos eventos. Los resultados de estos y otros análisis ad hoc, como por ejemplo la influencia de la actividad de los varaderos, han ido acompañados de estudios específicos los cuales han sido remitidos a la correspondiente Capitanía Marítima, para su consideración y posibilidad de inicio de actuaciones inspectoras del combustible utilizado por dichos buques.

La electrificación del muelle de Paraires para permitir el atraque de los buques durante su estancia en puerto permitirá reducir los niveles de contaminantes relacionados con el tráfico marítimo.

Por otra parte, está previsto que los convenios de buenas prácticas contribuyan a la reducción de emisiones contemplando medidas como la adquisición de vehículos eléctricos y el incremento de instalación de placas solares en determinadas concesiones.

## Ruidos

En 2021 se han elaborado los mapas de ruido de los puertos de Eivissa y Palma, que contemplan el análisis de la situación actual y de la futura según la planificación de cada puerto (Planes Especiales). En función de los resultados de los mapas estratégicos de ruido (en adelante MER) se elabora un plan de acción contra el ruido (en adelante PAR), para cada uno de los puertos. Se han considerado por el momento únicamente en estos dos puertos debido a que en ellos se han recibido quejas vecinales por molestias debidas al ruido y se pretende determinar si hay superaciones de los niveles de inmisión debidos a la actividad portuaria en las zonas residenciales colindantes.

- Por lo que se refiere a Palma, teniendo en cuenta el diagnóstico de la situación actual, desde el punto de vista territorial, de edificios sensibles, número de personas afectadas y partiendo de una visión global del ruido, se establece un índice de prioridad en la propuesta de estrategia de actuación para conseguir mejorar la calidad acústica. En la propuesta de planes de acción en materia de contaminación acústica se plantean medidas que pueden prever las autoridades, dentro de sus competencias, entre las que se encuentran:
- Gestión de tráfico para desviar los tráficos de las zonas más sensibles, con provisión de rutas alternativas fijas o temporales.
- / Instalación de dispositivos reductores del ruido en el puerto:
- / Electrificación de atraques, mediante la tecnología "OPS (*Onshore Power Supply*)", eliminando el ruido motor mientras el buque se encuentra atracado ya que se conectan directamente a la red general eléctrica durante el atraque, esto permite a los buques, cruceros y ferris apagar sus motores auxiliares que generan energía para las distintas necesidades de a bordo.

- Recubrimiento con un sistema gomas elásticas los pantalanos en las zonas en contacto con las rampas de los ferris que atracan en los muelles: Mediante la interposición de material elástico que minimice la fricción ocasionada entre la rampa de los ferris y el pantalan durante las labores de carga y descargar de vehículos rodados.
- Modificación de la infraestructura.
- Reordenación y/o cambios de uso del diseño portuario para garantizar que los edificios y áreas más sensibles frente al ruido queden más alejadas de los principales focos ruidosos.
- Sustitución del material auxiliar de carga, descarga y transporte con vehículos de Gasóleo/Diesel por vehículos con motor eléctrico. Esta actuación podría introducir cambios positivos no sólo en la disminución del ruido inducido sino en la calidad del aire en el área portuaria y viales colindantes.
- Creación de zonas de servidumbre acústica en el entorno de la infraestructura, en donde se prohíban, limiten o se someta a estudio acústico la implantación de ciertos usos y edificaciones.
- / Promover que se adopten medidas contra el ruido en los buques que acceden al puerto mediante instalación de elementos que aporten absorción acústica en las zonas de acceso para vehículo rodado, como por ejemplo:
- / Recubrimiento elástico fonoabsorbente en las zonas de rodadura de los ferris (rampa y accesos) minimizando el ruido producido por la rodadura de los vehículos que acceden y bajan del buque.
- / Recubrimiento de paredes y techos con material fonoabsorbente como lana de roca de alta densidad en los accesos rodados para minimizar el impacto acústico de las labores de carga y descarga de mercancía rodada.

- Uso de silenciadores en los motores.
- Concienciación de los trabajadores de las medidas en materia de actuación contra el ruido, mediante la formación y comunicación de las problemáticas de ruido en el puerto por parte de la APB a sus trabajadores, contratistas y subcontratistas. Este aspecto se trabaja a fecha de este informe con todas las contratistas y proveedores de servicios de la APB, se podría verificar que en todos los pliegos se introducen cláusulas a este respecto.
- Sobre las medidas propuestas, la APB ya dispone de un número destacable de proyectos en preparación y/o ejecución:
- Electrificación de atraques en Muelle Paraires.
- / Cambios de usos contemplados en el Plan Especial del puerto de Palma:
- / Traslado de ferris de muelles Comerciales a dique del Oeste para alejar los atraques de ferris de las zonas residenciales y desplazar todo el uso industrial a muelles Comerciales. De esta forma se reduce el paso por la ciudad del tráfico rodado ligero y pesado asociados a los buques al no atracar ningún ferry con carga rodada en muelles Comerciales.
- / Nuevos atraques y explanadas para el tráfico de ferris en la primera alineación, muelle de San Carlos y plataforma del dique del Oeste. Reordenando el tráfico rodado ligero y pesado asociados a los buques para evitar el paso por la ciudad.

- Nuevos atraques y explanada para el tráfico en la segunda alineación del dique del Oeste con el fin de reordenar el atraque de buques en zonas más alejadas de las zonas residencial y, además, evitar que el tráfico rodado ligero y pesado asociado a los buques pase por la ciudad.
- / Acciones efectivas contempladas en el proyecto de remodelación del paseo Marítimo de Palma:
- / Reducción de viales en el paseo Marítimo que implicará una reducción del tráfico pesado por el paseo.
- Renaturalización del paseo Marítimo de Palma dispersando el ruido provocado por el tráfico de la avenida Gabriel Roca.

DIMENSIÓN AMBIENTAL

En lo que respecta a Eivissa, en el Mapa Estratégico de Ruido del puerto de Eivissa existen zonas dónde se superan los Objetivos de Calidad Acústica dentro de la aglomeración de Eivissa, estas zonas son las denominadas zonas de conflicto en la ciudad de Eivissa con respecto a los niveles generados por la infraestructura portuaria. En base a esto, se proponen medidas contra el ruido destinadas a reducir el impacto acústico generado por el puerto sobre la ciudad.

- Existen dos zonas conflictivas claramente definidas dónde se superan los objetivos de calidad acústica atendiendo a la zonificación de usos establecida en la ciudad de Eivissa. Estas zonas son:
- Muelle Ribera de Poniente, frente a la estación marítima de tráfico local, debido al atraque de la línea Eivissa – Formentera sobre una zona residencial. La superación sobre el objetivo de calidad acústica en esta zona es inferior a 5 dBA y se produce para los períodos día, tarde y noche.

Área de l'Illa Plana, en el Botafoc debido al atraque de ferris y el continuo tránsito de tráfico ligero y pesado inducido por los mismos en calle de Ibossim. La superación sobre el objetivo de calidad acústica en esta zona es superior a 5 dBA en algunos puntos y se produce únicamente en período nocturno.

En la propuesta de planes de acción en materia de contaminación acústica se plantean las mismas medidas que para el puerto de Palma, debido a que son sin duda medidas eficientes contra el ruido, actuando en la fuente la mayoría de ellas.

En el caso de Eivissa, además, se propone la instalación de pantallas acústicas como interposición entre el ruido generado por el tráfico viario ligero y pesado y las zonas de uso residencial, con especial atención a las viviendas ubicadas sobre la calle de Ibossim ya que esta cuenta con una elevada carga de tráfico inducido pesado en período nocturno debido a las labores de carga y descarga de mercancía rodada en ferris.

El aspecto diferencial en Eivissa frente a Palma viene dado por la superación de los objetivos de calidad acústica, en la situación actual y en la futura, aunque en la situación futura planificada en la DEUP, la superación desaparece del Muelle de Ribera de Poniente. Así, se recomienda estudiar el tipo de pantalla acústica y características idóneas para reducir la inmisión en el área de illa Plana.

Residuos

Los resultados y evolución con respecto al año anterior de la gestión de residuos en los puertos gestionados por la APB es la siguiente:

	RESULTADOS DE 2021		RESULTADOS DE 2020	
MARPOL V	M3	Nº SERVICIOS	M3	Nº SERVICIOS
ALCÚDIA	184,57	65	373,45	126
EIVISSA	712,01	1825	280,07	833
PALMA	6.780,36	1060	6.164,82	1.148
MAÓ	92,45	25	16,21	6
<b>TOTAL</b>	<b>7.769,39</b>	<b>2.975</b>	<b>6.834,54</b>	<b>2.113</b>
MARPOL I	M3	Nº SERVICIOS	M3	Nº SERVICIOS
ALCÚDIA	384,37	62	247,35	34
EIVISSA	408,28	193	245,88	82
PALMA	5804,64	557	5.395,49	472
MAÓ	12,70	4	6,71	2
<b>TOTAL</b>	<b>6.609,99</b>	<b>816</b>	<b>5.895,44</b>	<b>590</b>
MARPOL IV	M3	Nº SERVICIOS	M3	Nº SERVICIOS
EIVISSA	105,15	59		
PALMA	390,80	6		
MAÓ	108,00	4		
<b>TOTAL</b>	<b>618,47</b>	<b>69</b>		
GESTIÓN DIRECTA (ANEXO I)			7,35	22,7

## Consumos de energía, agua y papel

<b>ENERGÍA ELÉCTRICA (KWH)</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
CONSUMO PROPIO DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL PUERTO DE PALMA	6.561.293,70	5.198.534,1
CONSUMO PROPIO DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL PUERTO DE ALCÚDIA	793.550,70	823.296,80
CONSUMO PROPIO DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL PUERTO DE MAÓ	495.236,00	723.586,26
CONSUMO PROPIO DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL PUERTO DE EIVISSA	1.266.419,00	1.035.374,00
CONSUMO PROPIO DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL PUERTO DE LA SAVINA	208.820,00	169.161,00
<b>TOTAL APB</b>	<b>9.325.319,40</b>	<b>7.949.952,16</b>
<b>COMBUSTIBLE (LITROS)</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN EL PUERTO DE PALMA	12.728,57	18.772,22
CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN EL PUERTO DE ALCÚDIA	1.385,12	3.648,72
CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN EL PUERTO DE MAÓ	5.600,00	11.100,00
CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN EL PUERTO DE EIVISSA Y LA SAVINA	1.499,47	2.108,19
<b>TOTAL APB</b>	<b>21.213,16</b>	<b>35.629,13</b>

<b>AGUA (M<sup>3</sup>)</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
CONSUMO PROPIO DE AGUA POTABLE EN EL PUERTO DE PALMA	33.266,00	177.829,42W
<b>PÉRDIDAS</b> DE AGUA POTABLE EN EL PUERTO DE PALMA	175.333,00	103.090,00
CONSUMO PROPIO DE AGUA POTABLE EN EL PUERTO DE ALCÚDIA	8.712,00	4.035,09
<b>PÉRDIDAS</b> DE AGUA POTABLE EN EL PUERTO DE ALCÚDIA	3.000,00	100,00
CONSUMO PROPIO DE AGUA POTABLE EN EL PUERTO DE MAÓ	2.931,00	808,00
<b>PÉRDIDAS</b> DE AGUA POTABLE EN EL PUERTO DE MAÓ	1.504,00	291,00
CONSUMO PROPIO DE AGUA POTABLE EN EL PUERTO DE EIVISSA	2.106,00	5.644,00
<b>PÉRDIDAS</b> DE AGUA EN EL PUERTO DE EIVISSA	77.578,00	14.189,00
CONSUMO PROPIO DE AGUA POTABLE EN EL PUERTO DE LA SAVINA	490,00	591,00
<b>PÉRDIDAS</b> DE AGUA EN EL PUERTO DE LA SAVINA	4.382,00	1.856,00
<b>TOTAL APB</b>	<b>309.302,00</b>	<b>308.383,51</b>

<b>PAPEL (KG)</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
CONSUMO DE PAPEL EN EL PUERTO DE PALMA	1.212,50	1.782,29
CONSUMO DE PAPEL EN EL PUERTO DE ALCÚDIA	37,5	93,80
CONSUMO DE PAPEL EN EL PUERTO DE MAÓ	350	87,31
CONSUMO DE PAPEL EN EL PUERTO DE EIVISSA	250	923,08
CONSUMO DE PAPEL EN EL PUERTO DE LA SAVINA	30	424,41
<b>TOTAL APB</b>	<b>1.880,0</b>	<b>3.310,89</b>

## Talleres y jornadas de carácter específicamente ambiental

Las participaciones en jornadas ambientales más relevantes en 2021 fueron:

- 3 de junio. El jefe del Área de Infraestructuras de la APB, Antonio Ginard, participó en la jornada "Encuentro Conexión Insular", enmarcado en el Proyecto "Conexión Insular para facilitar la adaptación al cambio climático" desarrollado desde la Fundación Conama y que cuenta con el apoyo del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través de la Fundación Biodiversidad. En el contexto del plan de recuperación, transformación y resiliencia España Puede, donde gran parte de la inversión generada va a ir destinada a políticas ambientales, este marco supone un momento excepcionalmente importante para generar proyectos en ambos archipiélagos que permitan acelerar los procesos de adaptación al cambio climático. Para ello es clave, conectar a los agentes de ambos archipiélagos y otros agentes de interés para promover posibles sinergias, generar aprendizajes mutuos y posibles formulaciones de proyectos conjuntos.
- 4 de junio. El presidente de la APB, Francesc Antich participó en la sesión sobre La industria náutica en las islas que tuvo lugar en el marco del *Balearic Yacht Show*.
- 28 de septiembre. APDay "*Construyendo una humanidad más sostenible*". Celebrado en el Palacio de Congresos de Palma por la Asociación para el Progreso de la Dirección (APD), participaron alrededor de 250 empresarios y directivos Baleares para reflexionar sobre la influencia de las organizaciones en su entorno a través del liderazgo responsable y sostenible, la innovación o la gestión de personas. La jornada se dividió en dos paneles dedicados al planeta y las personas. Entre los ponentes, participaron Francesc Antich, presidente de la APB; el activista Ignacio Villoch, Fernando Valladares, biólogo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Mónica Chao,

presidenta de *Women Action Sustainability*; y Víctor Viñuales, director de la Fundación Ecología y Desarrollo. También reflexionaron en el panel dedicado a las Personas, Guillermo Tena, director de estrategia legal de RRHH de Cuatrecasas, Javier Benavente, presidente de Alares; la filósofa Pilar Llácer; y Mauricio González-Bordón, presidente de Bodegas González-Byass. La clausura institucional del acto fue a cargo de José Hila, alcalde de Palma.

- 5 y 6 de octubre. Jornada *Marine Energy Transition Forum*. El puerto de Antwerp en Países Bajos organizó este foro internacional presencial en que expertos mundiales en energía y marítimo debatieron sobre cómo el transporte marítimo alimentará su futuro y descubrir lo que realmente significa la transición energética marina.
- 8 de octubre. Foro Marino de Ibiza y Formentera. El jefe de Calidad, Medio Ambiente, Innovación y RSC de la APB, Jorge Martín, participó como ponente en la jornada de buenas prácticas en materia de conservación de la biodiversidad, vertidos y plásticos: <https://foromarin.org>
- 18 a 20 de octubre. Presencia en Formación Ambiental en el Centro Jovellanos. La APB participó activamente en varios módulos de formación sobre prevención de la contaminación marina en este prestigioso centro de formación de Salvamento Marítimo.

## Buenas prácticas ambientales

La APB publica de manera regular manuales, guías de buenas prácticas y otra documentación de interés para los gestores y usuarios de estos servicios. Actualmente tiene disponible documentación actualizada sobre:

- Plan de recepción y manipulación de desechos de buques y residuos de cargas
- Plan de recepción y manipulación de desechos de buques y residuos de carga
- Guías residuos – Mercantes
- Guías residuos – Pesca y Recreo

Todos los documentos están publicados y se pueden descargar en la web de la APB. [http://www.portsdebalears.com/es/biblioteca?shs\\_term=node tid depth=62](http://www.portsdebalears.com/es/biblioteca?shs_term=node%20tid%20depth=62)



## Bonificaciones ambientales

La APB promueve las bonificaciones a las tasas portuarias vinculadas a la protección del medio ambiente y el cumplimiento de las condiciones exigidas a los operadores de la comunidad portuaria para acogerse a las mismas, en virtud del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre (B.O.E. núm. 253 de 20/10/2011) y de los Acuerdos adoptados por el Consejo de Administración de la APB.

Las bonificaciones practicadas en el ejercicio 2021 por este motivo fueron:

BONIFICACIÓN	ARTÍCULO	2020		2021	
		IMPORTE BONIFICADO	Nº DE ESCALAS	IMPORTE BONIFICADO	Nº DE ESCALAS
POR BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES	245.1	-101.260,60	7.499	-195.770,75	6.387
POR GENERAR CANTIDADES REDUCIDAS DE DESECHOS	132.10.a	-22.593,57	104	-79.499,79	296
POR DISPONER DE UN PLAN DE ENTREGA DE DESECHOS	132.10.c	-352.575,12	808	-545.062,9	1.266
<b>TOTAL BONIFICADO</b>		<b>-476.429,29</b>	<b>8.411</b>	<b>-820.333,44</b>	<b>7.3949</b>

## Quejas y reclamaciones ambientales

En lo relativo a quejas recibidas en la APB por cuestiones ambientales el resumen obtenido del SAC en 2021 fue:

	CALIDAD AGUA	OTROS	RUIDO	CALIDAD AIRE	RUIDO / CALIDAD AIRE	TOTAL GENERAL
INFORMACIÓN			1			1
RECLAMACIÓN O QUEJA	1	2	7	1	1	12
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>13</b>

## Formación ambiental y adscripción de recursos humanos

En lo referente a formación en materia de medio ambiente la APB mantuvo el esfuerzo de los últimos años dadas las circunstancias de pandemia, especialmente en lo referente a formación ambiental acreditada:

FORMACIÓN AMBIENTAL	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
PERSONAS DEDICADAS A GESTIÓN Y SUPERVISIÓN MEDIOAMBIENTAL	2	2	2	1	1	1	1
PERSONAL CON FORMACIÓN AMBIENTAL ACREDITADA	248	228	229	159	157	154	156
PERSONAS QUE HAN RECIBIDO FORMACIÓN AMBIENTAL ACREDITADA	9	105	5	2	11	14	23
TRABAJADORES CON FORMACIÓN AMBIENTAL / PLANTILLA MEDIA	78,48%	70,15%	70,68%	48,92%	47,72%	45,97%	46,57%



# Anexo: Indicadores de sostenibilidad

RATIOS	2021	2020	2019	2018	2017	2016	UNIDAD
<b>E01 RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS</b>							
RESULTADO DEL EJERCICIO AJUSTADO	30.188	16.392	28.303	23.390	20.371	19.287	MILES DE €
ACTIVO NO CORRIENTE NETO MEDIO	474.256	464.372	453.208	415.437	415.773	416.710	MILES DE €
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS (ART. 157 RDL 2/2011)	6,37%	4,40%	6,87%	5,67%	4,90%	4,63%	%
<b>E02 EBITDA / TONELADA</b>							
EBITDA	49.190	32.945	47.451	39.374	40.545	38.261	MILES DE €
TONELADAS MOVIDAS	13.727.360	12.639.608	16.517.773	16.613.502	15.408.806	14.676.204	T
EBITDA / TONELADA	3,58	2,61	2,87	2,37	2,63	2,61	€
<b>E05 GASTOS DE EXPLOTACIÓN RESPECTO DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>							
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	52.151	MILES DE €
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	84.835	64.100	84.740	78.575	73.047	68.891	MILES DE €
RATIO (%)	66,72%	51,60%	69,04%	77,18%	77,90%	75,70%	%
<b>E06 INVERSIÓN PÚBLICA EN RELACIÓN AL CASH-FLOW</b>							
INVERSIÓN PÚBLICA	21.274	28.370	20.103	21.366	26.325	14.756	MILES DE €
CASH FLOW	48.483	32.801	47.295	39.208	40.709	38.600	MILES DE €
RATIO (%)	43,88%	86,49%	42,51%	54,49%	64,66%	38,23%	%
<b>E07 INVERSIÓN PRIVADA FRENTE A INVERSIÓN PÚBLICA</b>							
INVERSIÓN PRIVADA	9.696	20.564	6.997	20.087	10.900	3.366	MILES DE €
INVERSIÓN PÚBLICA	21.274	28.370	20.103	21.366	26.325	14.756	MILES DE €
RATIO (%)	45,58%	72,49%	34,81%	94,01%	41,41%	22,81%	%
<b>E08 RENOVACIÓN DE ACTIVOS</b>							
INVERSIÓN PÚBLICA	21.274	28.370	20.103	21.366	26.325	14.756	MILES DE €
ACTIVOS NETOS MEDIOS	404.945	464.372	410.028	415.437	415.773	416.710	MILES DE €
RATIO (%)	5,25%	6,11%	4,90%	5,14%	6,33%	3,54%	%

	RATIOS	2021	2020	2019	2018	2017	2016	UNIDAD
<b>E09</b>	<b>INGRESOS POR TASAS DE OCUPACIÓN Y ACTIVIDAD RESPECTO DE CIFRA NETA DE NEGOCIO</b>							
INCN		84.836	64.100	84.740	78.572	73.047	68.891	MILES DE €
T. OCUPACIÓN		21.216	15.195	18.895	15.958	14.382	13.718	MILES DE €
100* (T.OCUPACIÓN/INCN)		25,01%	23,71%	22,30%	20,31%	19,69%	19,91%	%
T.ACTIVIDAD		7.329	4.973	7.290	6.617	6.445	7060	MILES DE €
100 * (T.ACTIVIDAD/INCN)		8,64%	7,76%	8,60%	8,42%	8,82%	10,25%	%
<b>E10</b>	<b>TONELADAS MOVIDAS POR M2 DE SUPERFICIE DE USO COMERCIAL</b>							
TONELADAS TOTALES MOVIDAS		13.727.360	12.639.608	16.517.773	16.613.502	15.408.806	14.676.204	T
SUPERFICIE CARACTERIZADA COMO USO COMERCIAL		1.002.348	1.002.348	1.028.790	1.028.790	1.028.790	1.028.790	M2
RATIO		14	13	16	16	15	14	T/M2
<b>E11</b>	<b>TONELADAS MOVIDAS POR M LINEAL DE MUELLE EN ACTIVO</b>							
TONELADAS TOTALES MOVIDAS		13.727.360	12.639.608	16.517.773	16.613.502	15.408.806	14.676.204	T
METROS LINEALES DE MUELLE EN ACTIVO (EN DÁRSENAS COMERCIALES)		12.571	12.570,72	12.569,80	12.569,80	12.571	12.567	M
RATIO		1.092	1.005	1.314	1.322	1.226	1.168	T/M
<b>E12</b>	<b>IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO POR EMPLEADO</b>							
INCN		84.836	64.100	84.740	78.572	73.047	68.891	MILES DE €
PLANTILLA MEDIA ANUAL		316	324	324	325	329	328	EMPLEADOS
INCN / N° EMPLEADOS		268,47	197,84	261,54	241,76	222,03	210,03	
<b>E13</b>	<b>EBITDA POR EMPLEADO</b>							
EBITDA		49.190	32.945	47.451	39.374	40.545	38.261	MILES DE €
PLANTILLA MEDIA ANUAL		316	324	324	325	329	328	EMPLEADOS
EBITDA / N° DE EMPLEADOS		156	102	146	121	123	117	
<b>I08</b>	<b>INFRAESTRUCTURAS EN EJECUCIÓN Y FINES A LOS QUE SIRVE</b>							
INVERSIÓN CERTIFICADA EN EL AÑO (MILES DE €)		21.274	28.371	20.103	21.366	26.325	14.756	MILES DE €
<b>I12</b>	<b>CIFRA DE NEGOCIOS FACTURADA A LOS CINCO CLIENTES PRINCIPALES (EN % S/ TOTAL FACTURADO)</b>							
		42.469	36.634	35.498	36.316	28.620	32.014	MILES DE €
		50,06%	57,15%	41,89%	46,22%	39,18%	48,67%	%
<b>I16</b>	<b>SUPERFICIE TERRESTRE CONCESIONABLE/ SUPERFICIE TERRESTRE EN CONCESIÓN</b>							
SUPERFICIE TERRESTRE CONCESIONABLE (M2)		1.248.428	1.212.223	1.212.223	1.212.223	1.212.224	1.212.223	M2
SUPERFICIE TERRESTRE EN CONCESIÓN (M2)		477.940	474.329	474.329	NA	481.225	476.500	M2
RATIO (%)		38%	39%	39%	NA	40%	39%	%

RATIOS	2021	2020	2019	2018	2017	2016	UNIDAD
<b>I31 GASTOS EN PROMOCIÓN COMERCIAL</b>							
GASTOS EN PROMOCIÓN COMERCIAL	26	46	246	274	478	640	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	52.151	MILES DE €
% DE GASTOS EN PROMOCIÓN COMERCIAL	0,05%	0,14%	0,45%	0,45%	0,84%	1,23%	%
<b>I33 INVERSIONES Y GASTOS EN I+D+I</b>							
INVERSIONES EN I+D+I	90,14	315	109	141	231	130	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	14.756	MILES DE €
RATIO (%)	0,42%	1,11 %	0,54%	0,66%	0,88%	0,88%	%
GASTOS EN I+D+I	9,5	NA	107	136	136	66	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	52.151	MILES DE €
RATIO (%)	0,02%	NA	0,18%	0,22%	0,24%	0,13%	%
<b>I34 INVERSIONES Y GASTOS EN PROGRAMAS SOCIALES Y CULTURALES</b>							
INVERSIONES EN PROGRAMAS SOCIALES Y CULTURALES	0	11	236	213	103	33	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES (MILES DE €)	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	14.756	MILES DE €
RATIO (%)	0	0,04 %	1,17%	0,01%	0,39%	0,22%	%
GASTOS EN PROGRAMAS SOCIALES Y CULTURALES	33	NA	40	40	31	39	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	52.151	MILES DE €
RATIO (%)	0,06%	NA	0,07%	0,07%	0,05%	0,07%	%
<b>I35 INVERSIONES Y GASTOS EN INTERFASE PUERTO-CIUDAD</b>							
INVERSIONES EN INTERFASE PUERTO-CIUDAD	661,59	1.111,79	426,81	1.187	1.582	1.466	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	14.756	MILES DE €
RATIO (%)	3,11%	3,92%	2,11%	5,56%	6,01%	9,93%	%
<b>I36 INVERSIONES Y GASTOS EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD</b>							
INVERSIONES EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD	545,82	2.533,01	572,21	703	1470	722	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	14.756	MILES DE €
RATIO (%)	2,57%	8,93%	2,83%	3,29%	5,58%	4,89%	%
GASTOS EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD	651	NA	879	942	913	856	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	52.151	MILES DE €
RATIO (%)	1,15%	NA	1,50%	1,55%	1,60%	1,64%	%
<b>I37 INVERSIONES Y GASTOS EN MEDIO AMBIENTE</b>							
INVERSIONES EN MEDIO AMBIENTE	1.129,04	1.181,61	1205,7	560	307	290	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	14.756	MILES DE €

	RATIOS	2021	2020	2019	2018	2017	2016	UNIDAD
	RATIO (%)	5,31%	4,16%	5,97%	2,62%	1,17%	1,97%	%
	GASTOS EN MEDIO AMBIENTE	279	NA	3.958	3.366	2.908	3.179	MILES DE €
	GASTOS DE EXPLOTACIÓN	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	52.151	MILES DE €
	RATIO (%)	0,49%		6,80%	5,11%	5,11%	6,10%	%
<b>S01</b>	<b>Nº TOTAL DE TRABAJADORES DE LA APB</b>							
	PLANTILLA MEDIA ANUAL	316	324	324	325	329	328	EMPLEADOS
	HOMBRES	240	250	250	253	250	260	EMPLEADOS
	MUJERES	76	74	74	72	79	68	EMPLEADOS
	FIJOS	236	246	252	256	204	267	EMPLEADOS
	EVENTUALES	80	78	72	69	55	61	EMPLEADOS
<b>S02</b>	<b>% DE TRABAJADORES EVENTUALES/ TOTAL DE FIJOS</b>							
		33,90%	31,71%	22,20%	21,23%	16,72%	18,60%	%
<b>S03</b>	<b>DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR ÁREAS DE ACTIVIDAD</b>							
	OFICINA FUERA DE CONVENIO	24	24	25	25	25	25	EMPLEADOS
	OFICINA DENTRO DE CONVENIO	106	110	109	106	96	101	EMPLEADOS
	MANTENIMIENTO	23	26	26	28	29	29	EMPLEADOS
	POLICÍA PORTUARIA	163	164	164	166	179	173	EMPLEADOS
<b>S04</b>	<b>% DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIO COLECTIVO</b>							
		92,41%	92,62%	92,28%	92,31%	92,10%	92,38%	%
<b>S10</b>	<b>% DE MUJERES SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES</b>							
		24,05%	23,15%	22,84%	22,15%	24,01%	20,73%	%
	DENTRO DE CONVENIO	23,10%	23,92%	21,91%	20,92%	23,10%	21,45%	%
<b>S11</b>	<b>FUERA DE CONVENIO</b>	13%	13%	12%	16%	12%	12%	%
<b>S12</b>	<b>TRABAJADORES FIJOS DE MAS DE 50 AÑOS</b>							
	% SOBRE TOTAL TRABAJADORES FIJOS	48,73%	42,59%	44,14%	46,77%	47,72%	44,82%	%
<b>S13</b>	<b>TRABAJADORES FIJOS DE MENOS DE 30 AÑOS</b>							
	% SOBRE TOTAL TRABAJADORES FIJOS	0	0,31%	0,30%	0,62%	0,30%	0,00%	%
<b>S14</b>	<b>ÍNDICE DE FRECUENCIA ANUAL DE ACCIDENTES</b>							
		24,72	5,55	14,84	16,64	18,27	5,5	
<b>S15</b>	<b>ÍNDICE DE GRAVEDAD ANUAL DE ACCIDENTES</b>							
		0,51	0,65	0,74	0,43	0,5	0,4	
<b>S16</b>	<b>ÍNDICE DE ABSENTISMO</b>							
		6,15	4,27	4,27	4,43	4,35	3,77	

RATIOS	2021	2020	2019	2018	2017	2016	UNIDAD
<b>S17 ESFUERZO EN FORMACIÓN PRL</b>							
Nº MEDIO DE HORAS POR TRABAJADOR	0,38	0,31	1,82	0,9	4,85	0,49	HORAS
<b>A01 INVERSIONES Y GASTOS EN IMPLANTACIÓN O MANTENIMIENTO DEL SGMA</b>							
INVERSIONES EN SGMA	1.675	3.715	1.778	1.457	0	95	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES (MILES DE €)	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	14.756	MILES DE €
RATIO (%)	7,87%	13,09%	8,81%	6,82%	0,00%	0,64%	%
GASTOS EN SGMA	76,5	65,4	69	NA	NA	110	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN (MILES DE €)	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	52.151	MILES DE €
RATIO (%)	0,14%	0,20%	0,12%	NA	NA	0,21%	%
<b>A02 INVERSIONES Y GASTOS EN CARACTERIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL</b>							
INVERSIONES EN CARACTERIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL	0	0	59,7	257	0	95	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	14.756	MILES DE €
RATIO (%)	0	0	0,30%	1,20%	0,00%	0,64%	%
GASTOS EN CARACTERIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL	79,0	63,5	172	NA	44	94	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	52.151	MILES DE €
RATIO (%)	0,14%	0,19%	0,29%	NA	0,08%	0,18%	%
<b>A03 GASTOS DE LIMPIEZA DE ZONAS COMUNES</b>							
GASTOS EN LIMPIEZA TERRESTRE	1.111.968,06	960.496	NA	NA	1.437.477	827.591	€
ÁREA SUPERFICIE TERRESTRE DE SERVICIO	5.243.817	NA	NA	1.993.774	2.033.894	2.033.894	M2
RATIO	21,2%	NA	NA	NA	0,71	0,41	€/M2
GASTOS EN LIMPIEZA DE LÁMINA DE AGUA	137.255	NA	NA	53.450	56.687	61.651	€
ÁREA SUPERFICIE ZONA 1 (EXCLUYENDO Z1 EN CONCESIÓN)	NA	NA	NA	NA		6.955.779	M2
RATIO		NA	NA	NA		0,89%	€/M2
<b>A04 FORMACIÓN AMBIENTAL</b>							
PERSONAS DEDICADAS A GESTIÓN Y SUPERVISIÓN MEDIOAMBIENTAL	3	2	2	2	1	1	Nº
PERSONAL CON FORMACIÓN AMBIENTAL ACREDITADA	248	228	229	159	157	154	Nº
PERSONAS QUE HAN RECIBIDO FORMACIÓN AMBIENTAL ACREDITADA	9	105	5	2	11	14	Nº
TRABAJADORES CON FORMACIÓN AMBIENTAL / PLANTILLA MEDIA	78,48%	70,37%	70,68%	48,92%	47,2%	45,97%	%

RATIOS	2021	2020	2019	2018	2017	2016	UNIDAD
<b>A06 QUEJAS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE</b>							
NÚMERO DE QUEJAS SOBRE CONTAMINACIÓN DE LA ATMOSFERA	1	3	2	0	0	0	Nº
NÚMERO DE QUEJAS POR EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE	12	28	41	13	18	18	Nº
<b>A13 RED DE SANEAMIENTO*</b>							
SUPERFICIE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE CON RED DE SANEAMIENTO	92	92	92	92	92	92	%
% CON RED DE SANEAMIENTO CONECTADA A COLECTOR MUNICIPAL O A EDAR	7	7	7	7	7	7	%
% SUPERFICIE TERRESTRE QUE VIERTE A FOSAS SÉPTICAS	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	%
*DATOS ESTIMADOS							
<b>A14 RED DE RECOGIDA DE PLUVIALES*</b>							
% SUPERFICIE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE CON RED DE PLUVIALES	48	48	48	48	48	48	%
% CON RED DE RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE PLUVIALES	13	13	13	13	13	13	%
*DATOS ESTIMADOS							
<b>A16 ACTIVACIONES DEL PICCMA</b>							
NÚMERO DE VECES QUE SE HA ACTIVADO EL PICCMA	3	4	27	0	0	0	Nº
<b>A19 QUEJAS RELATIVAS A LOS NIVELES SONOROS</b>							
NÚMERO DE QUEJAS POR RUIDO	7	19	26	0	12	12	Nº
NÚMERO DE QUEJAS POR EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE	12	28	41	13	18	18	Nº
<b>A25 DRAGADOS</b>							
VOLUMEN TOTAL DE MATERIAL DRAGADO	650	2.178	6.951	3.204	0	0	M3
VOLUMEN DE MATERIAL DRAGADO DE NIVEL II Y III	0	0	0	0	0	0	M3
PORCENTAJE DE MATERIAL DE NIVEL I, RESPECTO DEL TOTAL	0	0	0	0	0	0	%
<b>A28 INVERSIÓN EN REGENERACIÓN DEL ENTORNO NATURAL</b>							
INVERSIÓN	0	0	0	0	0	0	€
<b>A30 CONSUMO ANUAL DE AGUA DE LA APB</b>							
APB	308.384	309.302	451.668	291.398	168.674	152.380	M3
RATIO CONSUMO/M2 ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	0,06	0,16	0,37	0,15	0,08	0,07	M3/M2

RATIOS	2021	2020	2019	2018	2017	2016	UNIDAD
<b>A32 CONSUMO ANUAL DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA APB</b>							
APB	7.949.952	9.381.272	9.168.530	4.683.124	5.377.439	5.419.875	KWH
RATIO CONSUMO/M2 ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	1,52	4,71	7,56	2,35	2,64	2,66	KWH/M2
<b>A33 CONSUMO ANUAL DE COMBUSTIBLES DE LA APB</b>							
APB CONSUMO TOTAL M3	35,63	21,21	35,06	NA		33,34	M3
RATIO CONSUMO/M2 ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	0,007	0,011	0,000	NA		0,000	M3/M2
<b>A35 SGMA EN TERMINALES Y SERVICIOS</b>							
SERVICIO AL PASAJE (Nº)	9	5	5	6	8	8	Nº
SERVICIO AL PASAJE (%)	69%	71%	83%	60%	67%	67%	%
SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS (Nº)	4	3	3	2	2	2	Nº
SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS (%)	20%	42,86%	42,86%	28,57%	22,00%	22,00%	%
SERVICIO MARPOL (Nº)	26	6	6	4	6	10	Nº
SERVICIO MARPOL (%)	96%	86%	86%	100%	50%	71%	%
SERVICIO TÉCNICO-NÁUTICO (Nº)	9	3	3	3	3	3	Nº
SERVICIO TÉCNICO-NÁUTICO (%)	75%	75%	75%	60%	33%	33%	%

## ANEXO VIII. SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

- ✓ Plan de autoprotección.
- ✓ Evaluaciones y planes de protección de puerto.
- ✓ Evaluaciones y planes de protección de Instalaciones Portuarias.

### PLANES DE AUTOPROTECCIÓN (PAU)

El Plan de Autoprotección tendrá vigencia indeterminada; se mantendrá adecuadamente actualizado, y **se revisará**, al menos, con periodicidad no superior a **tres años**.

PUERTO:	Adaptado a convenio DGMM-OPPE	Fecha de aprobación en Consejo (*)	Fecha de remisión a OPPE	Implantado	Fecha de Implantación (o previsión)	Prevista Revisión	Fecha prevista envío a OPPE	Estado de la tramitación
Palma	NO	30-05-96	NO CONSTA	SI	31-12-23	SI	31-01-23	1) En redacción
Alcúdia	NO	19-12-05	NO CONSTA	SI	31-12-23	SI	31-01-23	1) En redacción
Maó	NO	31-01-02	NO CONSTA	SI	31-12-23	SI	31-01-23	1) En redacción
Eivissas	NO	17-03-93	NO CONSTA	SI	31-12-23	SI	31-01-23	1) En redacción
la Savina	NO	no consta	NO CONSTA	SI	31-12-23	SI	31-01-23	1) En redacción

(\*) Indicar la fecha y entre parentesis si es provisional (PROV), es decir previo al informe de la Dirección General de protección Civil del Ministerio del Interior o definitiva (DEF)

## EVALUACIÓN Y PLAN DE PROTECCIÓN DE PUERTO (PPP)

Las evaluaciones de protección de puerto (EPP) y los planes de protección de puerto (PPP) deben ser revisados siempre que se registre un suceso que afecte a la protección cuyos riesgos no hayan sido previamente evaluados, se detecte un incumplimiento grave o un cambio importante de las amenazas de sucesos que afectan a la protección del puerto y, al menos, cada 5 años. Los PPP deben revisarse también cuando se haya aprobado una revisión de la EPP.

PUERTO	EPP/PPP	Fecha de aprobación por MIR del documento vigente	¿EPP/PPP sin revisar y el plazo para presentar revisión ha expirado?	¿Previsto presentar revisión durante 2022 o 2023?	Fecha en que debe presentarse una nueva revisión EPP/PPP o subsanaciones requeridas (*)	Comentarios sobre la fecha anterior	Estado de la tramitación de la revisión (seleccionar opción menú desplegable)	Breve comentario. Obligatorio si H = d) o g). (**)	Incidencia: Si D es SI y H no es f)	Fecha estimada (o real si H=f)) de solicitud de aprobación a MIR o de presentación de subsanaciones
ALCÚDIA	EPP	14-08-19	NO	NO	14-05-24	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque.	h) N/A		No incidencia	N/A
ALCÚDIA	PPP	08-09-21	NO	NO	08-06-26	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque. <b>Se deberá presentar un nuevo PPP en los 10 meses siguientes a la aprobación de la EPP, y siempre antes del 08-06-26</b>	h) N/A		No incidencia	N/A
EIVISSA	EPP	14-08-19	NO	NO	14-05-24	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque.	h) N/A		No incidencia	N/A
EIVISSA	PPP	14-03-22	NO	SI	14-12-22	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque. <b>Se deberá presentar un nuevo PPP antes del 14-12-22 ya que la SES ha aprobado el nuevo PPP con una validez de 1 año</b>	h) N/A		No incidencia	N/A
MAÓ	EPP	14-08-19	NO	NO	14-05-24	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque.	h) N/A		No incidencia	N/A
MAÓ	PPP	08-09-21	NO	NO	08-06-26	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque. <b>Se deberá presentar un nuevo PPP en los 10 meses siguientes a la aprobación de la EPP, y siempre antes del 08-06-26</b>	h) N/A		No incidencia	N/A
PALMA	EPP	31-08-20	NO	NO	31-05-25	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque.	h) N/A		No incidencia	N/A
PALMA	PPP	15-03-22	NO	NO	15-12-26	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque. <b>Se deberá presentar un nuevo PPP en los 10 meses siguientes a la aprobación de la EPP, y siempre antes del 15-12-26</b>	h) N/A		No incidencia	N/A
LA SAVINA	EPP	14-08-19	NO	NO	14-05-24	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque.	h) N/A		No incidencia	N/A
LA SAVINA	PPP	30-03-22	NO	NO	01-01-27	Enviaremos la nueva revisión 3 meses antes de que caduque. <b>Se deberá presentar un nuevo PPP en los 10 meses siguientes a la aprobación de la EPP, y siempre antes del 01-01-27</b>	h) N/A		No incidencia	N/A

(\*) Salvo otra especificación, se considera necesario presentar ante MIR la documentación 3 meses antes de que expire el plazo de actualización del documento. **En cuanto a los PPP, deberá presentarse uno nuevo en un plazo de 10 meses desde la aprobación de la EPP**

(\*\*) En el caso de H = d), breve comentario sobre el estado de implementación de las medidas incluidas en las observaciones de la aprobación de la EPP (Fase de análisis/estudio; pendiente de directrices o aclaraciones; dificultades para implementar la medida; en desarrollo; en licitación; en ejecución; implementado, fase de pruebas...).

## EVALUACIONES Y PLANES DE PROTECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS

Las autoridades portuarias, para las instalaciones portuarias afectadas por la normativa de protección marítima (IP725), tienen que realizar y aprobar una evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) y revisarla al menos cada 5 años. Además, tienen que aprobar un plan de protección de instalación portuaria (PPIP) o unas disposiciones de protección equivalentes (DPE) que deben mantenerse actualizados y revisarse siempre después de haberse revisado una EPIP.

PUERTO	Nº IP725 totales	Nº IP725 gestión propia	Nº IP725 gestión terceros	Nº IP725 que no han revisado EPIP y cuyo plazo para revisarla pasados 5 años expiró antes del 31/03/2022	Nº IP725 cuyo plazo para revisar EPIP pasados 5 años expira entre 01/04/2022 y el 31/12/2023	Nº IP725 que no han revisado PPIP pasados 6 meses o más de última revisión de EPIP	Nº IP725 que no han revisado PPIP pasados menos de 6 meses de última revisión de EPIP	Incidencia: Si E>0 y/o G>0	Comentarios	Fecha prevista cierre incidencias	¿Existe planificación de inspecciones a las IP725 de gestionadas por terceros de control de cumplimiento de la normativa de protección marítima?	¿Existe planificación de auditorías internas a las IP725 de gestión propia de cumplimiento de la normativa de protección marítima?
PALMA	5	4	1	1	1	0	0	Incidencia	las instalaciones obsoletas en desuso se han eliminado		SI	SI
ALCÚDIA	4	2	2	0	4	0	0	No incidencia			SI	SI
EIVISSA	5	4	1	0	5	0	0	No incidencia	se ha eliminado SALINERA ESPAÑOLA, por no estar ya en el dominio público de esta autoridad portuaria		SI	SI
MAÓ	5	4	1	4	0	0	0	Incidencia	El Consejo de Administración ha aprobado una nueva delegación de las aprobaciones de las PPIP y las EPIP en el Presidente de la APB, estando ya aprobadas en el Secureport.		SI	SI
LA SAVINA	2	2	0	0	2	0	0	No incidencia	No existen instalaciones IP725 gestionadas por terceros		NO	SI

# ANEXO IX. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN, RELACIÓN PUERTO CIUDAD E INDICADORES SOCIALES

## DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (II)

AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	Indicador	Año 2021	Año 2026	
	% Faros con usos complementarios (incluido hotelero)	15%	24%	
	% Faros con usos hoteleros	0%	0%	
	<b>PLAN INTEGRAL DE RENOVACIÓN, MODERNIZACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL:</b>			
	¿Hay aprobado un Plan integral?	NO	Fecha prevista de aprobación de un plan integral:	01-01-24
	¿Existe plan de otro tipo aprobado?	SI	Especificar tipo de plan	De mantenimiento y control
	Indicador	Año 2021	Año 2026	
	% Equipos renovados	100%	100%	
	% Equipos cubiertos por control remoto	100%	100%	
	Gasto personal en ATon (€)	272.374,00	474.987,00	
Otros gastos explotación en ATon (€)	688.411,19	1.431.478,04		

INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD	¿Existe un Foro permanente Puerto-Ciudad?	NO	Fecha prevista de aprobación:	2025		
	Valoración media del puerto/s por parte de los ciudadanos	MEDIA	¿Existe un estudio de impacto socioeconómico del puerto?	SI	Año de realización	2.017
	¿Existe un mecanismo reglado de ayudas puerto-ciudad?	NO				

## DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (I)

		Indicador	2021	2026				
CAPITAL HUMANO	IGUALDAD	Plantilla media Total:						
		Hombres (%)	76%	76%				
		Mujeres (%)	24%	24%				
		Personal fuera convenio:						
		Hombres (%)	87%	13%				
		Mujeres (%)	13%	13%				
		Retribución media fuera de convenio:						
		Hombres (€/año)	65.938	72.013				
		Mujeres (€/año)	60.009	65.539				
		Personal dentro de convenio						
	Hombres (%)	75%	75%					
	Mujeres (%)	25%	25%					
	Retribución media dentro de convenio:							
	Hombres (€/año)	34.036	37.910					
	Mujeres (€/año)	30.749	34.249					
<b>PLAN DE IGUALDAD:</b>								
	¿Tiene aprobado un Plan de Igualdad?	SI	Fecha de aprobación:	26-07-11				
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	Plantilla media Total:							
	Empleados con discapacidad (%)	3,5%	3,5%					
	Personal con discapacidad							
	Dentro de convenio (%)	3,5%	3,5%					
	Fuera de convenio (%)	0,0%	0,0%					
	<b>PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL:</b>							
		¿Tiene aprobado un Plan de Accesibilidad Universal?	SI	Fecha de aprobación:	28-02-19			
		¿Tiene implantadas medidas para la accesibilidad universal?	SI					
	COMUNICACIÓN		¿Tiene aprobado un Plan de Comunicación?	SI	Fecha de aprobación:	01-05-18		
			¿Hay implantadas herramientas de trabajo en equipo?	SI				
		¿Hay aprobado un plan de formación?	SI	Nº acciones formativas realizadas al año	38	Nº empleados participantes	424	
CÓDIGO ÉTICO	<b>CÓDIGO ÉTICO:</b>							
		¿Tiene aprobado un Código de Conducta Ético?	SI	Fecha de aprobación:	03-02-16			
		¿Existe una Comisión Ética Corporativa?	SI	¿Existe una plataforma de ética corporativa?	NO			
	¿Existe un modelo de cumplimiento corporativo ("compliance")?	NO	Fecha prevista de aprobación:					

## ANEXO X. OBJETIVOS OPERATIVOS.

- ✓ Cumplimiento de los objetivos de gestión 2021.
- ✓ Actualización del plan de objetivos de gestión 2022.
- ✓ Plan de objetivos de gestión 2023.

## CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021 -2022 -2023

Objetivos 2021	Avance	% Ejecución	Observaciones
Tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación buscando el máximo grado de consenso técnico para facilitar la ejecución y la gestión de las infraestructuras.	En curso	70%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DEUP del Puerto de Alcúdia: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta (ejecución 100%)</li> <li>- DEUP del Puerto de Palma: Terminar elaboración de propuesta para iniciar tramitación (ejecución 100%)</li> <li>- DEUP La Savina: Terminar elaboración de propuesta para iniciar tramitación (ejecución 90%)</li> <li>- Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación (ejecución 100%)</li> <li>- Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación (ejecución 30%)</li> <li>- Plan Especial de Maó: Licitación A.T. para iniciar elaboración: A 2022 (ejecución 0%)</li> </ul>
Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.	En curso	50%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración pliegos y licitación de concurso para elección de solución más ventajosa para nueva concesión náutico dep en Cala Figuera (Maó): A 2022 (ejecución 100%)</li> <li>- Elaboración pliegos y licitación de concurso para elección de solución más ventajosa para concesión náutico-dep en la dársena interior de Levante (Eivissa) (ejecución 100%)</li> <li>- Elaboración de pliegos para concesión para la gestión y explotación de la EM de Botafoc (Eivissa):A 2022 (ejecución 0%)</li> <li>- Licitación de concurso para elección de solución más ventajosa para gestión y explotación de edificio de antiguas oficinas de la APB (Palma) (ejecución 0%)</li> <li>- Licitación de concurso para elección de solución más ventajosa para la gestión y explotación bar-cafetería en Estación Marítima (Alcúdia). (ejecución 50%)</li> </ul>
Elaboración, tramitación y aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de recepción de desechos y residuos de carga generados por buques en los puertos de la APB, para mejorar la competencia y la eficiencia ambiental y económica	Terminado	100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración, consultas, y elevación del borrador del Pliego a los Comités de Servicios Portuarios (ejecución 100%)</li> </ul>
Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla	Terminado	100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Puesta en funcionamiento de nueva herramienta informática de gestión de personal (ejecución 100%)</li> <li>- Implantación de plan de acogida para nuevos trabajadores (ejecución 100%)</li> <li>- Desarrollo del Plan Formativo con mayor orientación al puesto de trabajo (ejecución 100%)</li> <li>- Elaboración de estudio de necesidades de personal en las diferentes unidades organizativas (inicio) (ejecución 100%)</li> </ul>
Consolidación y desarrollo del Sistema Integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001, 14001 y 30301)	En curso	79%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantener la Certificación ISO 30301 ampliando el alcance a más procedimientos administrativos electrónicos de la APB e incorporando la mayoría de los de gestión del dominio público (ejecución 100%)</li> <li>- Ajuste, adaptación y consolidación de los procedimientos que se vayan automatizando (ejecución 58%)</li> </ul>
Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las Infraestructuras	Terminado	100%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de los trabajos de asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio: definición de estándares LOD y EIR, y sesiones formativas (ejecución 100%)</li> <li>- Seguimiento de los trabajos de la base de datos de las aplicaciones informáticas para el inventario y la gestión de activos (ejecución 100%)</li> <li>- Contratación de A.T. para implantación de sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios (ejecución 100%)</li> </ul>
Elaboración y desarrollo del Plan Estratégico de Administración Electrónica	En curso	69%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finalizar elaboración del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025 (ejecución 55%)</li> <li>- Integración y mejora de la relación con el gestor documental de las herramientas de: registro y notificación, contratación (Pixelware) y gestión portuaria (Posidonia) (ejecución 60%)</li> <li>- Formación de usuarios en el repositorio de expedientes electrónicos (RIPEA) (ejecución 60%)</li> <li>- Creación de Portal de Información Digital para la mejora de la comunicación electrónica con los Consignatarios (PCS) (ejecución 70%)</li> <li>- Implantación nuevas funcionalidades de la plataforma Contratae, así como de optimización de la gestión de expedientes de contratación, e integración con otras aplicaciones (ejecución 100%)</li> </ul>
Desarrollo de Plan de Mantenimiento Integral	En curso	79%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantación total del sistema GMAO-ROSMIMAN para todas las actividades y contratos de mantenimiento (ejecución 100%)</li> <li>- Inicio de los trabajos de integración del sistema GMAO-ROSMIMAN con el sistema de gestión económica-financiera (Navision) y con el sistema de contratación (Pixelware) (ejecución 15%)</li> <li>- Licitación de A.T. para inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado (ejecución 100%)</li> <li>- Elaboración de prescripciones técnicas para estudio del impacto del cambio climático sobre las infraestructuras portuarias (ejecución 100%)</li> </ul>
Desarrollo de Plan de Accesibilidad Universal	En curso	30%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contratación de obras para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina (ejecución 30%)</li> </ul>
Elaboración y desarrollo de Plan Tecnológico para la transformación en "puertos inteligentes"	En curso	45%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprobación del Plan Tecnológico (ejecución 90%)</li> <li>- Inventario, análisis y propuestas de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB (ejecución 0%)</li> </ul>
Valoración de los terrenos y aguas portuarias y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación	En curso	20%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguimiento y ejecución de trámites para la aprobación de las valoraciones de los terrenos y lámina de agua de los puertos: A 2022 (ejecución 40%)</li> <li>- Inicio de la tramitación de las valoraciones de los terrenos afectos a la señalización marítima: A 2022 (ejecución 0%)</li> </ul>

## CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021 -2022 -2023

Objetivos 2022	Avance	Observaciones
Tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación buscando el máximo grado de consenso técnico para facilitar la ejecución y la gestión de las infraestructuras.	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DEUP del Puerto de Alcúdia: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta</li> <li>- DEUP del Puerto de Palma: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta</li> <li>- DEUP La Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta</li> <li>- Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación definitiva</li> <li>- Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación</li> </ul>
Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración pliegos para elección de solución más ventajosa para nueva concesión náutico-dep en Cala Figuera (Maó)</li> <li>- Elaboración Pliegos E.M. Botafoc</li> <li>- Redacción de Bases del concurso de la concesión para la gestión y explotación de edificio de antiguas oficinas de la APB (Palma)</li> <li>- Otorgamiento de la concesión para la gestión y explotación bar-cafetería en Estación Marítima (Alcúdia).</li> </ul>
Elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre, practicaje y remolque	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración del borrador del Pliego de amarre en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa</li> <li>- Elaboración, consultas, y elevación del borrador del Pliego de amarre del puerto de Maó a los Comités de Servicios Portuarios y a Puertos del Estado</li> <li>- Elaboración del borrador del Pliego de practicaje en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa; y elevación a los Comités de Servicios Portuarios y a Puertos del Estado</li> <li>- Elaboración, elevación, y aprobación del borrador del Pliego de remolque en todos los puertos de la APB a los Comités de Servicios Portuarios y a Puertos del Estado</li> </ul>
Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración del Plan Formativo trienal con mayor orientación al puesto de trabajo</li> <li>- Análisis de necesidades de personal en las diferentes unidades organizativas</li> </ul>
Consolidación y desarrollo del Sistema Integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001, 14001 y 30301)	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantener la Certificación ISO 30301 ampliando el alcance a más procedimientos administrativos electrónicos de la APB e incorporando los de prestación de servicios y operaciones portuarias.</li> <li>- Ajuste, adaptación y consolidación de los procedimientos que se vayan automatizando</li> <li>- Inicio de la elaboración de mapa de indicadores, incluyendo definición y máximo grado de automatización.</li> </ul>
Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las Infraestructuras	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguimiento de los trabajos de asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio: definición de estándares LOD y EIR, y sesiones formativas</li> <li>- Finalización de los trabajos de la base de datos de las aplicaciones informáticas para el inventario y la gestión de activos</li> <li>- Inicio de los trabajos de A.T. para implantación de sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios</li> </ul>
Elaboración y desarrollo del Plan Estratégico de Administración Electrónica	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finalización de la elaboración del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025</li> <li>- Implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025: Implantación gestión electrónica procedimiento Consejo Administración, GMAO, Sanciones; integración en SIR</li> <li>- Integración y mejora de la relación con el gestor documental de las herramientas de: registro y notificación, contratación (Pixelware) y gestión portuaria (Posidonia)</li> <li>- Formación de usuarios en el repositorio de expedientes electrónicos (RIPEA)</li> <li>- Creación de Portal de Info (PCS).</li> </ul>
Desarrollo de Plan de Mantenimiento Integral	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Desarrollo de los trabajos de integración del sistema GMAO-ROSMIMAN con los sistemas (Portafirm y ESRI)</li> <li>- Inicio de la integración en el GMAO de la inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado</li> </ul>
Desarrollo de Plan de Accesibilidad Universal	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finalización de los proyectos para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina</li> <li>- Inicio de las obras en Palma</li> </ul>
Elaboración y desarrollo de Plan Tecnológico para la transformación en "puertos inteligentes"	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprobación del Plan Tecnológico</li> <li>- Inicio de la actualización de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB</li> </ul>
Optimización y mejora de las Infraestructuras	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración del Plan de Adaptación al Cambio Climático</li> </ul>
Valoración de los terrenos y aguas portuarias y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguimiento y ejecución de trámites para la aprobación de las valoraciones de los terrenos y lámina de agua de los puertos</li> <li>-Ejecución y seguimiento de la tramitación de las valoraciones de los terrenos afectos a la señalización marítima hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta</li> </ul>
Implantación de la Estrategia ambiental	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creación de la oficina técnica ambiental</li> <li>- Diagnóstico inicial del grado de implantación de la estrategia ambiental.</li> <li>- Inicio del análisis para la incorporación de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos</li> <li>- Inicio del análisis para la supervisión ambiental en los contratos y autorizaciones y concesiones adjudicadas u otorgadas por el puerto.</li> <li>- Creación de indicador para obtener el grado de implantación de la estrategia ambiental</li> </ul>

## CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021 -2022 -2023

Objetivos 2022	Avance	Observaciones
Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB	En Curso	- Actualización de los planes de emergencia interior a la norma básica de autoprotección de 2007 y al Convenio con la Dirección Gral de Marina Mercante junio2022 - Implantación de las medidas de plan de protección del puerto de Palma

## CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021 -2022 -2023

Objetivos 2023	Observaciones
<b>Tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación buscando el máximo grado de consenso técnico para facilitar la ejecución y la gestión de las infraestructuras.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- DEUP del Puerto de Alcúdia: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta</li> <li>- DEUP del Puerto de Palma: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta</li> <li>- DEUP La Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta</li> <li>- Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación</li> <li>- Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación</li> <li>- Plan Especial de Maó: Licitación A.T. para iniciar elaboración</li> <li>- Actualización y aprobación del Plan Estratégico de la APB</li> </ul>
<b>Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración pliegos y licitación de concurso para elección de solución más ventajosa para nueva concesión náutico-dep en Cala Figuera (Maó)</li> <li>- Elaboración de pliegos de la concesión para la gestión y explotación de la EM de Botafoc (Eivissa)</li> <li>-Licitación de concesión para la gestión y explotación de edificio de antiguas oficinas de la APB (Palma)</li> </ul>
<b>Elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre, practicaje y remolque</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprobación y elevación del borrador del Pliego de amarre de los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa a los Comités de Servicios Portuarios y a Puertos del Estado</li> <li>- Aprobación y elevación del borrador del Pliego de practicaje de los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa a los Comités de Servicios Portuarios y a Puertos del Estado</li> </ul>
<b>Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ejecución del Plan Formativo con mayor orientación al puesto de trabajo</li> <li>- Finalización del estudio de necesidades de personal en las diferentes unidades organizativas</li> </ul>
<b>Consolidación y desarrollo del Sistema Integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001, 14001 y 30301)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantener la Certificación ISO 30301 ampliando el alcance a más procedimientos administrativos electrónicos de la APB e incorporando los de operaciones portuarias.</li> <li>- Finalización de la elaboración de mapa de indicadores, incluyendo definición y máximo grado de automatización.</li> </ul>
<b>Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las Infraestructuras</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantación de trabajos de asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio: definición de estándares LOD y EIR, y sesiones formativas</li> <li>- Inicio de la implantación del sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios</li> </ul>
<b>Elaboración y desarrollo del Plan Estratégico de Administración Electrónica</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025</li> <li>- Implantación de nuevos servicios de información al viajero del Portal de Información Digital para la mejora de la comunicación electrónica con los Consignatarios (PCS)</li> </ul>
<b>Desarrollo de Plan de Mantenimiento Integral</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Finalización de los trabajos de integración del sistema GMAO-ROSMIMAN con el sistema de gestión económica-financiera (Navision) y con el sistema de contratación (Pixelware, Portafirm y ESRI)</li> <li>- Finalización integración en el GMAO de la inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado</li> </ul>
<b>Desarrollo de Plan de Accesibilidad Universal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Inicio de obras para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina</li> </ul>
<b>Elaboración y desarrollo de Plan Tecnológico para la transformación en "puertos inteligentes"</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de las actuaciones derivadas del Plan Tecnológico</li> <li>- Finalización actualización de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB</li> </ul>
<b>Optimización y mejora de las Infraestructuras y espacios portuarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprobación del Plan de Adaptación al Cambio Climático</li> <li>- Iniciar los trámites para disponer de una zona de Actividades Logísticas en las inmediaciones del Puerto de Eivissa</li> </ul>
<b>Valoración de los terrenos y aguas portuarias y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de la información pública de las valoraciones de los terrenos y lámina de agua de los puertos</li> <li>- Inicio de la información pública de las valoraciones de los terrenos afectados a la señalización marítima.</li> </ul>
<b>Implantación de la Estrategia ambiental</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de los trabajos de la oficina técnica ambiental</li> <li>- Incluir la incorporación de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos</li> <li>- Incluir la supervisión ambiental en los contratos y autorizaciones y concesiones adjudicadas u otorgadas por el puerto.</li> <li>- Monitorización del grado de implantación de la estrategia ambiental</li> </ul>
<b>Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualización de los planes de emergencia interior a la norma básica de autoprotección de 2007 y al Convenio con la Dirección Gral de Marina Mercante junio2022</li> <li>- Revisión del plan de protección del puerto de Eivissa.</li> </ul>
<b>Incrementar la contratación del personal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración de un estudio para dimensionamiento de plantilla</li> <li>- Contratación de A.T. para la selección del personal</li> </ul>
<b>Aseguramiento de los calados operativos en los canales de navegación y en las dársenas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hacer las gestiones y tramitaciones pertinentes para disponer de puntos de vertido (marítimos y terrestres) del material procedente de dragados.</li> <li>- Inicio de la tramitación para habilitar un Punto Vertido Marítimo en Alcúdia</li> </ul>
<b>Mejora del sistema de control de tráfico marítimo entre Eivissa y la Savina</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de las medidas para implantar el sistema de Port-Control</li> <li>- Análisis de riesgos en el sistema de navegación de Eivissa-la Savina</li> </ul>

<b>Objetivo</b>	24 - Tramitación de los instrumentos de planificación buscando el máximo grado de consenso técnico para evitar que las inversiones programadas no se ejecuten según lo programado.		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Juan Leo Rubio	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2008	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

05 - Agilizar la elaboración y tramitación de planes de infraestructura.

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	5 %	<b>Segundo</b>	10 %	<b>Tercero</b>	10 %	<b>Cuarto</b>	10 %
---	----------------	-----	----------------	------	----------------	------	---------------	------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
DEUP del Puerto de Alcúdia: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación definitiva		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
DEUP del Puerto de Palma: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	25 %	50 %	50 %	50 %
DEUP La Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	61 - Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.				
<b>Descripción</b>					
<b>Responsable</b>	Armando Parada			<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2019		<b>Fecha Final</b>	31/12/2023	
<b>Dptos. Implicados</b>					
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N	<b>Coste Presupuestario</b>	0
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>					

**8 - Aumentar la participación de la iniciativa privada en inversión e ingresos**

<b>Meta Final</b>					
<b>Meta Actual</b>					
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>			

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>		<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	--	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Elaboración de pliegos para la gestión y explotación de la EM de Botafoch en Eivissa		1 %	NO	NO	NO	01/01/2019	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Elaboración pliegos y licitación de concurso para elección de solución más ventajosa para la nueva concesión náutico-deportiva en Cala Figuera (Maó)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Redacción de Bases del concurso de la concesión para la gestión y explotación de antiguas oficinas de la APB (Palma)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Otorgamiento de la concesión para la gestión y explotación bar-cafetería en Estación Marítima (Alcúdia)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>											

<b>Objetivo</b>	65 - Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras				
<b>Descripción</b>					
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard			<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2019		<b>Fecha Final</b>	31/12/2023	
<b>Dptos. Implicados</b>					
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N	Coste Presupuestario	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

CL24 - Mantenimiento de Infraestructuras e instalaciones

15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

<b>Meta Final</b>								
<b>Meta Actual</b>								
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>						
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>								
	<b>Primero</b>	10 %	<b>Segundo</b>	10 %	<b>Tercero</b>	10 %	<b>Cuarto</b>	10 %

**Iniciativas**

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Desarrollo de los trabajos de integración del sistema GMAO-ROSMIMAN con los sistemas (Portafirm y ESRI)		1 %	NO	NO	NO	11/01/2021	31/12/2022	20 %	20 %	20 %	20 %
Inicio integración en el GMAO de la inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	66 - Plan de accesibilidad universal" (2018/2022)		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2019	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Finalización de los proyectos para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio de las obras de Palma		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	67 - Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Jorge Vallespir	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
	<b>Coste Presupuestario</b>		0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

**2 - Mejorar clima laboral**

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			

<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>		
----------------------	------	-------------------	--	--

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	50 %	<b>Segundo</b>	50 %	<b>Tercero</b>	50 %	<b>Cuarto</b>	50 %
---	----------------	------	----------------	------	----------------	------	---------------	------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Elaboración del Plan Formativo trianual con mayor orientación al puesto de trabajo		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	100 %	100 %	100 %	100 %
Análisis de necesidades de personal en las diferentes unidades organizativas		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>											
--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>											
---------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>											
--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>											
--------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>Objetivo</b>	69 - Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las infraestructuras		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Seguimiento de los trabajos de asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio: definición de estándares LOD y EIR, y sesiones formativas		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Finalización de los trabajos de la base de datos de las aplicaciones informáticas para el inventario y la gestión de activos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio de los trabajos de A.T. para implantación de sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	71 - Plan Estratégico Administración Electrónica		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Javier Segovia	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
		<b>Coste Presupuestario</b>	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

1 - Digitalización de los procedimientos de la APB, reduciendo el consumo de papel

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	42 %	<b>Segundo</b>	42 %	<b>Tercero</b>	42 %	<b>Cuarto</b>	42 %
---	----------------	------	----------------	------	----------------	------	---------------	------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Finalizar elaboración del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2022	90 %	90 %	90 %	90 %
Integración y mejora de la relación con el gestor documental de las herramientas de registro y notificación, contratación (Pixelware) y gestión portuaria (Posidonia)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2022	60 %	60 %	60 %	60 %
Formación de usuarios en el repositorio de expedientes electrónicos (RIPEA)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2022	60 %	60 %	60 %	60 %
Implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025: Implantación gestión electrónica procedimiento Consejo de Administración, GMAO, Sanciones, integración en SIR		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Creación de Portal de Info (PCS)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	72 - Plan Tecnológico para la transformación "puertos inteligentes"		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Jorge Martín	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/04/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
		<b>Coste Presupuestario</b>	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

**S07 - Innovación**

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Inicio de la actualización de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Aprobación del Plan Tecnológico		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

**Comentario (Primer Trimestre)**

**Comentario (Segundo Trimestre)**

**Comentario (Tercer Trimestre)**

**Comentario (Cuarto Trimestre)**

<b>Objetivo</b>	73 - Valoración de los terrenos y aguas portuarias de los terrenos afectados ayudas a la navegación		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Juan Leo Rubio	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/09/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

05 - Agilizar la elaboración y tramitación de planes de infraestructura.

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Seguimiento y ejecución de trámites para la aprobación de las valoraciones de los terrenos y lámina de agua de los puertos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Ejecución y seguimiento de la tramitación de las valoraciones de los terrenos afectos de la señalización marítima hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	77 - Consolidación y desarrollo del Sistema integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001)		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2021	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
		<b>Coste Presupuestario</b>	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

**Meta Final**

**Meta Actual**

<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	
----------------------	------	-------------------	--

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	19 %	<b>Segundo</b>	19 %	<b>Tercero</b>	19 %	<b>Cuarto</b>	19 %
---	----------------	------	----------------	------	----------------	------	---------------	------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Ajuste, adaptación y consolidación de los procedimientos que se vayan automatizando		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2022	58 %	58 %	58 %	58 %
Inicio elaboración de mapa de indicadores, incluyendo definición y máximo grado de automatización		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Mantener la Certificación ISO 30301 ampliando el alcance a más procedimientos administrativos electrónicos de la APB e incorporando los de prestación de servicios y operaciones portuarias		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

**Comentario (Primer Trimestre)**

**Comentario (Segundo Trimestre)**

**Comentario (Tercer Trimestre)**

**Comentario (Cuarto Trimestre)**

<b>Objetivo</b>	92 - Elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre, practicaje y remolque		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Eva González Alonso	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2022	<b>Fecha Final</b>	31/12/2022
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

11 - Facilitar servicios con la máxima calidad al tráfico comercial.

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Elaboración, consultas y elevación del borrador del Pliego de amarre del puerto de Maó a los Comités de Servicios portuarios y a PPdE		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Elaboración, consultas y elevación del borrador del Pliego de practicaje en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa; y elevación a los Comités de Servicios portuarios y a PPdE		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	01/01/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Elaboración, consultas y elevación del borrador del Pliego de remolque en todos los puertos de la APB a los Comités de Servicios portuarios y a PPdE		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Elaboración del borrador del pliego de amarre en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	93 - Optimización y mejora de las infraestructuras		
<b>Descripción</b>	Optimización y mejora de las infraestructuras		
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2022	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

CL8 - Atender necesidades de infraestructuras de los usuarios

<b>Meta Final</b>	
-------------------	--

<b>Meta Actual</b>	
--------------------	--

<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	
----------------------	------	-------------------	--

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Elaboración del Plan de Adaptación al Cambio Climático		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
--------------------------------------	--

<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
---------------------------------------	--

<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
--------------------------------------	--

<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	
--------------------------------------	--

<b>Objetivo</b>	94 - Implantación de la Estrategia ambiental		
<b>Descripción</b>	Implantación de la Estrategia Ambiental		
<b>Responsable</b>	Jorge Martín	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2022	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

3 - Incentivar las mejores prácticas ambientales en los puertos

**Meta Final**

**Meta Actual**

**% Consecución** 0,00 **Comentario**

**% Ejecución Ponderada (Trimestres)** **Primero** 0% **Segundo** 0% **Tercero** 0% **Cuarto** 0%

**Iniciativas**

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Creación de la oficina Técnica ambiental		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Diagnóstico inicial del grado de implantación de la estrategia ambiental		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio del análisis para la incorporación de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio del análisis para la supervisión ambiental en los contratos y autorizaciones adjudicados u otorgadas por el puerto.		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %
Creación de indicador para obtener el grado de implantación de la estrategia ambiental		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

**Comentario (Primer Trimestre)**

**Comentario (Segundo Trimestre)**

**Comentario (Tercer Trimestre)**

**Comentario (Cuarto Trimestre)**

<b>Objetivo</b>	95 - Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB		
<b>Descripción</b>	Aprobación Planes de Autoprotección de los puertos dependientes APB		
<b>Responsable</b>	Eva González Alonso	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2022	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
		<b>Coste Presupuestario</b>	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

10 - Máxima prioridad a la seguridad y protección

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Actualización de los planes de emergencia interior a la norma básica de autoprotección de 2007 y al convenio con la Dirección Gral. Marina Mercante junio		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Implantación de las medidas de plan de protección del puerto de Palma		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2022	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	24 - Tramitación de los instrumentos de planificación buscando el máximo grado de consenso técnico para evitar que las inversiones programadas no se ejecuten según lo programado.		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Juan Leo Rubio	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2008	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
<b>Coste Presupuestario</b>	0		

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

05 - Agilizar la elaboración y tramitación de planes de infraestructura.

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
DEUP del Puerto de Alcúdia: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación definitiva		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
DEUP del Puerto de Palma: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
DEUP La Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Plan Especial de Maó: Licitación A.T. para iniciar elaboración		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Actualización y aprobación del Plan Estratégico de la APB		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

**Comentario (Primer Trimestre)**

**Comentario (Segundo Trimestre)**

**Comentario (Tercer Trimestre)**

**Comentario (Cuarto Trimestre)**

<b>Objetivo</b>	61 - Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.			
<b>Descripción</b>				
<b>Responsable</b>	Armando Parada		<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2019	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023	
<b>Dptos. Implicados</b>				
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N	<b>Coste Presupuestario</b>
				0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

8 - Aumentar la participación de la iniciativa privada en inversión e ingresos

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Elaboración de pliegos para la gestión y explotación de la EM de Botafoc en Eivissa		1 %	NO	NO	NO	01/01/2019	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Elaboración pliegos y licitación de concurso para elección de solución más ventajosa para la nueva concesión náutico-deportiva en Cala Figuera (Maó)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2021	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Licitación de la concesión para la gestión y explotación del edificio de antiguas oficinas de la APB (Palma)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	65 - Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2019	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

CL24 - Mantenimiento de Infraestructuras e instalaciones
15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b> 0 % <b>Tercero</b> 0 % <b>Cuarto</b> 0 %

**Iniciativas**

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Finalización integración en el GMAO de la inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Finalización de los trabajos de integración del sistema GMAO-ROSMIMAN con el sistema de gestión económica-financiera (NAVISION) y con el sistema de contratación (Pixelware, portafirm y ESRI)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	66 - Plan de accesibilidad universal" (2018/2022)		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2019	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>
			<b>Tercero</b>
			<b>Cuarto</b>
			0 %

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Inicio Obras para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	67 - Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Jorge Vallespir	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
		<b>Coste Presupuestario</b>	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

2 - Mejorar clima laboral

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Ejecución del plan Formativo con mayor orientación al puesto de trabajo		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Finalización del estudio de necesidades de personal en las diferentes unidades organizativas		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	69 - Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las infraestructuras		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N
		Coste Presupuestario	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Implantación de trabajos de asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio: definición de estándares LOD y EIR, y sesiones formativas		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio de la implantación del sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	71 - Plan Estratégico Administración Electrónica		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Javier Segovia	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
		<b>Coste Presupuestario</b>	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

1 - Digitalización de los procedimientos de la APB, reduciendo el consumo de papel

<b>Meta Final</b>	
<b>Meta Actual</b>	

<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	
----------------------	------	-------------------	--

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Inicio de implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Implantación de nuevos servicios de información al viajero del Portal de Información digital para la mejora de la comunicación electrónica con los Consignatarios (PCS)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

**Comentario (Primer Trimestre)**

**Comentario (Segundo Trimestre)**

**Comentario (Tercer Trimestre)**

**Comentario (Cuarto Trimestre)**

<b>Objetivo</b>	72 - Plan Tecnológico para la transformación "puertos inteligentes"		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Jorge Martín	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/04/2020	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
		<b>Coste Presupuestario</b>	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

**S07 - Innovación**

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

**Iniciativas**

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Inicio de las actuaciones derivadas del Plan Tecnológico		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Finalización actualización de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

**Comentario (Primer Trimestre)**

**Comentario (Segundo Trimestre)**

**Comentario (Tercer Trimestre)**

**Comentario (Cuarto Trimestre)**

<b>Objetivo</b>	73 - Valoración de los terrenos y aguas portuarias de los terrenos afectados ayudas a la navegación				
<b>Descripción</b>					
<b>Responsable</b>	Juan Leo Rubio			<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/09/2020		<b>Fecha Final</b>	31/12/2023	
<b>Dptos. Implicados</b>					
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N	<b>Coste Presupuestario</b>	0
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>					

05 - Agilizar la elaboración y tramitación de planes de infraestructura.

<b>Meta Final</b>								
<b>Meta Actual</b>								
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>						
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>								
	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Inicio de la información pública de las valoraciones de terrenos y lámina de agua de los puertos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio de la información pública de las valoraciones de terrenos afectos a la señalización marítima		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>											

<b>Objetivo</b>	77 - Consolidación y desarrollo del Sistema integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001)		
<b>Descripción</b>			
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2021	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Mantener la Certificación ISO 30301 ampliando el alcance a más procedimientos administrativos electrónicos de la APB e incorporando los de prestación de servicios y operaciones portuarias		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Finalización de la elaboración de mapa de indicadores, incluyendo definición y máximo grado de automatización		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	93 - Optimización y mejora de las infraestructuras		
<b>Descripción</b>	Optimización y mejora de las infraestructuras		
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2022	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

CL8 - Atender necesidades de infraestructuras de los usuarios

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

**Iniciativas**

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Aprobación del Plan de Adaptación al Cambio Climático		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Iniciar los trámites para disponer de una zona de Actividades Logísticas en las inmediaciones del Puerto de Eivissa		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	94 - Implantación de la Estrategia ambiental		
<b>Descripción</b>	Implantación de la Estrategia Ambiental		
<b>Responsable</b>	Jorge Martín	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2022	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

3 - Incentivar las mejores prácticas ambientales en los puertos

**Meta Final**

**Meta Actual**

**% Consecución** 0,00 **Comentario**

**% Ejecución Ponderada (Trimestres)** **Primero** 0% **Segundo** 0% **Tercero** 0% **Cuarto** 0%

**Iniciativas**

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Monitorización del grado de implantación de la estrategia ambiental		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Incluir la incorporación de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Incluir la supervisión ambiental en los contratos y autorizaciones y concesiones adjudicadas u otorgadas por el puerto		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio de los trabajos de la oficina técnica ambiental		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

**Comentario (Primer Trimestre)**

**Comentario (Segundo Trimestre)**

**Comentario (Tercer Trimestre)**

**Comentario (Cuarto Trimestre)**

<b>Objetivo</b>	95 - Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB		
<b>Descripción</b>	Aprobación Planes de Autoprotección de los puertos dependientes APB		
<b>Responsable</b>	Eva González Alonso	<b>Importancia</b>	Nivel 1
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2022	<b>Fecha Final</b>	31/12/2023
<b>Dptos. Implicados</b>			
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>	N
		<b>Coste Presupuestario</b>	0

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

10 - Máxima prioridad a la seguridad y protección

<b>Meta Final</b>			
<b>Meta Actual</b>			
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>	

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Actualización de los planes de emergencia interior a la norma básica de autoprotección de 2007 y al convenio con la Dirección Gral. Marina Mercante junio		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Revisión del plan de protección del puerto de Eivissa		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>	
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>	

<b>Objetivo</b>	96 - Incrementar la contratación del personal										
<b>Descripción</b>											
<b>Responsable</b>	Jorge Vallespir								<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2023				<b>Fecha Final</b>	31/12/2023					
<b>Dptos. Implicados</b>											
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros			N	Coste Presupuestario			0		
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>											

CL5 - Asegurar la correcta selección de personal, cumpliendo la normativa.  
 ES15 - Alcanzar niveles adecuados de productividad

<b>Meta Final</b>													
<b>Meta Actual</b>													
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>											
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>													
	<b>Primero</b>			0 %	<b>Segundo</b>			0 %	<b>Tercero</b>		0 %	<b>Cuarto</b>	0 %

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Elaboración de un estudio para dimensionamiento de plantilla		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Contratación de A.T. para la selección del personal		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Contratación de A.T. para la selección del personal		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>											

<b>Objetivo</b>	97 - Aseguramiento de los calados operativos en los canales de navegación y en las dársenas										
<b>Descripción</b>											
<b>Responsable</b>	Antonio Ginard							<b>Importancia</b>	Nivel 1		
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2023				<b>Fecha Final</b>	31/12/2023					
<b>Dptos. Implicados</b>											
<b>Plan Empresa</b>	S	Supeditado a Terceros			N	Coste Presupuestario			0		
<b>Objetivos Estratégicos Relacionados</b>											

15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

<b>Meta Final</b>										
<b>Meta Actual</b>										
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>								
<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>										
	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %		

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Hacer las gestiones y tramitaciones pertinentes para disponer de puntos de vertido (marítimos y terrestres) del material procedente de dragados		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio de la tramitación para habilitar un Punto Vertido Marítimo en Alcúdia		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>										
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>										
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>										
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>										

<b>Objetivo</b>	98 - Mejora del sistema de control de tráfico marítimo entre Eivissa y la Savina										
<b>Descripción</b>											
<b>Responsable</b>	Eva González Alonso								<b>Importancia</b>	Nivel 1	
<b>Fecha Inicial</b>	01/01/2023					<b>Fecha Final</b>	31/12/2023				
<b>Dptos. Implicados</b>											
<b>Plan Empresa</b>	S	<b>Supeditado a Terceros</b>			N	<b>Coste Presupuestario</b>			0		

**Objetivos Estratégicos Relacionados**

11 - Facilitar servicios con la máxima calidad al tráfico comercial.
CL36 - Vigilancia y control
10 - Máxima prioridad a la seguridad y protección

<b>Meta Final</b>											
<b>Meta Actual</b>											
<b>% Consecución</b>	0,00	<b>Comentario</b>									

<b>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</b>	<b>Primero</b>	0 %	<b>Segundo</b>	0 %	<b>Tercero</b>	0 %	<b>Cuarto</b>	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

**Iniciativas**

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Inicio de las medidas para implantar el sistema de Port-Control		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Análisis de riesgos en el sistema de navegación de Eivissa-la Savina		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %

<b>Comentario (Primer Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Segundo Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Tercer Trimestre)</b>											
<b>Comentario (Cuarto Trimestre)</b>											

## ANEXO XI. RATIOS DE GESTIÓN.

Ratios

(en miles de euros)

RATIOS	Cierre real 2021	Presupuesto Aprobado 2022	Previsión Cierre 2022	Presupuesto 2023	2024	2025	2026
Resultado ajustado del ejercicio	31.032	16.063	29.044	19.618	18.616	12.927	8.153
Activo no corriente medio	405.066	420.594	426.713	439.121	488.795	559.635	638.813
<b>Rentabilidad sobre activos (art. 157 RDL 2/2011)</b>	<b>7,66%</b>	<b>3,82%</b>	<b>6,81%</b>	<b>4,47%</b>	<b>3,81%</b>	<b>2,31%</b>	<b>1,28%</b>
EBITDA	48.183	40.265	46.821	38.323	41.719	38.419	37.917
% variación		-16,43%	-2,83%	-18,15%	8,86%	-7,91%	-1,31%
Toneladas movidas	13.772.252	14.969.000	14.545.000	15.336.000	15.652.000	16.043.000	16.043.000
<b>EBITDA/Toneladas movidas</b>	<b>3,50</b>	<b>2,69</b>	<b>3,22</b>	<b>2,50</b>	<b>2,67</b>	<b>2,39</b>	<b>2,36</b>
Amortización de deudas a largo y corto plazo	-	-	-	-	-	-	-
Intereses deudas	-	-	-	-	-	-	-
<b>Servicio de la deuda</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Cash Flow (antes de intereses)	48.082	39.924	48.593	39.457	39.560	38.686	36.710
<b>Servicio de la deuda/Cash flow</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
Terrenos y bienes naturales sin actividad	-	-	-	-	-	-	-
Activo no corriente medio	405.066	420.594	426.713	439.121	488.795	559.635	638.813
<b>Terrenos y bienes naturales sin actividad/Activo no corriente medio</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
Gastos recurrentes (1)	56.605	75.212	68.963	81.857	88.471	93.258	100.505
Ingresos recurrentes (2)	89.105	92.706	97.687	101.707	103.916	106.243	107.564
<b>Gastos de explotación/Ingresos de explotación</b>	<b>63,53%</b>	<b>81,13%</b>	<b>70,60%</b>	<b>80,48%</b>	<b>85,14%</b>	<b>87,78%</b>	<b>93,44%</b>
Inversión pública	19.614	47.520	29.724	63.204	98.962	113.502	171.068
Cash flow	48.082	39.924	48.593	39.457	39.560	38.686	36.710
<b>Inversión/Cash flow</b>	<b>40,79%</b>	<b>119,03%</b>	<b>61,17%</b>	<b>160,18%</b>	<b>250,15%</b>	<b>293,39%</b>	<b>466,00%</b>
Inversión privada	9.696	60.125	20.283	44.875	68.200	107.450	80.313
Inversión pública	19.614	47.520	29.724	63.204	98.962	113.502	171.068
<b>Inversión privada/Inversión pública</b>	<b>49,43%</b>	<b>126,53%</b>	<b>68,24%</b>	<b>71,00%</b>	<b>68,92%</b>	<b>94,67%</b>	<b>46,95%</b>
Inversión pública	19.614	47.520	29.724	63.204	98.962	113.502	171.068
Activo no corriente medio	405.066	420.594	426.713	439.121	488.795	559.635	638.813
<b>Inversión pública/Activo no corriente medio</b>	<b>4,84%</b>	<b>11,30%</b>	<b>6,97%</b>	<b>14,39%</b>	<b>20,25%</b>	<b>20,28%</b>	<b>26,78%</b>
Importe neto de la cifra de negocios	84.836	90.136	89.972	99.050	101.124	103.451	103.376
Tasa de ocupación	21.216	20.452	22.402	24.143	24.143	24.143	24.143
<b>Tasa de ocupación/INCEN</b>	<b>25,01%</b>	<b>22,69%</b>	<b>24,90%</b>	<b>24,37%</b>	<b>23,87%</b>	<b>23,34%</b>	<b>23,35%</b>
Tasa de actividad	7.329	8.557	8.584	9.427	9.427	9.427	9.427
<b>Tasa de actividad/INCEN</b>	<b>8,64%</b>	<b>9,49%</b>	<b>9,54%</b>	<b>9,52%</b>	<b>9,32%</b>	<b>9,11%</b>	<b>9,12%</b>
Toneladas movidas	13.772.252	14.969.000	14.545.000	15.336.000	15.652.000	16.043.000	16.043.000
Superficie para concesiones (m2)	1.248.428	1.245.414	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.248.428
<b>Toneladas movidas/Superficie para concesiones</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
Metros lineales de muelle en activo	12.360	12.360	12.360	12.360	12.360	12.360	12.360
<b>Toneladas movidas/Metros lineales de muelle en activo</b>	<b>1.114</b>	<b>1.211</b>	<b>1.177</b>	<b>1.241</b>	<b>1.266</b>	<b>1.298</b>	<b>1.298</b>
Importe neto de la cifra de negocios	84.836	90.136	89.972	99.050	101.124	103.451	103.376
Plantilla media anual	316	352	356	391	401	411	421
<b>INCEN/Plantilla media anual</b>	<b>268</b>	<b>256</b>	<b>253</b>	<b>253</b>	<b>252</b>	<b>252</b>	<b>246</b>
EBITDA	48.183	40.265	46.821	38.323	41.719	38.419	37.917
<b>EBITDA/Plantilla media anual</b>	<b>152</b>	<b>114</b>	<b>132</b>	<b>98</b>	<b>104</b>	<b>93</b>	<b>90</b>

(1) Personal, Otros (excluido FCI y Deterioro clientes) y Amortizaciones

(2) INCEN, Trabajos para el activo, Otros (excluido FCI) e Imputación subvenciones