



Autoridad Portuaria de
Baleares



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado



06 de junio 2023

Plan de Empresa 2024

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

El actual presidente de la APB fue nombrado y tomó posesión del cargo con posterioridad a dicho acuerdo, y lo suscribe tomando razón del mismo, recogiénose en los Anexos de esta memoria el proyecto de Plan de Empresa 2024 aprobado por el Consejo de Administración en fecha 20 de diciembre de 2023

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
Antecedentes y estructura	4
Contexto coyuntural.....	6
Criterios generales	11
1. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO).....	19
AMENAZAS	19
OPORTUNIDADES	20
DEBILIDADES	21
FORTALEZAS	22
2. DIMENSIÓN ECONÓMICA	24
SECCIÓN 1ª.....	24
1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.	24
2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.	25
SECCIÓN 2ª.....	32
1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO	32
SECCIÓN 3ª.....	36
1. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.....	36
2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE	43
SECCIÓN 4ª.....	44
1. PROGRAMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA.....	44
2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.....	50
3. BONIFICACIONES.....	50
3. DIMENSIÓN AMBIENTAL.....	53
1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	53
4. DIMENSIÓN SOCIAL	56
SECCIÓN 1ª.....	56
1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y PROTECCIÓN.....	56
2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.	57
3. INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.....	59
4. DIGITALIZACIÓN.....	60
SECCIÓN 2ª INDICADORES SOCIALES: IGUALDAD, ACCESIBILIDAD, COMUNICACIÓN CÓDIGO ÉTICO	63



SECCIÓN 3ª TRANSPARENCIA.....	65
SECCIÓN 4º ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH	66
Oferta Pública de Empleo	66
Estructura de personal	68
5. OBJETIVOS OPERATIVOS Y RATIOS DE GESTIÓN.	69
1. OBJETIVOS OPERATIVOS.	69
2. RATIOS DE GESTIÓN 2022/2027.	69
ANEXOS	70

INTRODUCCIÓN

Antecedentes y estructura

El **Plan de Empresa 2024 de la Autoridad Portuaria de Baleares**, con año horizonte 2027, fue acordado con Puertos del Estado el día 06 de junio de 2023, habiéndose celebrado previamente, el 13 de abril de 2023, 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 el presente documento 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.

Para establecer la estructura del presente Plan de Empresa, debemos hacer referencia necesariamente al **Marco Estratégico** del Sistema Portuario, el cual, tras un largo periodo de reflexión y de diálogo con todo el sector portuario, iniciado en el otoño de 2018, fue ratificado en septiembre del año 2022 por el Consejo Rector de Puertos del Estado y aprobado definitivamente en octubre de 2022 por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. (Fecha de publicación en el BOE 26 de octubre: Orden TMA/1014/2022, de 7 de octubre, por la que se aprueba el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general).

El prolongado proceso de comunicación y diálogo, planteado de modo abierto y constructivo, ha dado lugar a un documento contrastado, multifacético, que ha evolucionado, hasta fructificar en una estrategia y un conjunto de medidas, que equilibran las prioridades puestas de relieve por los organismos portuarios con las de la comunidad portuaria y sus clientes.

Recoge el Marco Estratégico un rumbo compartido hacia un escenario renovado de los puertos de interés general a ser alcanzado en el año horizonte 2030. Un escenario en el que, además de continuar detentando el mejor posicionamiento comercial posible en las redes de transporte y logística, los puertos de interés general se convierten en referencias para el despliegue de la transformación digital y energética, en aras a garantizar la eficiencia, conectividad, seguridad y sostenibilidad del propio sector y por ende del conjunto de la economía, sin olvidar la necesaria perspectiva social que debe guiar la gestión de los puertos, buscando el mejor servicio posible a la sociedad a la que en definitiva servimos.

Cabe concebir en ese escenario deseable un despliegue de puertos inteligentes, hiperconectados y sincromodales, capaces de optimizar la gestión de las corrientes de carga, de pasajeros, de elementos de transporte, de datos, de energía y de todo tipo de recursos, en sus propios contextos económicos y ambientales, por muy cambiantes que éstos sean. También se hace valer, un reconocimiento social generalizado de los puertos, como instrumentos al servicio de las personas, tanto las que habitan en las ciudades adyacentes como las ubicadas en sus áreas de influencia.

Se estima que, con los recursos humanos adecuados, las metas fijadas en el marco estratégico serán alcanzables. El Marco Estratégico tiene por objeto definir qué puertos queremos para el 2030 con independencia del tipo de organización que rijan en cada momento.

Sobre estas premisas, el Marco Estratégico se constituye en una **referencia** para las distintas figuras que componen la planificación de los puertos de interés general entre las que se encuentran además de los Planes Estratégicos y Directores de las Autoridades Portuarias, **los Planes de Empresa**. Estos por su regularidad y su carácter operativo y presupuestario, se convierten en la herramienta donde se compartirá entre Puertos del Estado y cada Autoridad Portuaria, la evaluación con frecuencia anual, de los **indicadores** del Marco Estratégico. Puertos del Estado ha contratado recientemente la asistencia técnica para realizar los servicios de análisis del seguimiento de la implantación del Marco Estratégico, así como puesta a disposición de una herramienta de gestión de la información. Según la planificación prevista, en el Plan de Empresa 2025 se prevé desarrollar un primer listado de indicadores más relevantes a implantar y en el Plan de Empresa 2026 se tratará de implementar ya el conjunto de estos bajo una nueva herramienta de gestión de la información.

No obstante, en avance y continuidad de lo realizado en años anteriores, y con el objetivo de ir implementado progresivamente la adaptación de la estructura del Plan de Empresa al esquema y contenidos del Marco Estratégico, el presente documento se estructura en los siguientes epígrafes:

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 y un análisis tanto de la integración Puerto Ciudad como de la digitalización.
 - 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.
 - En la Sección 4ª se analiza los Recursos humanos y su previsión.
5. Objetivos operativos 'de nivel 1' y ratios de gestión, que ilustran el grado de avance hacia las principales metas de la Autoridad Portuaria.

En esta misma línea se resalta que el Marco Estratégico, como modelo de desarrollo que marca el rumbo a seguir por los puertos de interés general con vistas al año 2030, debe fijar las necesidades de sus **recursos humanos**, tanto en número como en estructura, para hacer posible la consecución de las metas definidas.

Obedece este precepto, por tanto, a una lógica correlación entre los objetivos que se persiguen y los recursos que se requieren para alcanzarlos.

En las reuniones de Planes de Empresa 2024, tanto Puertos del Estado como las Autoridades Portuarias han coincidido en que sin una sustancial renovación y reestructuración del capital humano de los organismos portuarios no será posible alcanzar las metas establecidas en el Marco Estratégico.

La profunda transformación de las actividades y procesos dígito-operacionales, energético-ambientales y socio-estructurales, necesaria para hacer frente a los desafíos que se presentan a medio plazo, obliga a reorientar con urgencia el talento y las capacidades de las personas que trabajan en el sector público portuario para acomodarlas a nuevos perfiles avanzados.

En este sentido, el Marco Estratégico recoge una colección de acciones en materia de capital humano que resultan ser vitales para la consecución de sus objetivos, muy particularmente, la extensión de las plantillas de los Organismos Portuarios, así como una reestructuración de su personal excluido de convenio.

En cuanto a la primera acción, se explicó durante las reuniones del Plan de Empresa 2024 que la Oferta de Empleo Público pendiente de publicación, preveía contemplar la extensión de las plantillas por encima de la mera cuota de reposición.

En cuanto a la segunda acción (reestructuración del personal excluido de convenio) se informó igualmente de la situación de avance de esta iniciativa. Finalmente, la Resolución de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR) de fecha 27 de julio de 2023, aprobó la modificación del Marco de Actuación del colectivo no acogido a convenio de las distintas Autoridades Portuarias. Dicha modificación es consecuencia de la aplicación del nuevo Marco Estratégico. Si bien en el Marco Estratégico ya se determinaba la distribución de las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado por grupos, estructuras medias y otras cuestiones relacionadas con el personal Fuera de Convenio, el mismo recogía que la CECIR debería aprobar y concretar más específicamente el mismo a través del Marco de Actuación. Como elementos más destacados se puede citar la creación de puestos nuevos en los grupos, incremento de estructuras medias, amortizaciones/supresiones de los puestos de trabajo de Jefaturas de Unidad y Secretarías de Fuera de Convenio y la separación del puesto de Dirección de este colectivo.

En consecuencia, Puertos del Estado a primeros de octubre del año 2023 ha comunicado de modo específico a las Autoridades Portuarias la estructura y retribuciones de cada una de ellas, así como otras características del nuevo Marco de Actuación.

Contexto coyuntural

Sentada la estructura del Plan de Empresa, se describe brevemente a continuación el contexto en el que se enmarca éste, describiendo las condiciones de contorno y ciertos aspectos relevantes tratados durante las reuniones de los Planes de Empresa.

En 2022 se movieron un total de 561,7 millones de toneladas de mercancías por todo el Sistema Portuario de Titularidad Estatal, con una variación del +3,2 % respecto al ejercicio 2021, en el que se alcanzaron los 544,4 millones y muy próximos al máximo histórico de tráficos alcanzados en 2019, con 564,5 millones de toneladas. (Sólo 2,8 millones de toneladas por debajo). De hecho, tres Autoridades Portuarias (Barcelona, Cartagena y Las Palmas) alcanzaron sus máximos históricos.

La evolución de los tráficos del año 2022 registró periodos de alza durante el primer semestre sufriendo un frenazo generalizado que se hizo patente en el tercer trimestre, cuando el producto interior bruto siguió

reduciendo su nivel de crecimiento fruto de los graves problemas de oferta, del impacto de la inflación (que siguió en valores muy elevados) y sobre todo merced a la generación de la incertidumbre, motivada por la coyuntura internacional: invasión rusa de Ucrania, el coste energético, elevación de los costes financieros y de materias primas y de la inflación, factores que finalmente lastraron el crecimiento mundial y el comercio marítimo. Así, a pesar de superar en 2022 las consecuencias de la pandemia e incrementarse el consumo, el aumento de la inflación ha reducido el poder adquisitivo y se ha atenuado en cierta medida esa subida.

El resultado es que, según datos del PIB publicados por el INE, la economía española creció un 5,8% en 2022, lo que ha favorecido la recuperación del comercio marítimo nacional, que se situó en valores previos a la pandemia.

Por su parte, según el FMI, el PIB mundial aumentó un 3,4 %, la zona euro creció un 3,7 % en 2022 y China creció sólo un 3,0 %. Como resultado de todo ello, el comercio marítimo mundial prácticamente se mantuvo, con un 0,5 % de crecimiento.

Estas tendencias se han reflejado en el descenso de las mercancías en tránsito (-1,9 %, principalmente mercancía contenerizada), una subida de las importaciones (7,9 %) pero con una similar caída de las exportaciones (-7,6 %).

En relación con los graneles líquidos en el ejercicio 2022, ha aumentado el tráfico de petróleo crudo, un 12,3 %, así como el gas natural (+39,5 %) y la gasolina (+12,8 %), produciéndose bajadas del gasoil (-16,7 %) y del fueloil (-2,4 %). En general, los graneles líquidos aumentaron un 6,3%.

Los graneles sólidos son las mercancías que más crecieron en términos porcentuales. Las importaciones de graneles sólidos aumentaron un 5,8 % y las exportaciones descendieron un 3,0 % (a pesar de las políticas de descarbonización, que incluye el cierre de centrales térmicas), pero la guerra de Ucrania y la crisis energética han provocado la reapertura de algunas centrales en países extranjeros, de modo que el tráfico de carbón en tránsito creció de manera considerable (71,9 %).

El tráfico de carbón y coque de petróleo volvió a ser el responsable de casi una quinta parte de las toneladas de granel sólido movidas por nuestros puertos. Por su parte, los cereales y sus harinas fueron fundamentales en este tipo de tráfico y crecieron un 38,6 %, más de lo habitual por la crisis de la invasión de Ucrania, uno de los principales abastecedores mundiales de grano.

La mercancía general fue la principal forma de presentación por volumen (es el 50 % del total).

Comparando con 2021, año aún de recuperación tras la pandemia, en 2022 aumentaron las importaciones de mercancía general (+1,9 %). Por otra parte, las exportaciones de mercancía general descendieron un 7,6 %. 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 2022 descendió un 6,8 %, principalmente por el descenso de los contenedores en tránsito (-6,2%) como se explica más adelante.

La mercancía cargada o descargada del buque por medios rodados (ro-ro) aumentó un 8,6 % gracias al avance económico del norte de África, transportando productos hortofrutícolas, textiles y ganado a través del Estrecho de Gibraltar, así como productos demandados por las islas.

La mercancía general se transporta principalmente en contenedores (más de un 69 % 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 disminuyeron ligeramente un 0,9 %, y los contenedores en tránsito, que lo hicieron en un -6,2 %, entre otros motivos, por la desaceleración del comercio marítimo mundial y la fuerte competencia de los puertos del norte de África.

Por último, en relación con el tráfico de pasajeros, este fue el que más sufrió las consecuencias de la crisis sanitaria desde 2020 y ya en 2022 se había recuperado prácticamente los niveles de 2019, gracias no solo al levantamiento de las restricciones tras la pandemia (lo que afectó de manera muy relevante a los cruceros), sino también a la reanudación de los tráficos con Marruecos, con el restablecimiento de la Operación Paso del Estrecho como el evento más relevante. Así, transitaron por nuestros puertos un 83,5 % más de pasajeros que en 2021, ya sean en régimen de transporte (de línea regular) o de crucero, representando estos últimos 8,2 millones (en 2021 fueron tan solo 2,2 millones), siendo que durante los primeros meses del ejercicio aún se mantuvieron ciertas restricciones.

En relación con los tráficos del ejercicio 2023 revisados en los Planes de Empresa, a cierre del mes de julio, el registro de entrada de mercancías presentaba una bajada del 4% y en el caso de los pasajeros presentaba crecimientos respecto al año 2022 de un 14,7% en el pasaje en régimen de transporte y de un 74.8% en el caso de los cruceros.

Así el total de mercancías manipuladas ascendió a 320,1 millones de toneladas, 13,4 millones de toneladas por debajo del mismo periodo del año 2022. Destaca respecto del mismo periodo del año anterior el descenso de los graneles líquidos (próximo a los 5 millones de toneladas a cierre de julio), la subida en graneles sólidos que marca un +2% (54,5 millones de toneladas movidas a cierre de julio), con una representativa subida en los cereales y sus harinas (46.6% de subida a cierre de julio). No obstante, se produce una retracción de la mercancía general (154,5 millones de toneladas a cierre de julio con una caída del 5,5%), mientras que la mercancía general en contenedor (104 millones de toneladas a cierre de julio) se contrae un 8,2%.

Por su parte los TEU alcanzan en julio los 9,5 millones de unidades, de los cuales casi 4,8 millones son TEUS con mercancía en tránsito, 3,4 millones lo fueron import-export y 1,2 millones entradas y salidas nacionales.

Esta contracción de los tráficos tiene un origen diverso como brevemente se expone a continuación.

Motivado por la pandemia, los precios de los fletes iniciaron una importante escalada a lo largo de los años 2020 y 2021. Esto se produjo por un desajuste muy relevante entre la oferta y la demanda en periodo de pandemia. Así, el precio de transportar un contenedor de cuarenta pies se llegó a multiplicar por más de siete pasando de unas tasas promedio de 1.420 dólares en el año 2019 a un máximo de 10.377 dólares (en septiembre de 2021), según el índice World Container Index (WCI) elaborado por Drewry. Este efecto se ha visto controlado a finales del mes de agosto de 2023, puesto que el índice compuesto World Container Index de Drewry había disminuido a 1.739,59 dólares cayendo un 69,3% en comparación con la misma semana del año anterior. No obstante, en ese momento el precio de los fletes aún no había recuperado los precios originales previos a la crisis. En definitiva, este crecimiento del precio de los fletes se debió al espectacular incremento de la demanda. La demanda creció por las medidas adoptadas por los países desarrollados frente a la crisis del COVID (principalmente Estados Unidos y en la UE con sus impulsos fiscales) de modo que chocó con la muy limitada flexibilidad de las infraestructuras para atender repentinos incrementos del tráfico (a nivel mundial, Puertos colapsados, tiempos de fondeo para espera de operaciones, falta de personal para el movimiento de la carga, transportes sin capacidad de respuesta, falta de contenedores vacíos...). Esta falta de capacidad de reacción de la cadena logística a nivel global motivó la subida de los precios de los fletes. En cualquier caso, España mantuvo unas condiciones operativas adecuadas desde un punto de vista portuario,

no produciéndose en nuestro país situaciones extraordinarias, como sí se pudieron ver en otras regiones del mundo, lo que puso de manifiesto la solidez del sistema.

La caída de la demanda, que se refleja en los tráficos tanto en el cierre del año 2022 como en el primer semestre del 2023, nos ha llevado a cotizaciones de los fletes parecidas a las previas a la crisis. Esto, está produciendo diversos efectos en las cadenas marítimas como la pérdida de líneas regulares, la reducción de la capacidad por rutas (mejor la parada de un buque antes que la entrada en pérdidas), traslado de capacidad entre rutas (aumento de la ruta norte de Europa- Norte de América), etc... Este escenario está motivando movimientos corporativos de absorción, fusión o colaboración entre navieras.

Dentro del panorama mundial se abren diversos frentes que provocan inestabilidad y repercuten directamente en el comercio internacional, destacando:

- La guerra comercial entre China y Estados Unidos que hunde el comercio bilateral y la reorientación del comercio estratégico hacia países próximos (Near Shoring) y “amigos” (Friend Shoring),
- La invasión de Ucrania que ha motivado tensiones en los mercados con el desabastecimiento de productos esenciales que pueden provocar una grave crisis alimentaria en los países en desarrollo.
- Esta crisis de Ucrania está desestabilizando el equilibrio político de determinados países en desarrollo (especialmente los africanos) que reorientan su geoposicionamiento hacia Rusia o China en detrimento de Occidente. Muchos de estos países son productores de materias primas industriales lo que puede provocar distorsión de los mercados.
- En Estados Unidos y Europa la política monetaria continúa tensionada, dado que no se consigue doblegar la inflación subyacente (aunque esta política suponga la recesión de algunas de las más importantes economías mundiales).
- La inflación subyacente perdurará en los alimentos en tanto los mercados no se estabilicen.
- Se reduce la capacidad de respuesta de la política fiscal de los países desarrollados por la deuda acumulada y los cada vez más elevados intereses.

En otro orden de cosas, es necesario resaltar el impacto de las medidas recogidas en el paquete “**fit for 55**”, no sólo por su repercusión en aras a contribuir a un sistema portuario más sostenible y respetuoso con el medioambiente, sino también por el efecto que estas medidas tienen en las necesidades de inversión de las Autoridades Portuarias y la repercusión que pueden tener en la evolución de los tráficos futuros.

Se trata de un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas con el fin de garantizar que las políticas de la UE se ajusten a los objetivos climáticos acordados por el Consejo y el Parlamento Europeo dentro del denominado “Pacto Verde”. Con este plan, la UE espera reducir, a más tardar en 2030, las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 55 % en comparación con los niveles de 1990.

En línea con este paquete de medidas impulsado por las instituciones europeas, el sistema Portuario busca contribuir a paliar la emergencia climática, liderando proyectos ambiciosos o disruptivos, asegurando la complicitad de toda la comunidad portuaria y fijando una meta medible de reducción de huella de carbono, basados entre otros en la electrificación del transporte marítimo mediante la instalación de sistemas de suministro de energía en los atraques (OPS), la facilitación de la penetración de combustibles alternativos, como los de transición (GNL) o los emergentes (Hidrogeno, etc.) en el conjunto de la actividad portuaria (Directiva 2014/94/EU relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos), 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.

Durante las reuniones de los **planes de empresa e inversiones** de este ejercicio se analizó el uso de la tecnología **OPS** (Onshore Power Supply), también conocida como “Cold Ironing”. Esta técnica consiste en la conexión a la red general eléctrica de los buques atracados en puerto. Esto les permite apagar sus motores auxiliares, que de otra manera tendrían que utilizar para generar la energía requerida para satisfacer sus distintas necesidades a bordo. De esta manera, el OPS constituye para el transporte marítimo una alternativa a la quema de combustible durante su estancia en puerto, permitiendo reducir de forma significativa el ruido y las emisiones de los gases contaminantes. Este sistema de suministro eléctrico a buques en puerto presenta como clara ventaja la reducción de las emisiones directas de CO₂, NO_x, SO_x y PM en sus entornos, lo cual resulta particularmente importante si se encuentran próximos a núcleos de población.

En general las Autoridades Portuarias han realizado o están llevando a cabo estudios o análisis previos necesarios para garantizar el despliegue de esta tecnología OPS, en base a una estimación de demanda según los tráficos, existiendo ya las primeras experiencias prácticas en el sistema portuario en cuanto a su implantación.

El Reglamento (UE) 2023/1804 de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR), establece en su artículo 9, que los Estados miembros deben adoptar las medidas necesarias para que, a más tardar el 31 de diciembre de 2029, cuenten con estos sistemas de suministro OPS para suministrar cada año electricidad en puerto para satisfacer al menos el 90 % del número total de escalas portuarias del siguiente tipo de buques (para los puertos de las redes básica y global de la RTE-T):

- Para puertos que atienden buques portacontenedores de más de 5.000 GT, cuyo número de escalas promedio en los últimos tres años, sea superior a cien.
- Para puertos que atienden buques de pasaje de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad de navegación marítima (Ambos de más de 5.000 GT), cuyo número de escalas promedio en los últimos tres años, sea superior a cuarenta.
- Para puertos que atienden buques de pasaje de más de 5.000 GT, que no sean buques de pasaje de transbordo rodado ni naves de pasaje de gran velocidad, amarrados en el muelle en los tres últimos años, cuyo número de escalas promedio en los últimos tres años, sea superior a veinticinco.

Los planes de inversiones de las Autoridades Portuarias prevén en el periodo analizado la realización de análisis, proyectos y ejecución de actuaciones para conseguir tal objetivo.

Así mismo, y con carácter general, se solicitó a las Autoridades Portuarias la elaboración de un **plan de eficiencia energética y autoconsumo** renovable basado en una auditoria energética de los edificios e instalaciones de las que es responsable, que permita alcanzar los objetivos de reducción de consumos previsto en el Marco Estratégico.

También incluido dentro del paquete ‘fit for 55’, recientemente ha entrado en vigor la Directiva 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por la cual el transporte marítimo entra dentro del régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, con el consiguiente impacto que este hecho previsiblemente tendrá sobre los puertos europeos en general, y sobre los españoles en particular, en términos de desvíos de tráficos, significativamente en el segmento de los contenedores en tránsito, con el consiguiente efecto “arrastre” que este hecho generará. Anticipamos que los riesgos no se limitarán a una disminución de la actividad portuaria en términos de mero movimiento de mercancías, sino que sus efectos se trasladarán a otros ámbitos, tales como la pérdida de soberanía comercial por pérdida de control de la cadena logística, pérdida de competitividad del tejido productivo y económico

al que sirven nuestros puertos, o la afección, directa e indirecta, al mercado laboral en los entornos de los puertos que se vean más afectados. Todo lo anterior, existiendo un alto riesgo de que no se lleguen a obtener los beneficios de reducción de emisiones que propugna la Directiva, sino produciéndose un mero traslado (o incluso aumento) de las mismas hacia territorios Extra-EU no afectados por la normativa.

El sistema Portuario español respalda la adopción de medidas para el control de las emisiones de gases de efecto invernadero, si bien es en el modo de aplicación previsto por la Directiva donde surgen las discrepancias con la Comisión Europea en cuanto a la efectividad del sistema propuesto. Así los Puertos de la Unión Europea se enfrentan a una previsible fuga de tráficos marítimos y rutas comerciales hacia puertos fuera de la UE. La normativa para controlar y gravar las emisiones del transporte marítimo recoge específicamente el riesgo de que se produzcan fugas de carbono, para lo que el propio texto ha previsto la inclusión de la figura de “los **puertos vecinos de transbordo**” (a menos de 300 millas de un puerto perteneciente a la UE y más de un 65% del tráfico de contenedores de transbordo, siendo que a día de hoy solo Port Said y Tanger-Med cumplen estas condiciones), medida que, siendo positiva, se considera claramente insuficiente. Las alegaciones y el resto de propuestas puestas sobre la mesa por España durante la tramitación de la Directiva no fueron atendidas, en su mayor parte.

Dentro de la Directiva se prevé la generación de un observatorio de impactos de la misma sobre los tráficos marítimos y la actividad portuaria, que llevará a cabo la propia Comisión Europea. Es intención efectuar un seguimiento cercano de esta iniciativa dentro del propio Sistema Portuario para tratar de conocer sus resultados de primera mano y proponer posibles medidas correctoras desde un primer momento, ya que existe el riesgo de que su implantación tardía las haga ineficaces, o directamente inútiles.

Criterios generales

Como el año anterior y con el objetivo de hacer más productivas las reuniones, se abordaron todos los contenidos del Plan de Empresa 2024 en una única reunión. Por ello, 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 volvió a emplear el sistema de intercambio de ficheros, basado en un entorno SharePoint, que ya se empleó el año pasado.

La elaboración de los planes de empresa ha tomado en consideración una serie de premisas, de entre las que sobresalen las siguientes:

- En relación con los Planes de inversiones, se ha hecho hincapié en la necesidad de que la programación de inversiones públicas debe estar orientada a demanda constatable, con un objetivo de rentabilidad financiera y socioeconómica, y bajo unos criterios que combinen el obligado realismo en relación con los procesos de proyecto y ejecución de obra. Un mayor detalle de los criterios generales para la programación de inversiones fue trasladado a las Autoridades Portuarias en un escrito remitido el 25 de enero de 2023.
- Los puertos de Interés general son beneficiarios de fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Las actuaciones que nos han sido asignadas se enmarcan dentro del Componente 6 ‘Movilidad sostenible segura y conectada’, Inversión C6.I3 ‘Intermodalidad y logística’, y dentro de ella el proyecto P04 ‘Mejora de la accesibilidad y sostenibilidad de los puertos’ y P02 ‘Acceso ferroviario al Puerto de Langosteira (A Coruña)’.

A lo largo de los últimos Planes de Empresa, las actuaciones a financiar con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) han sido identificadas dentro de un capítulo específico en los Planes de Inversiones de las 28 Autoridades Portuarias, por lo que las mismas se encuentran claramente identificadas, valoradas y programadas en el tiempo.

El avance de las iniciativas asociadas al **MRR** y la **garantía en el cumplimiento de los hitos y objetivos** que el mismo lleva asociados, es un aspecto crítico para Puertos del Estado y para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que ha sido amplia y reiteradamente trasladado por Puertos del Estado a las Autoridades Portuarias durante las reuniones llevadas a cabo para la elaboración de los Planes de Inversiones 2023-2027 y del conjunto de Plan de Empresa 2024.

Específicamente, en relación con el cumplimiento del primer hito que nos resultaba de aplicación (hito 95), consistente en alcanzar un nivel de contratación mínimo de 330 M€ a fecha 31 de diciembre de 2022 (conjuntamente entre ADIF, Dirección General de Carreteras y Sistema Portuario de Interés General), cabe señalar que el mismo ha sido cumplido de manera satisfactoria en su conjunto, y particularmente en la parte que corresponde al Sistema Portuario.

El próximo hito que cumplir es el **hito 96**, relativo a un presupuesto acumulado ejecutado a 31 de diciembre de 2024 de al menos 590 millones de euros, también de forma conjunta entre las tres entidades responsables de la inversión C6.I3 (ADIF, DG Carreteras, Sistema Portuario), de los cuales Puertos del Estado ha comunicado a cada Autoridad Portuaria la cuantía que debe asumir como organismo ejecutor de obras. Esta cifra es conocida desde hace tiempo por los interlocutores designados como responsables del MRR en cada Autoridad Portuaria. Dicho lo anterior, a fecha 31 de agosto de 2023 el presupuesto ejecutado acumulado reportado por el Sistema Portuario asciende a la cifra de 41 millones de euros, lo que representa un **15,6% del objetivo a alcanzar a 31/12/2024**.

Fruto de este bajo nivel de ejecución, durante las reuniones de Plan de Empresa desde Puertos del Estado se ha trasladado a las Autoridades Portuarias la necesidad de que se pongan en marcha por su parte todos los mecanismos que sean necesarios para poder agilizar al máximo la contratación y ejecución de las obras asociadas al MRR, de cara a garantizar el cumplimiento del citado hito 96, priorizando el desarrollo de las iniciativas asociadas a este mecanismo financiero, lo cual fue asumido por las Autoridades Portuarias. Se resaltó en las reuniones que el objetivo fundamental para MITMA, en este sentido, será garantizar el cumplimiento agregado del hito a nivel consolidado.

En las reuniones también se indicó que, en general, el tercer y último hito que nos será de aplicación (hito 98) se corresponde con la certificación del 100% de la ayuda asignada a fecha 30 de junio de 2026.

Por ello desde Puertos del Estado se solicitó la máxima diligencia en el cumplimiento de los hitos que cada Autoridad Portuaria tiene asignados, de cara a poder cumplir los compromisos que tenemos asignados, a nivel de Sistema Portuario, que, a su vez, servirán para cumplir los relativos al MITMA y a España en su conjunto, en un programa de apoyo financiero como el PRTR que tiene una importancia máxima para nuestro país.

- Como novedad respecto el año pasado, los Planes de inversiones se han incorporado en la herramienta SPIN habilitada al efecto, manteniendo los pagos y devengos al mismo nivel de desagregación. El nuevo Plan de inversiones se ha realizado sobre la base de una revisión de las actuaciones ya programadas en el Plan de Inversiones vigente, incorporándose, con carácter general, como nuevas líneas solo aquellas actuaciones que estrictamente sean necesarias para atender

nuevas demandas o atender situaciones claramente reconocibles de reciente aparición. No se han debido incluir actuaciones que estén soportadas o vinculadas a orígenes de financiación externos, a menos que se haya acreditado que estas cantidades se van a recibir con certeza.

- Por lo que respecta a la estimación de 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 a buen seguro será un indicador del éxito y la eficiencia de los proyectos a acometer.
- Los coeficientes correctores y bonificaciones que se presenten se considerará que entrarían en vigor el 1 de enero de 2024. En línea con los criterios marcados en el nuevo Marco Estratégico, se deberá evaluar la posibilidad de habilitar rebajas selectivas de tasas, sobre un esquema deseablemente asociado a condiciones de buen desempeño ambiental.
- Las circunstancias que se han venido produciendo a nivel global continúan derivando en un contexto de alta inflación. Desde el punto de vista de los ingresos han sido estimados sin aplicar incrementos monetarios. Del lado de los gastos, la situación actual nos ha empujado a solicitar una contención y racionalización de estos, que en la medida de lo posible compense el mencionado efecto de la subida de los precios.

No obstante, lo anterior, en algunas partidas presupuestarias ha sido inevitable asumir incrementos acordes con la evolución esperada de precios, siendo especialmente relevantes aquellas que están ligadas a costes energéticos o al precio de materias primas que hayan experimentado aumentos durante los últimos meses, o a servicios intensivos en mano de obra, por el impacto que sobre ellos ha tenido el alza de salarios. Por ello, de cara a la preparación del presupuesto, lo más razonable ha sido recoger estos incrementos en las partidas que han resultado afectadas, lo que ha debido ser acompañado de una breve justificación de los motivos que amparan los incrementos de coste planteados, en función de las condiciones singulares de cada Autoridad Portuaria.

Por último, en relación con los gastos de publicidad, promoción y participación, protocolo, patrocinio y subvenciones, además de solicitar una racionalización económica de estos, así como en lo relativo a partidas genéricas, su sometimiento a un procedimiento reglado sujeto a condiciones de concurrencia competitiva. En la nueva plantilla se ha solicitado, en esta ocasión, un mayor desglose y justificación de estos gastos que permita conocer su destino.

- Como se ha indicado en relación con las inversiones, respecto a la cofinanciación europea u otras ayudas, únicamente se han incluido 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 de la subvención van acompasados con las anualidades en devengos del plan de inversiones, tal como se consideró en los planes de empresa 2023 y 2022. Del mismo modo, para los cobros se mantiene el criterio para 2024-2026 de igualarlos a los devengos de subvención.
- Asimismo, dada la previsión de asignación de nuevos fondos FEDER correspondientes al marco comunitario 2021-2027, han sido asignados a inversiones ferroviarias y de carácter medioambiental (eficiencia energética, OPS y suministro energético). La identificación de actuaciones se llevó a cabo durante las reuniones de Planes de inversiones y de Planes de Empresa, atendiendo a las líneas programadas en relación con estas temáticas, de la distribución geográfica y por tipos de actuación que vienen marcadas desde el Ministerio de Hacienda y Función Pública. Las actuaciones

beneficiarias con cargo a FEDER no son compatibles con otro tipo de ayudas europeas, particularmente MRR.

- En el nuevo Proyecto de Presupuesto para el año 2024 se ha tratado de mantener la tendencia decreciente de los saldos de endeudamiento y no crear nuevas necesidades de endeudamiento para financiar inversiones. En las reuniones de Plan de Empresa de este año y dado que es previsible una prórroga presupuestaria se solicitó a las Autoridades Portuarias no incrementar su endeudamiento dentro del ejercicio presupuestario. En relación con ejercicios posteriores, solo se aconseja incrementar el endeudamiento cuando se trate de lanzar aquellas actuaciones relevantes que estén suficientemente justificadas tanto desde el punto de vista de la demanda como de la rentabilidad financiera y socioeconómica y se compruebe que se cuenta con suficiente soporte económico-financiero. La carga financiera soportada para atender el montante de endeudamiento se estima por cada Autoridad Portuaria bajo criterios de prudencia y en función de las condiciones de sus préstamos, teniendo en cuenta la actual tendencia de subida de los tipos de interés de mercado en el horizonte presupuestario.
- Aquellas Autoridades Portuarias cuyo indicador de cobertura de la deuda previsto para 2027, dado por el siguiente cociente: (endeudamiento total a LP + endeudamiento total a CP) / cash flow, es superior a 4,5; o su previsión para 2027 del servicio de la deuda en relación con el 'cash flow' supere el 40%, han tenido que incorporar a la documentación de Plan de Empresa una estimación de la evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación en el que se puede observar de forma individualizada los distintos orígenes y aplicaciones hasta al menos 2037, 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 ha tratado de responder a una programación realista acorde con el 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 18 de Julio de 2022, 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 2027, (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 necesidades económicas de fondos en Ceuta y Melilla, estas Autoridades Portuarias siguen siendo beneficiarias de aportaciones con cargo al Fondo de Compensación Interportuario. En cualquier caso, y dado que se ha producido tanto una mejora en la cifra de negocio, fundamentalmente por la recuperación de la Operación Paso del Estrecho, se han podido atender en la reunión del Comité de Distribución del Fondo de Compensación mantenida el pasado 2 de octubre de 2023 situaciones singulares en otras Autoridades Portuarias.

En este sentido es importante tener presente que, como ya se informó en su momento al CDFCI, el Tribunal de Cuentas en su informe de "fiscalización de la actividad de los fondos sin personalidad jurídica gestionados por el ente público Puertos del Estado. Ejercicios 2018 y 2019", instó a Puertos del Estado a:

“Presentar al Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario para su aprobación, un documento que establezca los mecanismos y criterios objetivos para la elaboración de la propuesta de asignaciones del Fondo de Compensación Interportuario a los organismos portuarios por “otros criterios”, que incluya los criterios para fijar los porcentajes de financiación de cada actuación, la forma de reparto entre las Autoridades Portuarias y los criterios para determinar qué Autoridades Portuarias pueden quedar sin asignaciones por este concepto”.

Así se ha aprobado en la mencionada sesión del Comité de distribución del FCI, un criterio de asignaciones de este a las Autoridades Portuarias por “otros criterios” supuestos 1 a 5 de la letra b del artículo 159.5 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En relación con el Fondo de Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, tras la aprobación del Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, el cálculo y exigibilidad de las aportaciones se han presupuestado siguiendo el criterio mantenido tradicionalmente por Puertos del Estado. Asimismo, se continúa con la hipótesis de una aportación obligatoria del 25% para las Autoridades Portuarias peninsulares (mitad para las extra-peninsulares) conforme a los acuerdos tomados en la última reunión del Comité de Distribución del Fondo. No se ha contemplado nuevo endeudamiento con cargo a este Fondo.

- En lo tocante al impuesto de sociedades, como en Planes de Empresa de ejercicios anteriores, la base imponible de cada ejercicio se ha estimado aplicando sobre el resultado presupuestario los ajustes que están 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 aplica 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’ 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 2023 se encuentra autorizado por los Presupuestos Generales del Estado un incremento total del 3,5% (con el siguiente desglose: 2,5% de incremento fijo y dos cláusulas de revisión del 0,5% cada una, la primera vinculada al Índice de Precios Armonizado (IPCA) y la segunda al Producto Interior Bruto). Adicionalmente a lo anterior, y comprometido con la representación social, se encuentra un 1,6% adicional máximo para el colectivo sujeto a Convenio Colectivo. Asimismo, deberá tenerse en cuenta a efectos presupuestarios el incremento neto de efectivos derivado de las diferentes ofertas de empleo público, procesos de estabilización y aplicación del nuevo Marco Estratégico en cuanto a dotaciones adicionales de recursos humanos en 2024 y 2025.

Por tanto, estos dos serán los porcentajes que han sido considerados para determinar estas partidas presupuestarias para el ejercicio 2023. Estos mismos porcentajes se han considerado para el ejercicio 2024 y siguientes.

- En lo que concierne a la dimensión ambiental, el Plan de Empresa de cada Autoridad Portuaria incorpora una Memoria de sostenibilidad acorde con la estructura acordada ya en su día en 4 ejes (institucional, social, económica y ambiental). Igualmente, se continúa con la evaluación del seguimiento de indicadores de sostenibilidad ambiental, para ello se han definido en este Plan de

Empresa una propuesta de acciones prioritarias en torno a los siguientes objetivos estratégicos del Marco Estratégico:

Objetivo estratégico 10.1: Debida diligencia en la gestión ambiental.

- Sostenibilidad ambiental de la comunidad portuaria. Avanzar en la implantación de Sistemas de Gestión Ambiental en las empresas portuarias a través de la regulación de concesiones y de licencias de prestación de servicio, o mediante la firma de convenios de buenas prácticas.
- Compra verde: Integración de criterios de sostenibilidad ambiental en la licitación de contratos de obra, suministro o prestación de servicios generales, considerando aspectos relativos a ciclo de vida, economía circular y eficiencia energética en la contratación.

Objetivo estratégico 10.2: Elevar la calidad ambiental

- Calidad del aire: Impulsar las acciones necesarias para que todas las actividades a las que aplique lo dispuesto en la Ley de Calidad de Aire dispongan de la correspondiente autorización regulada por dicha Ley; exigiendo dicho requisito en licencias de prestación de servicio y clausulado de concesiones.
- Vertidos. Disponer de un inventariado completo de los vertidos a la dársena o al colector de puerto, identificando procedencia de estos, así como su estado de regulación conforme a la norma que les aplique; definiendo un plan de mejora de saneamiento y escorrentías en base a dicha información.
- Suelos contaminados. Adoptar, en su caso, las acciones administrativas oportunas para que los suelos potencialmente contaminados queden registrados como tales por la administración competente. Introducir criterios sobre contaminación de suelos en el clausulado de los pliegos que regulan las concesiones.

Objetivo estratégico 10.3: Lograr puertos ecoeficientes

- Regularización y redimensionamiento de la red eléctrica: Realizar un diagnóstico de situación de la red dirigido a acometer las inversiones necesarias para su eventual explotación por la empresa distribuidora de zona.
- Eficiencia energética: Evaluar la contratación de la redacción de proyectos de eficiencia energética y autoconsumo renovable para edificios e instalaciones de iluminación a cargo de la Autoridad Portuaria, en base a un certificado preliminar de eficiencia energética de dichos edificios e instalaciones.
- Economía circular y residuos. Garantizar la adecuada entrega y recogida separada de los residuos generados en el puerto, estableciendo requisitos explícitos sobre esta materia en la regulación de concesiones y servicios, así como facilitando o promoviendo servicios comerciales de recogida de residuos en el puerto. Verificar que los operadores cumplen con los requisitos administrativos y técnicos exigidos por la Ley de residuos que les sean de aplicación.

Objetivo estratégico 11.2: Contribuir a mitigar el cambio climático.

- Reducción huella de carbono comunidad portuaria: Estimular proyectos de eficiencia energética y autoconsumo renovable a través del clausulado de las nuevas concesiones y otorgamiento de licencias para la prestación de los servicios portuarios, tendentes a lograr un balance neutro de

carbono en sus actividades. Explorar, los mecanismos contemplados en los artículos 82.c. y 245.1.b-c en concesiones ya existentes.

- Reducción de la huella de carbono de la cadena de transporte: Avanzar en el diagnóstico de las necesidades de potencia e inversión necesarias proporcionar suministro eléctrico a buques atracados. Facilitar y dinamizar la implicación del sector privado en proyectos de suministro de combustibles neutros en carbono a buques y sistemas de transporte terrestre.
- Los puertos como motores de la transición energética: Mediante los instrumentos de regulación del dominio público y de prestación de servicios, estimular la inversión privada en el desarrollo de proyectos y servicios ligados a la producción y logística de combustibles neutros en carbono, así como al desarrollo de la industria de la energía renovable marina, dando soporte a la experimentación, fabricación, montaje, instalación, mantenimiento y explotación de equipos de generación renovable marina.
- A su vez, en lo relativo a la dimensión social, y en línea con lo que propugna el nuevo Marco Estratégico, se refuerza el compromiso que las Autoridades Portuarias tienen con la sociedad. Se trata de concebir el puerto para las personas, lo que da pleno sentido a una acción de intensificación de la colaboración y cooperación interinstitucional. Por ello se avanza, 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 o mejora de un foro permanente puerto-ciudad, de carácter técnico, 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.
 - 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 planes de protección a buques e instalaciones portuarias como los del puerto en su conjunto.
 - También se han recogido nuevos aspectos de las ayudas a la navegación que resultan relevantes. Como novedad en este Plan de Empresa se hará hincapié en las necesidades de recursos para el aseguramiento del servicio de señalización marítima.
 - Cultura ética corporativa. Se trata 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.
- Nuevamente este año se mantiene el 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 relativa a aquella actividad 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.

- Por último, este año se ha incluido un capítulo referido a la digitalización de procesos. Este capítulo recoge las actuaciones destinadas a cubrir los objetivos generales de gestión de la línea estratégica relativa a la 'Administración portuaria digital. Puertos inteligentes y sincromodales'.

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 2024.

Para facilitar dicho análisis conjunto, se valoró en cada uno de los elementos que lo componen si existe o no variación respecto del anterior Plan de Empresa, con la siguiente nomenclatura de signos:

- "empeora ↓ "
- "mejora ↑ "
- "se mantiene ↔ "
- o si es de "nueva aparición N".

En el Anexo I de este documento de Plan de Empresa se incorpora el citado DAFO RESUMEN finalmente acordado en este plan de Empresa. Del análisis del DAFO en el Plan de Empresa se resaltan los siguientes aspectos:

AMENAZAS

En relación con el análisis del entorno, el cuadro del DAFO presenta nueve amenazas, una con tendencia a la mejora de su situación (A.4-reflejando modificaciones en su redacción-) y el resto que mantienen su tendencia.

↑ La Autoridad Portuaria ha aprobado en el consejo de administración de enero de 2023 una nueva estructura tarifaria, publicada en el BOE en abril. En la nueva estructura tarifaria se contempla una doble opción, pagar una tarifa por escala o una tarifa por servicio.

En el primer caso se abona una cantidad fija por cada escala realizada y un complemento cuando se presta el servicio y en el segundo caso no se abona la tarifa fija pero la tarifa que se aplica por servicio es superior. De este modo la amenaza A.4 modifica su redacción y presenta una mejora de tendencia. Se refleja a continuación el texto definitivo y la modificación producida por la mencionada aprobación de la tarifa, (eliminación parcial del texto "tachado"): " *Estacionalidad y dispersión geográfica: problemas de dimensionamiento y escasa competencia para la prestación y autofinanciación de algunos servicios portuarios.* ".

En cuanto al resto de las amenazas mantienen su tendencia:

↔ A.1: " *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* ".

- ⇔ A.2: *“Condiciones de desigualdad y algunas desventajas competitivas (ubicación y regulación) con el puerto de Ciutadella “.*
- ⇔ A.3: *“Problemas de vertidos y focos de contaminación externos “.*
- ⇔ A.5: *“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 “.*
- ⇔ A.6: *“Falta de consenso a nivel político-social-mediático en relación al crecimiento del tráfico de cruceros “.*
- ⇔ A.7: *“Entorno territorial, terrestre y marítimo, frágil y amenazado por un alto crecimiento de la actividad turística “.*
- ⇔ A.8: *“Cambio climático y sus consecuencias: necesidad de adoptar medidas para adaptar los puertos (análisis y eventual adaptación de infraestructuras de abrigo y atraque) “.*
- ⇔ A.9: *“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 “.*

Desaparecen la anterior, A.6 *“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”* y la A.12: *“Crisis sanitaria y económica, con especial incidencia en los ámbitos del transporte y del turismo, provocada por la COVID-19 “.*

OPORTUNIDADES

La Autoridad Portuaria consigna 11 oportunidades, una oportunidad que refleja una tendencia a la mejora (O.10) y el mantenimiento de la tendencia del resto (O.1 a O.11-esta última con modificaciones parciales en su redacción-).

↑ En cuanto a la oportunidad que refleja una mejora O.10: *“Nuevas normativas y tecnologías y mecanismos de financiación orientados a favorecer la eficiencia energética, la transición energética y la descarbonización en el entorno portuario “.*

Las demás oportunidades mantienen su tendencia:

- ⇔ O.1: *“Elaboración de un Plan Estratégico que contemple cada puerto, consensuado con la Comunidad Portuaria y los principales grupos de interés”.*
- ⇔ O.2: *“Empresas punteras en gestión de amarres y reparación/mantenimiento de embarcaciones y servicios náuticos y complementarios”.*

- ⇔ O.3: *“Entorno atractivo del destino y ubicación geoestratégica y entorno económico privilegiados para el tráfico de cruceros (y oferta complementaria)”*.
- ⇔ O.4: *“Entorno atractivo del destino y ubicación geoestratégica y entorno económico privilegiados para Náutica de Recreo (y oferta complementaria)”*.
- ⇔ O.5: *“Participación e implicación de la Comunidad Portuaria y los principales grupos de interés con el funcionamiento y desarrollo de los puertos”*.
- ⇔ 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”*.
- ⇔ O.7: *“Interés de la iniciativa privada en invertir en nuevos proyectos, vía concesión”*.
- ⇔ O.8: *“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”*.
- ⇔ O.9: *“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)”*.
- ⇔ O.11: *“Desarrollar proyectos de transporte público e intermodalidad integrando los puertos en la red de transporte terrestre sostenible”*.

DEBILIDADES

El cuadro del DAFO presenta diez debilidades entre las cuales refleja un empeoramiento en su tendencia (D.4), cinco con tendencia al mantenimiento de la situación (D.2, D.3, D.5 y D.7), tres mejoras (D.1, D.6 y D.8) y dos nuevas debilidades (D.9 y D.10).

En cuanto a la debilidad que empeora su tendencia:

↓ D.4: *“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”*.

Las debilidades que mantienen su tendencia:

- ⇔ D.2: *“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”*.
- ⇔ D.3: *“Dificultades para aplicar el plan de protección y para ordenar y controlar el tráfico marítimo de pasajeros por insuficiencia de personal”*.
- ⇔ D.5: *“Servidumbres (no suficientemente consideradas) derivadas de gestionar 5 puertos en 4 islas”*.

↔ D.7: *“Carencia de DEUPs y/o Planes Especiales actualizados y aprobados “.*

Por último mejora la tendencia:

↑ D.1: *“Necesidad de adaptar las infraestructuras, los servicios e instalaciones (algunas anticuadas y poco especializadas) destinadas al tráfico de pasajeros “.*

↑ D.6: *“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 “.*

↑ D.8: *“Baja experiencia en la gestión administrativa electrónica automatizada “.*

En la reunión de Plan de Empresa, Puertos del Estado planteó la necesidad de identificar las dificultades que tenía la Autoridad Portuaria para tramitar los expedientes de las concesiones de astilleros existiendo una fuerte presión entre los dos operadores y también dificultades para el otorgamiento de las concesiones náutico-deportivas. Se acordó recoger ambos aspectos como nuevas debilidades en el DAFO. De este modo aparece separada en dos líneas por un lado la reparación de buques y por otro la náutica deportiva. Así aparecen:

N D.9: *“ 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 náutico-deportivas “ y*

N D.10: *“ Gran presión sobre el Dominio Público en la zona de Muelles Comerciales del Puerto de Palma debido a una demanda de ocupación, para servicios de reparación de buques, superior a la que se puede atender por falta de espacio “.*

FORTALEZAS

El cuadro del DAFO presenta ocho fortalezas en las cuales refleja un mantenimiento de todas ellas.

↔ 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 “.*

↔ 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) “.*

↔ F.3: *“Infraestructuras en general suficientes para tráfico de mercancías en el horizonte considerado en el Plan de Empresa salvo la excepción de Eivissa y Palma .*

↔ F.4: *“Alto grado de tecnificación, experiencia y compromiso de parte del personal “.*

↔ F.5: *“Disponibilidad de espacios (tierra y agua) para nuevas actividades náutico recreativas y complementarias “.*

⇔ F.6: *“Regulación del Servicio al Pasaje que posibilita una sustancial mejora en el servicio, acorde con la demanda de los clientes”.*

⇔ F.7: *“Desarrollo de políticas activas en materia de R.S.C., Calidad e Innovación”.*

⇔ F.8: *“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”.*

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

SECCIÓN 1ª

En el Anexo II de este documento de Plan de Empresa 2024 de la Autoridad Portuaria de Baleares se incorpora la información esquemática correspondiente a esta sección, resultado del análisis efectuado en la reunión de Plan de Empresa.

1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.

PLAN DIRECTOR

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 que 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. Se han realizado 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.

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.

PLAN ESTRATÉGICO

Desde finales de 2017 se viene trabajando en 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.

El Plan Estratégico quedaba pendiente, de una actualización general, a la vista del nuevo Marco Estratégico, y en particular de detalles del plan de acción e implementación, en los que la Autoridad Portuaria estaba trabajando internamente. Dicha actualización se está llevando a cabo mediante el expediente E22-0098 "Asistencia Técnica para la actualización del Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares".

2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.

DEUP VIGENTE

En la reunión de Plan de Empresa, en el análisis de las DEUPs Pendientes se analizó la DEUP de Maó. Puertos del Estado planteó que el MITMA en ese momento estaba agilizando la tramitación de las DEUPS. Se le planteó a la Autoridad Portuaria la posibilidad de adaptar la DEUP de forma ágil y enviarla al MITMA para tratar que sea aprobada la DEUP. La Autoridad Portuaria decidió hacer el esfuerzo de modo que llevándolo al consejo de Junio se pudiera posteriormente elevar al MITMA.

Se destaca que en el cuadro modificado a posteriori de la reunión ya refleja que por Orden Ministerial de 18 de julio de 2023, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se aprobó definitivamente la DEUP del Puerto de Maó.

DEUP EN TRAMITACIÓN

Puerto de Palma. DEUP. 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, pendiente de recibir informe de Costas.

Puerto de Alcudia. DEUP. El 30 de septiembre de 2020 se envía a Puertos del Estado la información solicitada por la entonces Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, solicitándose su remisión a la actual Dirección General 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. Se estaba a la espera del informe de la Dirección General de la Costa y el Mar.

Puerto de La Savina. DEUP. Actualmente se está en fase de elaboración de la Propuesta

DESAFECTACIONES PUNTUALES, MUTACIONES Y ENAJENACIONES EN TRAMITACIÓN

Como en el Plan de Empresa del año anterior, se tomaron 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 m² (mayoritariamente entre vial y fachadas de edificaciones en la zona de la Marina).

A continuación, se señalan los aspectos más destacables las enajenaciones de Palma y Alcudia:

PUERTO DE PALMA

Se trata de la enajenación 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 euros 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 14 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 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.

Respecto a la superficie de 214,10 m² en la esquina con la C/ Mariners, con fecha 20 de noviembre de 2019 el Consejo de Administración acordó su innecesidad, 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 de junio de 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 m² 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 gratuita 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.

Además de estas tres enajenaciones, en la reunión de Plan de Empres se tomó cuenta de las siguientes tramitaciones:

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. 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 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 el expediente de expropiación de la parcela C de 6.260 m².

Se inició el trámite de la expropiación de estos 6.260 m² (parcela C). 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). Se habían recibido alegaciones y se estaba analizando el expediente, con el objeto de decidir la mejor forma de continuar con la expropiación.

PUERTO DE MAÓ

Por último, en relación con la mutación demanial prevista en el puerto 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), en julio de 2023, una vez confirmada la no procedencia de su incorporación en la DEUP por parte de Puertos del Estado mediante escrito de fecha 29 de junio de 2023, se aprobó por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares la versión definitiva de la DEUP, sin incluir la citada franja de terreno, con la intención de realizar los trámites oportunos para que el Ayuntamiento se haga cargo de la misma.

PLANES ESPECIALES DE ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS EN TRAMITACIÓN.

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 2022, 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.

Se ha incorporado 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.

PUERTO DE EIVISSA.

La Autoridad Portuaria está elaborando un nuevo Plan Especial adaptado a la DEUP del Puerto de Eivissa. A tal efecto constituyó 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, consensado 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.

Se han preparado las contestaciones a dichas alegaciones.

FAROS.

En fecha 7 de febrero de 2022, se le solicitó informe sobre la viabilidad jurídica y compatibilidad con la normativa portuaria de un Plan Especial de Ordenación Territorial al caso de los faros de la isla de Mallorca. En fecha 7 de agosto de 2023 se recibió informe desfavorable de Puertos del Estado.

RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL (Y SECTORIAL)

La Autoridad Portuaria facilitó una relación detallada, anexada a esta Memoria, de la relación con otros instrumentos de planificación territorial y sectorial.

VALORACIÓN DE TERRENOS

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 Autoridad Portuaria de Baleares” (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.

En la celebración de la reunión de Plan de Empresa la Autoridad Portuaria informó que había finalizado la elaboración de la propuesta de valoración y se había aprobado el inicio de la tramitación por parte del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en la sesión celebrada el 31 de mayo de 2023; para posteriormente continuar con el trámite de información pública.

SERVICIOS PORTUARIOS.

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria analizaron el cuadro de servicios portuarios.

La Autoridad Portuaria tiene aprobados y publicados en BOE los pliegos de prescripciones particulares que regulan el servicio de remolque y el servicio de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga en todos los puertos.

El PRMD se encuentra aprobado por Consejo de Administración de 27 de septiembre de 2023 según informó posteriormente a la reunión de Plan de Empresa la Autoridad Portuaria.

Igualmente, la Autoridad Portuaria informó que se encuentra en tramitación los nuevos Pliegos de Prescripciones Particulares que regulan los **servicios de amarre, practicaaje y mercancías** en todos los puertos, encontrándose en distinto grado de avance tal y como se recoge en la información anexa a esta Memoria.

Puertos del Estado señaló que debe ser coherente la previsión de elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre y practicaaje en Palma, Alcúdia y Eivissa en los objetivos operativos y en el cuadro de servicios portuarios. A este respecto la Autoridad Portuaria indicó que el objetivo operativo del 2023 plantea la:

- Elevación del borrador del pliego de amarre en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa a los Comités de Servicios Portuarios y a Puertos del Estado.
- Elevación del borrador del pliego de practicaaje en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa a los Comités de Servicios Portuarios y a Puertos del Estado.

Referido al proyecto de Pliegos de Prescripciones Particulares.

Mientras que el objetivo operativo del 2024 se refiere a:

- Aprobación y publicación en el BOE del Pliego de amarre de los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa.
- Aprobación y publicación en el BOE del Pliego de practicaaje de los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa.

Referido a la aprobación definitiva de Pliegos de Prescripciones Particulares.

Respecto al servicio portuario al pasaje se indicó que la Autoridad Portuaria dispone de un Pliego de Prescripciones Particulares de línea de cruceros y línea regular, hay licencias otorgadas y el servicio se presta con normalidad. No obstante, la Autoridad Portuaria informó que estaba valorando si se concesionaba o no la estación marítima en Ibiza. La Autoridad Portuaria podría limitar el número de prestadores y a través de un concurso otorgar una única licencia. La Autoridad Portuaria indica que piensa que es mejor opción disponer de un único prestador neutral para todas las navieras.

La Autoridad Portuaria anunció que en principio habría concurrencia dado que se han interesado varias empresas.

De un análisis económico preliminar, entienden que este modelo podría funcionar. El coste que el terminalista trasladaría al naviero sería menor en la medida en que pudiera obtener beneficios del resto de la concesión. Pretenden que el servicio al pasajero de línea regular y a la mercancía no se encarezca de modo relevante, aunque sí que se encarecería el servicio al crucero.

SECCIÓN 2ª

1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

La Autoridad Portuaria de Baleares elaboró una propuesta de evolución de sus tráficos para el periodo comprendido en el horizonte de este plan de empresa que fue analizada, conjuntamente, con Puertos del Estado. En este epígrafe se muestra un resumen de tales previsiones, así como una justificación de las variaciones más significativas. En el Anexo III de este documento se incorporan, las previsiones de tráfico de la Autoridad Portuaria de Baleares acordadas en este Plan de Empresa, con mayor grado de detalle.

La tabla adjunta muestra un resumen de tales previsiones:

PREVISIÓN DE TRÁFICOS 2022 - 2027

CONCEPTO	Cierre Año 2022	Presupuesto 2023	Prev. Cierre 2023	Presupuesto 2024	Previsión 2025	Previsión 2026	Previsión 2027
Mercancías (Miles de Toneladas)							
Graneles líquidos	1.548	1.473	1.573	1.610	1.641	1.672	1.703
Graneles sólidos	382	437	370	398	405	413	420
Mercancía General	13.499	13.149	13.716	14.039	14.309	14.579	14.849
Mercancías según presentación	15.430	15.059	15.659	16.047	16.355	16.664	16.973
Pesca Fresca	2	2	2	2	2	2	2
Avituallamiento	86	275	87	90	91	93	95
Tráfico interior	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL MERCANCÍAS	15.517	15.336	15.748	16.138	16.448	16.759	17.069
PASAJEROS (número)							
Pasajeros en régimen de transporte y crucero	8.745.651	8.516.835	9.168.107	9.194.406	9.310.760	9.470.803	9.631.245
En régimen de transporte	7.016.820	6.476.734	7.302.177	7.327.494	7.437.829	7.578.164	7.718.502
De crucero	1.728.831	2.040.101	1.865.930	1.866.912	1.872.931	1.892.639	1.912.743
Pasajeros de interior	839.319	977.478	854.592	872.792	889.575	906.361	923.145
BUQUES							
Buques (número)	46.719	49.799	47.839	48.587	49.522	50.457	51.390
Uds. Arqueo Bruto (G.T)	279.043.444	251.251.000	283.492.376	290.205.182	295.786.051	301.366.920	306.947.789

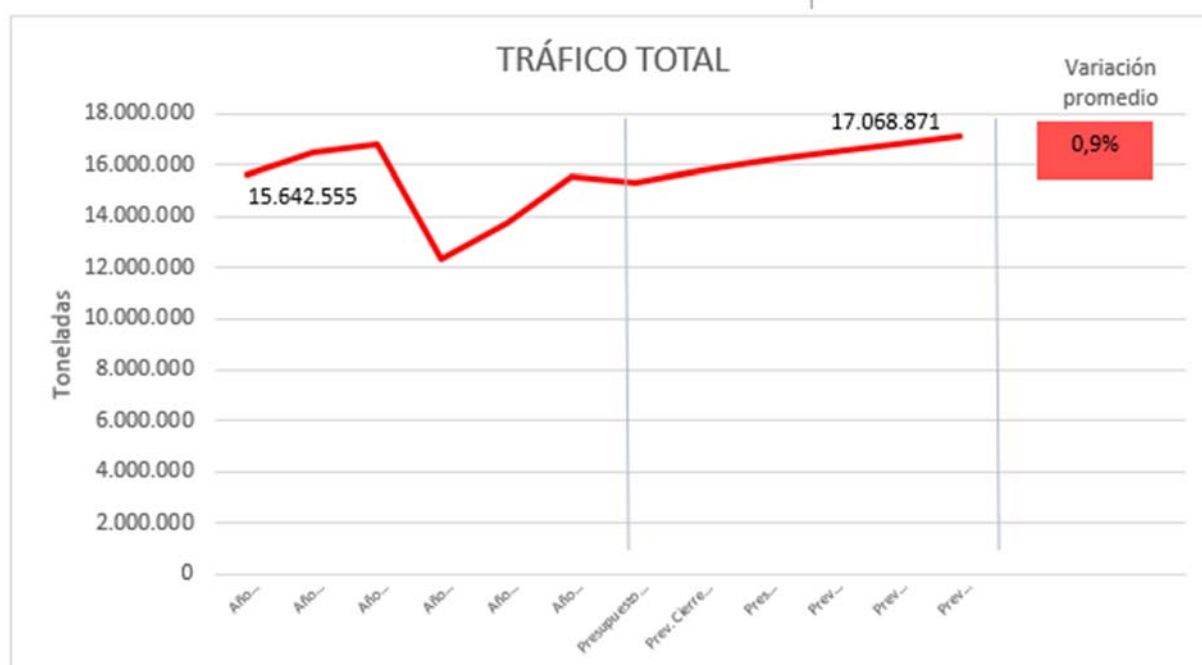
El tráfico de mercancías por forma de presentación cierra el año 2022 (15.517 miles Tm) tanto por encima de su previsión inicial (14.969 miles de Tm) como de la previsión de cierre acordada en el anterior plan de empresa (14.545 miles Tm). Por su parte, el segmento de los pasajeros (línea regular y cruceros) cierra en 2022 con 8,7 millones, cifra superior a su previsión de cierre (7,5 millones) y a la previsión inicial (7,3 millones), reflejando una clara recuperación tras la pandemia.

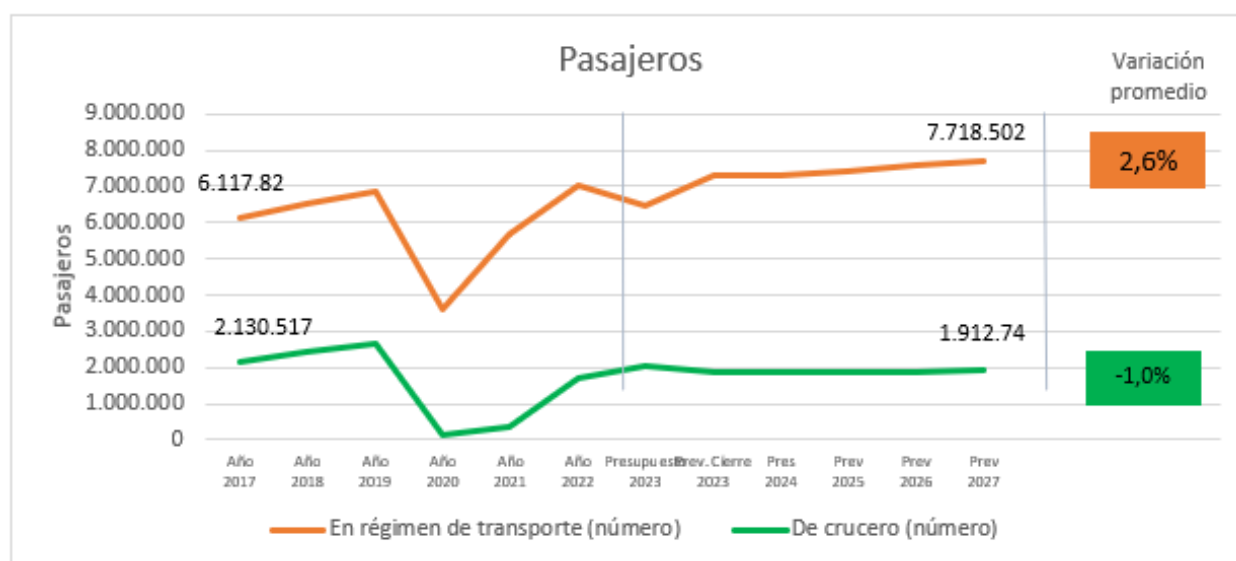
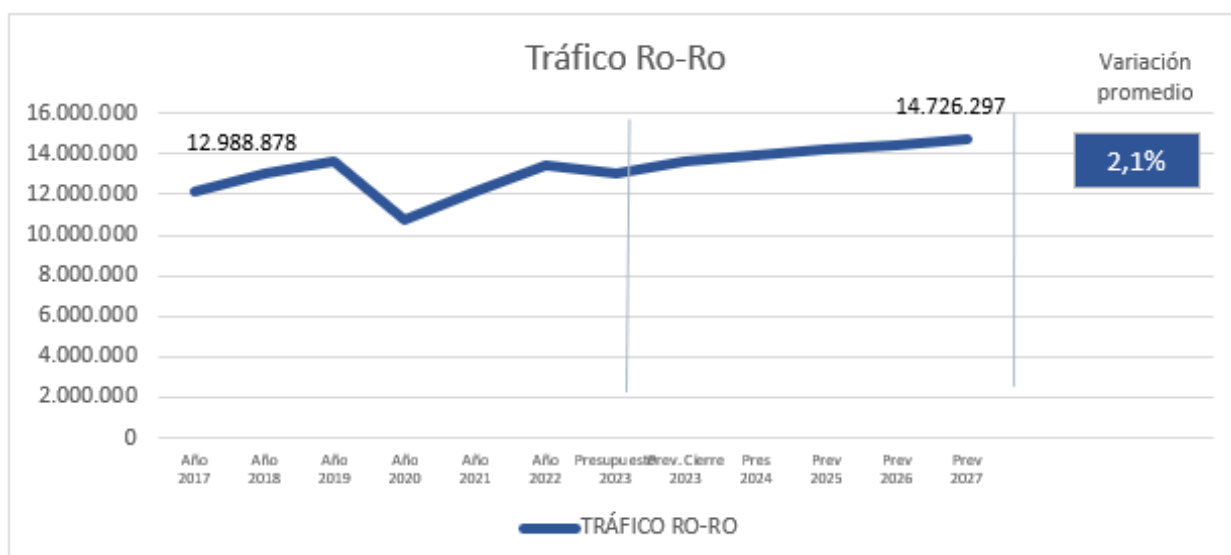
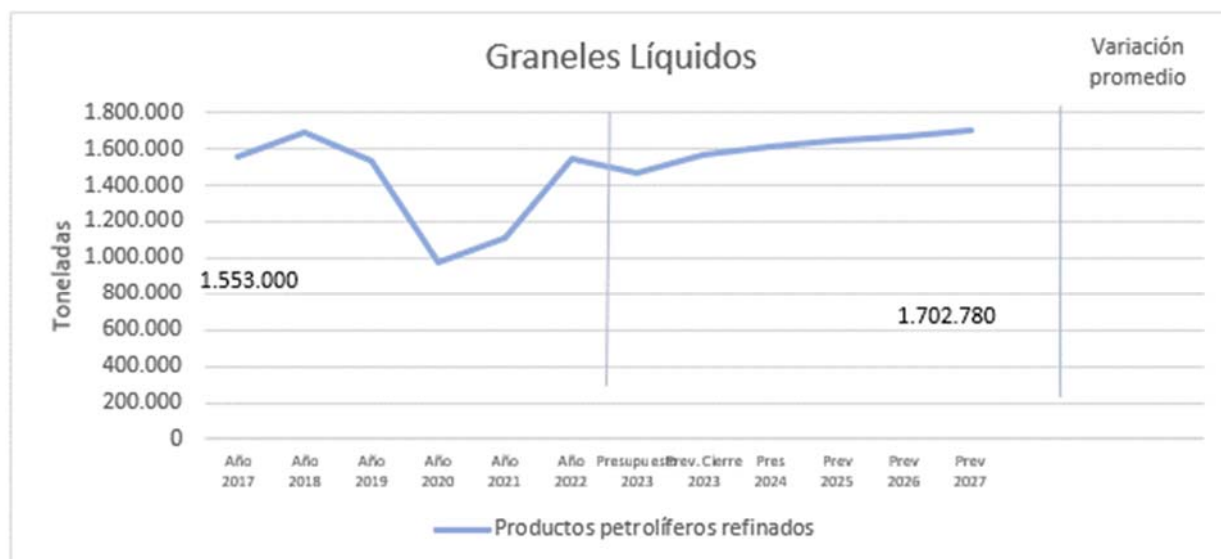
Las previsiones para el periodo 2023-2027 del tráfico de mercancías por forma de presentación muestran un crecimiento prudente del 2,1% promedio anual, en línea con el crecimiento previsto del principal tráfico (mercancía general convencional).

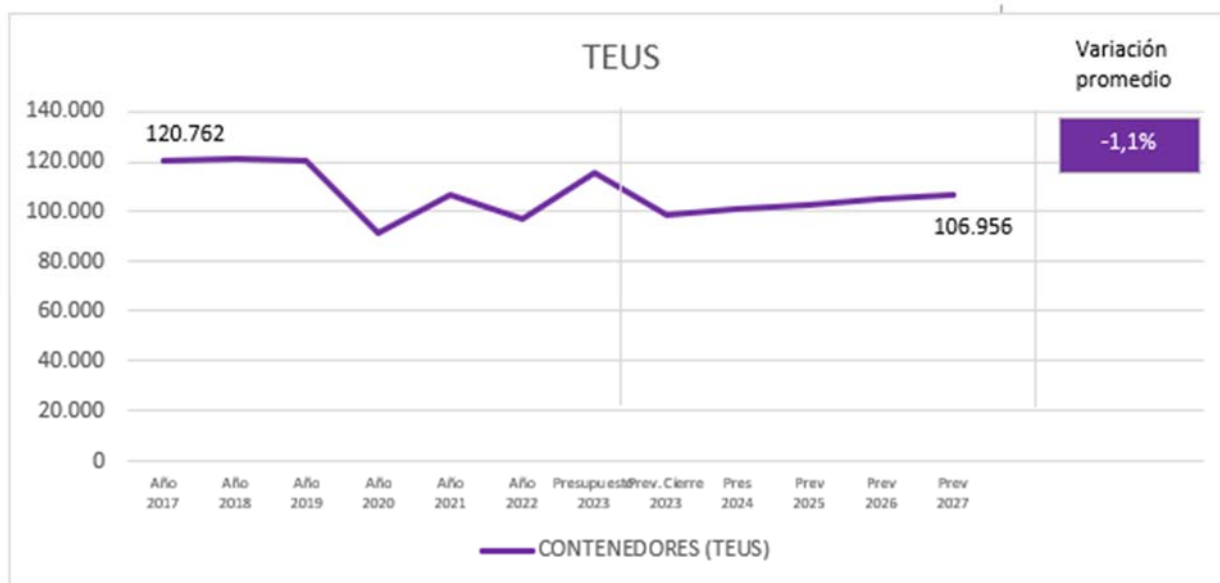
En lo que respecta al segmento de los pasajeros, en el horizonte del Plan de Empresa, el número de pasajeros en régimen de transporte representa en torno al 80% del total de pasajeros. Respecto de los cruceros, hay que tener en cuenta que desde 2022 el puerto de Baleares se convirtió en el primero a nivel nacional al que solo pueden coincidir tres buques tamaño mediano o grande de crucero por día, y únicamente uno de ellos con capacidad superior a 5.000 pasajeros. Ibiza está considerando la posibilidad de autorregularse, si bien en este caso la infraestructura del Puerto es limitante.

Con todo ello, el crecimiento promedio anual para el periodo 2023-2027 se sitúan finalmente en el 2,5%, con una previsión de cierre 2027 de 9,6 millones de pasajeros, superando los niveles previos a la pandemia.

Por último, se adjunta en los siguientes gráficos una representación de la evolución en el tiempo desde el año 2017 de los tráficos más representativos de la Autoridad Portuaria de Baleares.







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 2023-2027, que fue revisada en la correspondiente reunión.

En el Anexo IV de este documento se incorpora el plan de inversiones para la Autoridad Portuaria de Baleares, así como la previsión de inversión ajena en la Autoridad Portuaria y los planos de la programación de inversiones acordados en las reuniones de Plan de Empresa.

La ejecución de Plan de Inversiones en el año 2022 ha sido del 43,7% respecto del presupuesto aprobado inicialmente y del 69,9% respecto de la previsión de cierre recogida en el último Plan de Empresa, tal como se refleja en el cuadro siguiente.

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2022 En devengos

INVERSIONES DEVENGOS	Miles €	% Ejecución
Presupuesto 2022	47.520	43,7%
Previsión de cierre 2022	29.724	69,9%
Cierre 2022	20.781	

En lo que respecta a la programación para el periodo 2023-2027, se recoge en el siguiente cuadro el esfuerzo inversor previsto y su comparación con el periodo común del plan de empresa anterior, destacando un incremento del esfuerzo inversor a partir del año 2026.

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

INVERSIONES DEVENGOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Acumulado 2026- 2023
Plan de Empresa 2023	29.724	63.204	98.962	113.502	171.068		446.736
Plan de Empresa 2024	20.781	39.798	89.935	103.724	185.132	222.196	418.589
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023		-23.406	-9.027	-9.778	14.064		-28.147

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

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

INVERSIONES PAGOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Acumulado 2026- 2023
Plan de Empresa 2023	28.667	59.879	99.840	109.702	167.019		436.440
Plan de Empresa 2024	18.560	41.944	89.328	104.194	178.882	228.747	414.348
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023		-17.935	-10.512	-5.508	11.863		-22.092

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

Puertos del Estado expuso que el avance de las iniciativas asociadas al MRR y la garantía en el cumplimiento de los hitos y objetivos que el mismo lleva asociados, es un aspecto crítico para Puertos del Estado y para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La Autoridad Portuaria de Baleares es beneficiaria de los Fondos del Plan de Recuperación y Resiliencia en la componente C06 I03 con un presupuesto total de 8.012 miles de euros para actuaciones ligadas a la sostenibilidad ambiental y energía.

Específicamente, en relación con el próximo hito que cumplir (hito 96), Puertos del Estado exhortó en la reunión de Plan de Empresa a la Autoridad Portuaria a cumplir los plazos de ejecución de las obras objeto de subvención MRR para garantizar el cumplimiento de este hito que para la Autoridad Portuaria es de 5 M€. (según la propuesta del Plan de inversiones la ejecución prevista asciende a 3,893 M€ a 31 de diciembre de 2024). A fecha 30 de junio de 2023 la Autoridad Portuaria de Baleares lleva ejecutado 510.023 €.

Esta cifra es conocida desde hace tiempo por los interlocutores designados como responsables del MRR en la Autoridad Portuaria.

Dado que a fecha 31 de agosto de 2023 el presupuesto ejecutado acumulado reportado por el Sistema Portuario asciende a la cifra de 41 millones de euros, lo que representa un 15,6% del objetivo a alcanzar a 31/12/2024, durante la reunión de Plan de Empresa desde Puertos del Estado se trasladó a la Autoridad Portuaria la necesidad de que se ponga en marcha por su parte todos los mecanismos que sean necesarios para poder agilizar al máximo la contratación y ejecución de las obras asociadas al MRR, de cara a garantizar el cumplimiento del citado hito 96, priorizando el desarrollo de las iniciativas asociadas a este mecanismo financiero.

En las reuniones también se indicó que, en general, el tercer y último hito que nos será de aplicación (hito 98) se corresponde con la finalización de las inversiones y certificación del 100% de la ayuda asignada a fecha 30 de junio de 2026.

Por ello desde Puertos del Estado se solicitó la máxima diligencia en el cumplimiento de los hitos a la Autoridad Portuaria, de cara a poder cumplir los compromisos que tenemos asignados, a nivel de Sistema Portuario, que, a su vez, servirán para cumplir los relativos al MITMA y a España en su conjunto, en un programa de apoyo financiero como el PRTR que tiene una importancia máxima para nuestro país.

La Autoridad Portuaria se comprometió al cumplimiento de los hitos que le corresponden.

En relación con la asignación de fondos FEDER POPE MARCO COMUNITARIO 2021-2027 a la Comunidad Balear le corresponde una tasa de cofinanciación del 60% para los Objetivos Políticos 2: OPS, generación renovable y eficiencia energética.

En el plan de empresa se indicaron los importes de Ayuda FEDER POPE Marco 21-27 asignados a la Autoridad Portuaria de Baleares con una tasa de cofinanciación del 60%:

- OPS un importe total de 14 M€ de ayuda (23,3 M de inversión).
- Eficiencia energética: 1,2 M€ de ayuda (inversión máxima subvencionable 2 M€)
- Generación renovable: 1,2 M€ de ayuda (inversión máxima subvencionable 2 M€)

Puertos del Estado solicitó a la Autoridad Portuaria de Baleares identificar en el plan de inversiones las posibles líneas con fondos FEDER del Marco 21-27:

Bloque OPS

- Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques de Ferry a tierra en los Muelles de Poniente por importe de 3.235 miles de euros.
- Infraestructura eléctrica en el Puerto de Alcudia para la conexión eléctrica de los buques a tierra por importe de 4.185 miles de euros.
- Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales del puerto de Eivissa por importe de 3.701 miles de euros.
- Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de pasajeros del puerto de La Savina por importe de 2.988 miles de euros.
- Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle de cruceros del puerto de Mao por importe de 6.634 miles de euros.

Generación Renovable

- Instalaciones fotovoltaicas en los aparcamientos públicos de la APB, por un importe de 2.000 m€

Eficiencia Energética

- Mejoras de eficiencia energética en los edificios de la APB según IEE, por un importe de 2.000 m€.

En relación con el OPS Puertos del Estado solicita a la Autoridad Portuaria analizar todas las cuestiones técnicas y regulatorias para seguir avanzando en todos los segmentos a que está obligado la Autoridad Portuaria de Baleares (cruceros y ferries). En este sentido es conveniente que, para el dimensionamiento de potencias necesarias y coste, se apoyen en la metodología de ISDEFE. Se recuerda que el AFIR establece la obligación para 2024 de tener identificadas las necesidades de ampliación de capacidad en la red eléctrica, tanto dentro como fuera del puerto.

En relación con la eficiencia energética Puertos del Estado propone a la Autoridad Portuaria desarrollar un Plan de Eficiencia Energética y Autoconsumo, que permita alcanzar los objetivos de reducción previstos en el Marco Estratégico que establece para 2030 una meta de reducción de consumo del 30% respecto a los valores de 2019. En relación con este plan de eficiencia energética en edificios y alumbrado de la Autoridad Portuaria se debería dar concreción con proyectos específicos, a partir de una auditoria energética ampliada de las instalaciones.

Se destacan a continuación las inversiones más relevantes en relación con su programa de inversiones.

PUERTO DE PALMA

NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES DE PONIENTE

- *Pasarelas móviles en los muelles de poniente*: por importe de 4.000 m€ con ejecución prevista entre 2023-2024.
- En las reuniones de plan de inversiones y plan de empresa se acordó retrasar la actuación *Modificación de las pasarelas fijas en los Muelles de Poniente* de este modo la ejecución de esta inversión por importe de 9,750 M€ fue retrasada al 2025.
- Refuerzo de la banqueta y acondicionamiento estructural en los Muelles de Paraires y Poniente: se acuerda separar en líneas de inversión independientes, quedando finalmente:

- Acondicionamiento estructural del muelle de Poniente Sur, con un presupuesto de 5.000 m€ e inicio en 2024.
- Refuerzo de la banqueta y acondicionamiento estructural en el Muelle de Paraires, con un presupuesto de 3.750 m€ e inicio de la obra en 2025.

ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO CIUDAD

- *Remodelación del paseo y explanadas de Portixol*, se trata de una actuación nueva en este plan de inversiones por importe de 8.000 m€ a ejecutar a partir de 2025. La Autoridad Portuaria comenta que se trata de mejorar la zona portuaria similar a las actuaciones desarrolladas en el puerto del Molinar. Básicamente consiste en la remodelación de todo el vial que rodea el puerto del Portixol
- *Remodelación paseo marítimo Palma*, con un importe de 43.271 miles de euros, en ejecución con partidas relevantes a ejecutar dentro del periodo presupuestario (2023-2024). Se trata de una actuación en una franja que actualmente es bien patrimonial de la Autoridad Portuaria de Baleares consistente en una reducción de un carril por sentido del actual paseo marítimo entre la avenida Argentina y la calle Aigua Dolça, la adaptación de los accesos y la habilitación de espacios y mobiliario urbano, conforme a un convenio suscrito por la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Palma el 17 de diciembre de 2020. La Autoridad Portuaria anuncia que tiene previsto la redacción de un modificado

INFRAESTRUCTURAS PARA FERRIES EN LA DÁRSENA ADOSADA AL DIQUE DEL OESTE

Infraestructuras para ferrys en la dársena adosada al dique del Oeste, en coherencia con la configuración futura del puerto aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. En conjunto se estima una inversión de más de 241 M€.

- *Asistencia Técnica para la redacción de los proyectos constructivos y la correspondiente tramitación ambiental de los nuevo atraques y explanadas para el tráfico de ferris en el dique del Oeste*, en desarrollo, con un importe total de 1.429 miles de euros con fecha de finalización en 2024.
- *Nuevos atraques y explanadas para el tráfico de ferris en la primera alineación y el Muelle de San Carlos y plataforma en del Dique del Oeste del puerto de Palma*. Principal actuación del capítulo con 135.000 miles de euros de inversión con inicio en el ejercicio 2025.
- *Nuevos atraques y explanada para el tráfico de ferris en la segunda alineación del dique del Oeste del puerto de Palma* por importe de 50.000 miles de euros, con inicio en 2025.

El proyecto básico se encuentra en redacción y se ha iniciado la tramitación ambiental. Se acordó cambiar el orden de estas dos actuaciones retrasando el inicio de la segunda a 2026. Se planifica el traslado de GRIMALDI antes de 2027 de los Muelles Comerciales al Dique del Oeste, quedando una superficie liberada que podría otorgarse en concesión para reparación naval. Antes del traslado ha de estar ejecutada la primera fase en dique del Oeste.

La propuesta es ampliar la superficie de reparación creciendo hasta el sudoeste incorporando el atraque interior para incluir un syncrolift. Se mantendrían los dos atraques para muelles comerciales.

Además, dentro del capítulo resto de actuaciones en el puerto de Palma se incluye la: *infraestructura portuaria para la instalación de un sistema Shiplift de izada y botadura para la reparación y mantenimiento de embarcaciones en los MMCC del puerto de Palma* con un importe de 15,4 M€ finalizando en 2027. El Travelift actual de 60 m de eslora estando previsto ampliar a 100 m de eslora. Se ha incluido en el Plan de inversiones la obra civil (adelantamiento muelle, pilotes etc.) para poder ir iniciando la tramitación ambiental

ACTUACIONES EN MATERIA VIARIA

- Adecuación de accesos superficies y viales en los Muelles de Poniente y Peraires: esta inversión de 3.200 m€ (2023-2025) ordena la entrada al Club de Mar.

ACTUACIONES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA

Se incluye un ambicioso plan de electrificación de buques en los muelles de poniente, comerciales y dique del oeste que asciende a 55,6 M€ con subvenciones CEF, FEDER 4, GREEN HYSLAND y PATSYD. Ésta última se corresponde con la Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales, con una inversión de 2.651 m€ y ejecución en el 2024. El resto de las inversiones no empezarían antes del 2026.

RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE PALMA

- Resaltar la antes indicada, *Infraestructura portuaria para el sistema de elevación shiplift para la reparación y mantenimiento de embarcaciones en los MMCC del puerto de Palma* por importe de 15.400 M€. Incluye un condicionado en el plan de inversiones que indica pendiente de la resolución del trámite concesional.
- *Reordenación del Contramuelle Mollet y de los muelles, explanadas y edificios de la industria pesquera y del MMM del puerto de Palma* por importe de 25.130 miles de euros, se encuentra condicionada a que se apruebe el mecanismo jurídico-administrativo que debe regular la construcción y la explotación del Museo Marítimo de Mallorca. Con previsión de ejecución a partir de 2025.
- Se acordó retrasar la actuación: *Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de Rama Corta*: con un importe de 1.900 miles de euros. Se retrasó su inicio a 2026.
- Se comentó que la actuación: *Acondicionamiento de los diques de Portixol y del Molinar* con un importe de 1.800 m€ está pendiente del informe de compatibilidad de estrategias marinas.

PUERTO DE ALCUDIA

- Destaca la actuación *Habilitación del testero de la explanada de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros*: con un importe de 15.900 miles de euros. Con ejecución prevista en 2025.

- Dentro de las ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA . se incluye la *Infraestructura eléctrica en los muelles de poniente del Puerto de Alcudia para la conexión eléctrica de los buques a tierra*, con 2.557 m€ en el 2024 e inversión PATSYD.

PUERTO DE IBIZA

EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC

- *Adecuación de las explanadas para el tráfico de mercancías y pasajeros en el Botafoc* por importe de 3.700 m € con ejecución a partir del ejercicio presupuestario, se trata de la explanada alrededor de la nueva estación marítima.
- Se decide ampliar el vial existente, dotándolo de un tercer carril reversible, para evitar atascos: *Ampliación y mejora de los viales de acceso a las explanadas del Botafoc* por importe de 5.000 m€ a ejecutar en el 2025.

ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA

En esta actuación se incluyen varias inversiones relacionadas con la infraestructura eléctrica para la conexión de buques a tierra, que suman casi 34 M€ y ejecución entre 2024 y 2027. La primera se corresponde con:

- *Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los pantalanes para ferrys de los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa* por importe de 4.510 m€, a realizar en el 2024 con fondos PATSYD.

ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE EIVISSA

- *Adecuación del vial de la Ribera de Poniente del puerto de Eivissa* por importe de 1.080 m€ a ejecutar en periodo presupuestario

RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE EIVISSA

- En relación con la actuación *acondicionamiento estructural del paramento exterior del espaldón del Dique de Botafoc*, está previsto que se rescindan las obras, por lo que se acordó retrasar la actuación y elevar el presupuesto a 1.580 m€
- Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc, con un presupuesto de 10.900 m€, con ejecución entre 2023 y 2024.

Se condicionaron a la aprobación de un nuevo Plan Especial del puerto las siguientes actuaciones:

- *Ampliación y mejora del edificio de oficinas en el puerto de Eivissa*
- *Edificio Cofradía pescadores en MMCC*
- *Almacén cubierto en MMCC del puerto de Eivissa*

PUERTO DE LA SAVINA

ACTUACIONES EN PUERTO DE LA SAVINA

- *Habilitación de la primera planta del edificio A de servicios* por importe de 1.100 miles de euros.
- *Adecuación y mejora del dique y del muelle diente exterior* por importe de 2.300 miles de euros.

ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE LA SAVINA

Se incluyen inversiones que incluyen la infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de pasajeros, por valor de casi 3M entre 2025 y 2026.

PUERTO DE MAHON

ACTUACIONES EN MUELLE COS NOU

- *Estación Marítima en los Muelles del Cos Nou con un importe de 15.100 miles de euros con ejecución en periodo presupuestario e inicio en 2024. Se va a realizar un concurso para la redacción del anteproyecto.*

ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE MAÓ

Se incluyen inversiones relacionadas con la infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra con un presupuesto de más de 9 M€ entre 2024 y 2026.

- *Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles del Cos Nou del puerto de Mao* por importe de 2.532 miles€ dispone de fondos PATSYD con ejecución en 2024.

ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE MAÓ

- *Reurbanización de la Ribera Sur del puerto de Maó entre La Colarsega y Cala Figuera* por importe de 7.000 M€ con ejecución en 2024 pero condicionada a la formalización de convenio con el Ayuntamiento, o bien a la justificación de su rentabilidad económica-financiera.

RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE MAÓ

- *Ampliación de la superficie de operaciones del Muelle de Pasajeros* (4.700 miles de euros) pendiente del informe de Estrategias marinas,

ACTUACIONES GENERALES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

- *Plan de accesibilidad en los puertos de Eivissa, La Savina, Maó y Alcudia* 3,1 M€ entre 2023 y 2025.

Dentro de las actuaciones de inversión a realizar por otros agentes distintos de la Autoridad Portuaria (iniciativa privada/otras administraciones) destacan por su importe:

- La construcción y explotación de área/s de reparación y mantenimiento de embarcaciones con un sistema de elevación prevista a partir del ejercicio 2026 con un importe estimado inicial de 40 millones de euros.
- Con ese mismo importe de 40 millones de euros destaca la Instalación de una planta de GNL para la alimentación de la central eléctrica en el Puerto de Maó con previsión de ejecución a partir de 2024. Actuación con muchas incertidumbres
- El concesionario Club de Mar, con una actuación motivada por la solicitud de prórroga de la actual concesión en la zona de servicio del Puerto de Palma de Mallorca, por importe de unos 60 millones de euros.
- El concesionario ALCUDIAMAR realiza una ampliación /mejora de las instalaciones de la actual concesión por importe de 17 millones de euros ya ejecutada parcialmente.
- Un aparcamiento en el acceso norte del puerto de Ibiza por importe de 30 millones de euros a ejecutar principalmente a partir de 2025.
- Con un importe de 30 millones de euros la gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoc en el puerto de Ibiza a ejecutar a partir de 2025 y sucesivos.

2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE

En el Anexo IV de este documento de Plan de Empresa 2024 de la Autoridad Portuaria de Baleares se incorporan los cuadros de INTERMODALIDAD.

SECCIÓN 4ª

1. PROGRAMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA.

Se recoge en esta sección la información correspondiente a la planificación Económico-Financiera para el periodo 2023-2027.

En el anexo V se incorporan, con mayor nivel de detalle, los cuadros correspondientes a la programación económico -financiera 2023-2027 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

Las previsiones planteadas en este Plan de Empresa muestran un resultado de explotación positivo para todo el horizonte presupuestario, si bien con tendencia decreciente a partir de 2025, dado que los ingresos por importe neto de la cifra de negocios crecen a menor ritmo que los gastos, especialmente los de personal y amortizaciones del inmovilizado, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN 2022- 2027
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2022	Presupuesto 2023	Prev. Cierre 2023	Presupuesto 2024	Previsión 2025	Previsión 2026	Previsión 2027
Importe neto de la cifra de negocios	86.801	99.050	102.234	106.584	107.455	108.598	113.663
Otros ingresos de explotación	12.688	2.812	4.198	3.041	7.057	2.677	2.677
Gastos de personal	-14.751	-21.004	-18.297	-22.831	-24.493	-26.463	-28.584
Otros gastos de explotación	-35.522	-42.535	-36.158	-42.482	-46.204	-43.534	-43.361
Amortizaciones	-18.533	-19.999	-20.194	-19.616	-22.856	-26.397	-31.894
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	942	1.027	939	969	1.486	1.835	2.466
Exceso de provisiones	463	0	0	2.131	8.149	0	0
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	542	0	0	0	3.488	0	0
Otros resultados	29	0	0	0	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	32.660	19.351	32.723	27.801	34.083	16.722	14.969

Respecto de los **ingresos**, en cuanto al cierre 2022, el cumplimiento presupuestario, inferior al 100% en el importe neto de la cifra de negocios, se ha compensado con un fuerte incremento de otros ingresos de explotación.

Por un lado, los ingresos por tasa del buque y tasa de la mercancía se encuentran afectados en 2022 por las bonificaciones a dichas tasas en líneas de conexión entre la península y puertos extra-peninsulares pertenecientes al sistema de titularidad estatal, establecidas en el Real Decreto 6/2022 de 29 de marzo y en vigor desde abril hasta junio de 2022. Estas bonificaciones se han compensado con un crédito extraordinario recogido en la aplicación 17.20.451N.445 de los Presupuestos Generales del Estado para 2022 por importe de 2,1 M€. Esta compensación se ha clasificado como subvención a la explotación

Por otro lado, el importe de los ingresos accesorios y otros de gestión corriente recoge las contraprestaciones percibidas y no presupuestadas inicialmente por la ocupación del dominio público portuario sin título habilitante, por importe de 7,6 M€, ya comentadas en la memoria del plan de empresa anterior.

La previsión de cierre de 2023 se sitúa ligeramente por encima de presupuesto inicial en el importe neto de la cifra de negocios (+3%). Si bien los ingresos por tasa del buque (-4%), tasa de ocupación (-9%) y tasa de actividad (-22%) se encuentran por debajo del mismo, se compensan especialmente con un incremento en las tasas de pasaje (+28%) y tasa de la mercancía (+3%).

La reducción de los ingresos previstos por tasa de ocupación y tasa de actividad se compensa y es consecuencia de contraprestaciones percibidas, y no presupuestadas inicialmente, por la ocupación del dominio público portuario sin título habilitante que se incorporan a otros ingresos accesorios y otros de gestión corriente; y a la dificultad de alcanzar el incremento previsto en el ejercicio de la superficie concesionada a ingresos medios de la tasa de ocupación.

El incremento previsto en la tasa del pasaje, por encima de la subida del número pasajeros, es consecuencia principalmente de un incremento en otros elementos de liquidación de la tasa (vehículos en régimen de pasaje) y a una mayor subida en los tráficos entre la península y las islas (respecto a los interinsulares), lo que eleva el ingreso medio por pasajero de 0,87 €/pasajero a 1,04 €/pasajero en la previsión de cierre. Por su parte el incremento previsto para la tasa de la mercancía está alineado con el incremento del tráfico portuario (+3%).

Para el periodo 2023-2027, el importe neto de la cifra de negocios prevé un crecimiento promedio anual del 2.8 %, apoyado principalmente en los ingresos por tasa de ocupación (+4,4%), tasa de actividad (+9,3%) e importes adicionales a las tasas (+2,8%), ya que el crecimiento previsto en las tasas de utilización es muy moderado (+0,9%).

En relación con las tasas de ocupación y actividad (ingresos de carácter fijo dentro de la composición de la cifra de negocios) el incremento previsto a lo largo de todo el periodo hace que su participación en la cifra de negocios se eleve del 29% en 2023 al 32% en 2027. Estas subidas, especialmente las de 2022-2023 y 2023-2024 son consecuencia de la progresiva normalización de los títulos habilitantes y de la consiguiente liquidación de ambas tasas.

Por otro lado, la nueva valoración de terrenos en tramitación no contempla globalmente un incremento significativo en las valoraciones y por tanto no afecta a las previsiones de ingresos. El mayor ritmo de crecimiento de los ingresos por tasa de ocupación respecto de los metros en concesión eleva el ingreso medio por m2 concesionado que evoluciona de los 41,8 €/m2 de 2023 a los 44,2 €/m2 de 2027. Este incremento viene explicado por el valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones revertidas y ocupadas por los concesionarios en el momento de otorgamiento de nuevos títulos.

El siguiente cuadro muestra un resumen de los datos comentados en los párrafos anteriores.

INGRESOS DERIVADOS DE CONCESIONES 2022- 2027
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año	Presupuesto	Prev. Cierre	Presupuesto	Previsión	Previsión	Previsión
	2022	2023	2023	2024	2025	2026	2027
Tasa de ocupación	18.231	24.143	21.932	24.050	24.505	24.509	25.833
Tasa de actividad	6.263	9.427	7.353	9.398	9.288	9.583	10.087
TOTAL ANUAL	24.494	33.570	29.284	33.448	33.793	34.092	35.920
Variación promedio 2023- 2027							5,7%
% Tasa ocupación y actividad sobre INCN	28%	34%	29%	31%	31%	31%	32%
m2 concesionados	480.748	527.000	525.000	525.000	535.000	535.900	583.900
Variación promedio 2023- 2027							2,8%
Tasa ocupación/m2 concesión (€/m2)	37,92	45,81	41,77	45,81	45,80	45,73	44,24
Variación promedio 2023- 2027							1,5%

Dentro de los otros ingresos de negocio destaca el incremento previsto en los importes adicionales a las tasas, especialmente en 2027, correspondiente al incremento previsible (y contrastados en cada licitación reciente) de las mejoras a las tasas en el otorgamiento de concesiones por concurso, así como en la tarifa por el servicio de recepción de desechos generados por buques. Respecto de esta última, el incremento en los ingresos pone fin al déficit que el servicio venía registrando en años anteriores.

Por último, en relación con los ingresos, para el periodo 2023-2027 se refleja una progresiva reducción de los ingresos accesorios y otros de gestión corriente (dentro de la partida Otros ingresos de explotación), con excepción del año 2025, como consecuencia de la normalización de las ocupaciones sin título habilitante. Por su parte, el incremento previsto en 2025 viene derivado de la facturación de las actuaciones solicitadas a la Autoridad Portuaria en el paseo marítimo por el Ayuntamiento de Palma de Mallorca en virtud del Convenio firmado en diciembre de 2020 entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Ayuntamiento de Palma para la gestión de servicios en la explotación del Paseo Marítimo Gabriel Roca

Del lado de los **gastos**, el cierre 2022 se sitúa por debajo de su presupuesto inicial en gastos de personal y amortizaciones del inmovilizado, si bien se ha producido una desviación al alza en otros gastos de explotación (+ 5%). Esta desviación viene producida por el fuerte incremento en otros servicios exteriores (+19%) como consecuencia principalmente de la prestación del servicio de coordinación, ordenación y control del tráfico marítimo (particularmente en Eivissa y la Savina) y especialmente en “otros gastos de gestión corriente” (+8M€) que se compensa con menores gastos de reparaciones y conservación, recogida de desechos de buques, servicios de profesionales independientes y suministros y consumos. En el caso de los otros gastos de gestión corriente, la desviación es consecuencia principalmente de la dotación de provisiones para responsabilidades, en concreto una provisión por importe de 6,2 M€ correspondiente a la anulación de tasas portuarias liquidadas a Serveis Marítims Port D’Eivissa tras resolución del TEAC, que ha sido recurrida por la Autoridad Portuaria, y otra por importe de 1,4 M€ por una reclamación de responsabilidad patrimonial interpuesta contra la Autoridad Portuaria por CLH.

En cuanto a la previsión de cierre 2022, las desviaciones y sus causas son similares a las reflejadas respecto del presupuesto inicial.

En lo que se refiere a la previsión de cierre 2023, todas las partidas de gasto se encuentran por debajo del presupuesto, salvo un pequeño exceso en los gastos de amortización del inmovilizado (+1%). Así, los gastos de personal quedan un 13% por debajo, derivado de un ajuste a la baja en la plantilla media y los otros gastos de explotación un 15% por debajo del presupuesto inicial, con menores cumplimientos en todas las partidas excepto en otros gastos de gestión corriente para los que se prevé un incremento de 1,6M€ en correspondiente al incremento de reclamaciones y conceptos indemnizatorios que la Autoridad Portuaria debe afrontar o provisionar, experimentando un notable ascenso en el 2022; y la necesidad de aumentar las provisiones presupuestarias futuras en consonancia con el incremento de la actividad litigadora de los diferentes grupos de interés en el negocio portuario.

Al margen de lo anterior, Puertos del Estado solicitó contención en los gastos, especialmente en la previsión de cierre 2023, y presupuesto 2024, con el fin de no exceder la cifra de presupuesto aprobado para 2023, en el primer caso para asegurar el cumplimiento presupuestario de gastos del Consolidado del Sistema Portuario y, en el segundo caso, ante una posible prórroga de los Presupuestos Generales del Estado para 2023 en el ejercicio 2024, en vista del actual escenario político.

Por otro lado, respecto de los gastos relativos a subvenciones y promociones, Puertos del Estado recordó que los primeros deben ajustarse a la Ley General de Subvenciones y, en cuanto a los segundos, que deben otorgarse conforme a un procedimiento reglado, bajo criterios de concurrencia conforme a unas reglas de juego transparentes, objetivas y proporcionadas.

Respecto del horizonte 2023/2027, se prevé un incremento muy relevante de los gastos de personal, (+14%/año) basado en un incremento de la plantilla media (+6,8%/año) y de las amortizaciones del inmovilizado (+14,5%/año) derivado del ingente esfuerzo inversor, mientras que los otros gastos de explotación se estabilizan en los 43,5 M€ (+5%/año) .

Dentro de este epígrafe, se prevé un incremento en los gastos de gestión corriente en el ejercicio 2025 como contrapartida de la baja de las actuaciones solicitadas a la Autoridad Portuaria en el paseo marítimo por el Ayuntamiento de Palma (4.380 m€) en virtud del mencionado Convenio firmado en diciembre de 2020. Este importe de gasto se compensa por tanto con un ingreso de similar importe (4.380 m€) reflejado como ingresos accesorios y otros de gestión corriente.

En cuanto al resultado financiero, se estima positivo en todo el periodo debido a la generación de ingresos por la colocación de excedentes de tesorería y la ausencia de endeudamiento con coste hasta el año 2027. No obstante, a partir de dicho año se producirá un incremento importante de los gastos financieros por deudas con terceros de hacerse efectiva la disposición de nuevos préstamos por importe de 200 M€ para la financiación de las actuaciones del plan de inversiones.

Con todo, el resultado del ejercicio se espera positivo y decreciente a lo largo del periodo 2023-2027.

PRESUPUESTO DE CAPITAL

El presupuesto de capital viene determinado por el 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 la programación de inversiones, para cuya financiación será necesario suscribir un préstamo con entidades de crédito por importe de 200 millones de euros en el ejercicio 2027. Esto supone respecto del plan de empresa anterior, un incremento en las nuevas disposiciones de préstamos de 100 M€, motivado por el incremento en el volumen de inversión en inmovilizado material e intangible respecto del plan de empresa anterior (+81 M€, siendo la inversión total en material + intangible aprobada en el plan de empresa 2024 de 899 M€ y de 818 M€ la aprobada en el plan de empresa 2023).

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 2022- 2027
(en miles de euros)

NUEVO ENDEUDAMIENTO A L/P(*)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2023/2026
PLAN EMPRESA 2023	0	0	0	0	100.000	0	100.000
PLAN EMPRESA 2024	0	0	0	0	0	200.000	0
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023		0	0	0	-100.000		-100.000

(*) 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)	2022	2023	2024	2025	2026	2027
PLAN EMPRESA 2023	0	0	0	0	100.000	
PLAN EMPRESA 2024	0	0	0	0	0	200.000
DIFERENCIAS						
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023		0	0	0	-100.000	

(*) 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)	2022	2023	2024	2025	2026	2027
PLAN EMPRESA 2023	0	0	13.453	10.860	8.479	
PLAN EMPRESA 2024	173	0	0	14.962	12.581	9.910
DIFERENCIAS						
Plan Empresa 2024 - Plan Empresa 2023	173	0	-13.453	4.102	4.102	

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

Además de las nuevas disposiciones de préstamos, del lado de los orígenes de fondos, la Autoridad Portuaria cuenta en el periodo 2023-2027 con unos recursos generados por las operaciones que varían al alza y a la baja, pero que se sitúan en el entorno de los 40M€-50M€ / año.

El importe de las nuevas subvenciones en el periodo asciende a 29 M€ con el siguiente desglose:

- FEDER Marco 2021-2027 => 14,8 M€
- Ayudas del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital (PATSYD) => 4,9 M€ para la financiación de la conexión eléctrica de los buques en distintos muelles de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria
- Otras de la UE => 0,8 M€, en su mayoría subvención Green Hysland para la financiación de la actuación Pila de Hidrógeno verde para suministro eléctrico en estación marítima nº 4 del Puerto de Palma

En el año 2025 está prevista la enajenación de una parcela de 214,10 m² en el puerto de Alcudia por importe de 3,5 M€, así como la cesión gratuita al Ayuntamiento de Eivissa de 9.234 m² en la zona de La Marina aprobada en la DEUP de 20/05/2021, por valor neto contable de 0,6 M€.

En cuanto a la cancelación o traspaso a corto plazo de los préstamos a largo plazo concedidos al FFATP se recogen en la previsión de cierre 2023 y presupuesto 2024 los importes correspondientes al traspaso a corto de los préstamos concedidos a dicho Fondo. En el año 2025, además del traspaso a corto plazo (73 m€) se recoge una amortización anticipada de parte de las aportaciones realizadas al FFATP por importe de 3,9 M€ en vista de la posible cancelación anticipada del préstamo que la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao mantiene con dicho Fondo. Por su parte los importes correspondientes a 2026 y 2027 recogen de un lado el traspaso a corto de los préstamos concedidos al Fondo (73 m€ en ambos años) y de otro la cancelación de las aportaciones exigibles y que prescriben en cada año (2,4 M€ y 2,7 M€ respectivamente).

Del lado de las aplicaciones de fondos, junto con las adquisiciones de inmovilizado material e intangible cuyo importe total en el periodo se eleva a 641 M€, se recoge en 2025, en el epígrafe préstamos a largo plazo concedidos al FFATP, un importe de 15 M€ que corresponde a las aportaciones exigibles no prescritas de los ejercicios 2021-2025. No obstante, conviene remarcar que no está prevista en el marco de este plan de empresa la exigibilidad de estas aportaciones al FFATP.

Las reducciones de patrimonio previstas en el horizonte de este plan de empresa ascienden a un total de 11,6 M€ y corresponden a la baja patrimonial por las actuaciones previstas realizar por la Autoridad Portuaria en materia de accesibilidad viaria fuera de la zona de servicio del Puerto de Mao y Puerto de Palma, tal y como establece el Real Decreto regulador del FFATP. En el año 2025 se registra además una baja patrimonial por 0,6 M€ correspondiente a la cesión gratuita al Ayuntamiento de Eivissa de la parcela en la zona de La Marina antes mencionada.

Por último, se recoge en 2025 la aplicación por importe de 4,4 M€ de una provisión a largo plazo por responsabilidades correspondiente a la liquidación del Convenio firmado en diciembre de 2020 entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Ayuntamiento de Palma para la gestión de servicios en la explotación del Paseo Marítimo Gabriel Roca, compensándose las actuaciones solicitadas por el Ayuntamiento con la provisión de los gastos de mantenimiento provisionados desde el año 2021.

Con todo, la variación del capital circulante es negativa en el periodo 2024-2026 e implica una reducción significativa del fondo de maniobra que pasa de +272 M€ en la previsión de cierre 2023 a +62 M€ en 2027 como consecuencia de la financiación de las inversiones planteadas.

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 2024.



EVOLUCIÓN EBITDA Y CASH FLOW 2022- 2027
(en miles de euros)

INDICADOR	2022	2023	2024	2025	2026	2027
EBITDA	49.679	51.977	46.448	51.965	41.283	44.397
CASH FLOW	58.155	53.881	46.640	49.322	41.606	44.430

2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.

Los coeficientes correctores a las tasas del buque, pasaje y mercancía propuestos para 2024 son los mismos que los aprobados para el año anterior en la Ley de PGE-2023. Así y en cumplimiento del artículo 166 del TRLPEMM, los coeficientes correctores a aplicar por la Autoridad Portuaria de Baleares en 2024 a las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía son los siguientes:

COEFICIENTES CORRECTORES - PLAN DE EMPRESA 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Coeficiente corrector Tasa del buque	1,00	0,90	0,90	0,90	0,90
Coeficiente corrector Tasa del pasaje	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70
Coeficiente corrector Tasa de la mercancía	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
Rentabilidad media ajusta 3 últimos ejercicios					6,51%

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 2024, se constata que los coeficientes propuestos están dentro de los límites legales.

Por su parte, la propuesta de rentabilidad anual objetivo resultante para la Autoridad Portuaria de Baleares para 2024, con los datos disponibles en el momento de su estimación, es del 6,81 %.

Por otro lado, tal como se establece en el artículo 132 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las Autoridades Portuarias podrán proponer en el marco del Plan de Empresa un coeficiente corrector común a las cuantías básicas R1 y R2 con las que se calcula la tarifa fija a aplicar a los buques en cada escala que realicen. Este coeficiente, no podrá ser inferior a 1,00 ni superior a 1,30. El coeficiente corrector propuesto tiene como objeto alcanzar el equilibrio entre los ingresos y gastos de la Autoridad Portuaria asociados a la prestación del servicio, tomando en consideración la evolución de los tráficos prevista para el año presupuestario 2024. La Autoridad Portuaria de Baleares mantiene en 1,30 su coeficiente corrector por este concepto.

En este sentido la Autoridad Portuaria ha disminuido de modo relevante los gastos de recogida de los desechos generados por buque, asociándolo entre otros efectos a la aplicación de la directiva europea de instalaciones de recepción de desechos generados por buques que ha igualado las condiciones de entrega en los distintos puertos europeos. En este sentido se pidió a la Autoridad Portuaria que revisara en ejercicios futuros el mencionado coeficiente.

3. BONIFICACIONES.

La Autoridad Portuaria incorporó en su Presupuesto 2022 una estimación de impacto económico de las bonificaciones a las tasas portuarias propuestas para este mismo ejercicio. Una vez cerrado el ejercicio 2022, corresponde recoger el impacto económico real de las bonificaciones a las tasas portuarias, significando que las bonificaciones aplicadas en 2022 correspondieron a las bonificaciones aprobadas en el Ley de Presupuestos Generales de 2022. En el Anexo VI, se incorpora un cuadro que para cada una de las tasas portuarias afectadas para 2022 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 2022 no ha superado los límites conjuntos establecidos en el Plan de Empresa.

Propuesta de bonificaciones a las tasas portuarias a aplicar en 2024.

Se procede también a acordar la propuesta de Bonificaciones a las tasas portuarias a aplicar en 2024 por la Autoridad Portuaria de Baleares, sus condiciones de aplicación e impacto económico estimado.

Los cambios acordados respecto a las bonificaciones vigentes en 2023 son:

Bonificaciones del artículo 245.3 del TRLPEMM.

Con el fin de lograr un equilibrio económico y social y buscando garantizar la adecuada prestación del servicio portuario de recepción de desechos generados por buque, especialmente al producirse la entrega de los desechos en un archipiélago y buscando facilitar tanto el reciclado como la correcta gestión de los desechos mediante una separación de estos y de este modo mejorar en el cuidado y la protección de la naturaleza, de manera que se gestione eficientemente los recursos naturales que se disponen, preservándolos para que las futuras generaciones también puedan usarlos, la Autoridad Portuaria ha considerado necesario vincular las bonificaciones establecidas a todos los tráficos de cruceros al no consumo de agua y al cumplimiento de una óptima gestión de los desechos y entrega de estos al prestador de modo que se optimicen en este servicio las mejores prácticas medioambientales para lo que su condición específica de aplicación se amplía incorporando:

“Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.”

Nueva bonificación a las líneas regulares con combustibles alternativos.

Con la puesta en funcionamiento de la nueva instalación eléctrica, en media y baja tensión, que permite el suministro de electricidad desde el puerto a los buques que atraquen en el Muelle de Paraires en Palma, la Autoridad Portuaria de Baleares cumple con la recomendación de la Comisión Europea a los estados miembros que instalen una conexión a la red. Su finalidad es la reducción de emisiones procedentes de los motores auxiliares del buque cuando se encuentra atracado.

En consecuencia, la Autoridad Portuaria ha estimado establecer esta **medida que incentive el crecimiento de tráficos que utilicen la conexión a la red cuando el buque se encuentra atracado**, y su utilización en operaciones de servicio al pasaje y manipulación de mercancías, además de otras fuentes de energía alternativas a los combustibles fósiles tradicionales.

Se introduce una bonificación del 40% en la Tasa del Buque desde la primera escala y del 20% en la Tasa de la Mercancía y del Pasaje, desde la primera tonelada y primer pasajero respectivamente, si se cumple la siguiente condición:

“Servicios marítimos regulares de tráfico rodado de mercancía y/o de pasaje (como mínimo 48 escalas durante el año natural) en el puerto, que apaguen los motores de combustión y utilicen baterías o la conexión a la red eléctrica en tierra cuando el buque se encuentra atracado y en operaciones de servicio al pasaje y/o manipulación de mercancías, o bien utilicen combustibles alternativos durante su estancia en puerto (o acrediten su utilización en la navegación desde el puerto anterior)”. Recogiéndose en las condiciones generales de aplicación que: “Se entiende por combustibles alternativos aquellos contemplados como tales

por la Directiva 2014/94/UE del Parlamento y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos”.

Bonificaciones del artículo 245.5 del TRLPEMM.

Se incorpora la siguiente condición de aplicación: *“La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente la aplicación de las bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite conjunto del importe total para el ejercicio fijado en 15.000 miles de euros.”*

En el Anexo VI de este documento de Plan de Empresa 2024 de la Autoridad Portuaria de Baleares se incorporan los cuadros de Bonificaciones para 2024 (art. 245.3 y 245.5 del TRLPEMM), así como el de Impacto económico estimado de tales bonificaciones y su memoria justificativa.

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 acabo 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.

En este apartado se resaltan los objetivos y principales indicadores de la mencionada dimensión proyectados a 2023 y 2024. Además, en las fichas se ha incorporado la columna “ESTADO 2022”, al objeto de que con su comparación con la de “META 2022”, 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 VII las tablas elaboradas por la Autoridad Portuaria con los indicadores para cada uno de los objetivos.

La Autoridad Portuaria tiene diversos proyectos en marcha con metas muy ambiciosas en materia de control de consumos, eficiencia energética y autoconsumo renovable. 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 2024.

No obstante, se hacen las siguientes observaciones específicas de la Autoridad Portuaria:

✓ OB_4: *Alcanzar una gestión más eficiente de los recursos naturales empleados por la Autoridad Portuaria*

Distribución: La Autoridad Portuaria no plantea incrementos de la superficie en los que la distribución es asumida por una empresa regulada para tal fin. Se hace notar que la cesión a una distribuidora de la red de distribución reduce significativamente los costes de mantenimiento de la Autoridad Portuaria, así como los riesgos ligados a posibles fallos en la red. Por otro lado, la normalización de la red conforme a la regulación del sector eléctrico proporciona a los operadores un marco de mayor seguridad legal a la hora de acometer posibles inversiones en generación renovable con excedentes.

A este respecto la Autoridad Portuaria apuntó que la cesión de la red eléctrica a una distribuidora no se ha planteado hasta la fecha por dos motivos:

(1) no ha existido interés por parte de ninguna distribuidora. uno de los motivos es el pago de tasas que deben realizar y que no pueden repercutir al usuario final y (2) la Autoridad portuaria considera que mantener la red de distribución por la autoridad portuaria tiene ventajas a la hora de impulsar servicios como el OPS.

El indicador de consumos de la Autoridad Portuaria “no debe registrar los consumos del sistema OPS”. Se entiende que el suministro de energía a buques debe tratarse de modo similar al suministro de energía a

concesiones; de modo que la AP establecerá tarifas que permitan recuperar los costes de la “reventa” de energía.

En el reporte de kw h remitidos hasta la fecha en el plan de empresa (debido al concepto definido en la propia hoja excel: “total de la energía eléctrica comprada por la autoridad portuaria y a cargo de su gestión”). se incluían los kw que la Autoridad Portuaria compra y que consume directamente o a través de los concesionarios. A la vista de esta observación de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria procede a eliminarán los kw que consumiría el OPS además de los concesionarios a los que vende energía eléctrica. Señalando que esta situación esta situación se ha producido de manera idéntica en el agua por lo que procede a corregir los datos y modificar las metas para años próximos.

✓ *OB_6: Mejorar la percepción del entorno sobre el desempeño ambiental del puerto.*

El número de quejas por motivos medioambientales es especialmente alto con relación a la media del sistema portuario; destacando el nivel de quejas por contaminación acústica. En este sentido es conveniente recordar que el Marco Estratégico plantea como meta para 2030 lograr la total ausencia de quejas y no conformidades.

Con relación a la contaminación acústica, se propone a la Autoridad Portuaria complementar con la realización de los Mapas de Ruido, con sus correspondientes Planes de Acción acústica.

La Autoridad Portuaria indica que de las 7 quejas por contaminación acústica 4 son de la misma causa que ya fue corregida puesto que se produjo por emplear en el muelle de levante de Ibiza buques que pernoctaban con los motores en funcionamiento, se les cambió de atraque y en ese muelle está previsto que atraquen otro tipo de buques. Por otra parte, las obras en el Molinar y en Palma han incrementado las quejas pero tras la finalización del Molinar se reducirán y en el caso de Palma es posible que se mantengan hasta la finalización. Está previsto este año licitar los planes de ruido que están pendientes de realizar: Maó, la Savina y Alcudia.

✓ *OB_10: Disponer de una respuesta integrada y eficaz para actuar ante emergencias por contaminación marina.*

Durante 2022 se produjeron 6 activaciones de los PIM de terminales, 14 activaciones de los PIM de los puertos, y una activación del Plan Marítimo Nacional. Identificándose el origen del vertido en uno de los episodios.

Se propone a la Autoridad Portuaria reforzar su plan de inspección y vigilancia para intentar reducir el número de incidentes. Así mismo se dote de un contrato de servicios de “actuación completa” ante emergencias de este tipo, que incluya: vigilancia, mantenimiento de medios, respuesta en emergencias, gestión de simulacros y gestión de residuos.

La Autoridad Portuaria indica que el incremento del número de activaciones del PIM se debe a un mayor seguimiento y control puesto que anteriormente había episodios que no eran contabilizados en algunos de los puertos. La mayor parte de activación de los PIM se debe a vertidos de tierra al mar por lo que se está haciendo un esfuerzo importante en regularizar todos los puntos de vertido y concienciar al resto de administraciones competentes. Eliminan la mención al PEI. La Autoridad Portuaria facilitará lo antes posible la tabla actualizada con los datos de energía eléctrica y suministro de agua.

La Memoria de Sostenibilidad 2022 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, según el cuadro aportado, dispone de planes de autoprotección pero estos no se encuentran adaptados al convenio entre la DGMM y Puertos del Estado. Indica también que todos los planes de autoprotección están pendientes del Informe de la DGPCE del Ministerio del Interior y que tiene previsión de envío a Puertos del Estado antes de finalizar febrero de 2024. Puertos del Estado destacó que no consta en este Organismo solicitud oficial del informe preceptivo de la DGPCE de ninguno de los PAU de sus puertos. Se recomendó a la Autoridad Portuaria que remita cuanto antes las propuestas de los PAU de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Baleares adaptados al convenio. Llevan más de 12 años sin actualizar los planes.

Respecto de la Evaluación y el Plan de Protección del Puerto (PPP) se registra una única incidencia en el Plan de Protección del Puerto (PPP) de Ibiza dado que la Autoridad Portuaria no puede remitir el PPP en tanto no se apruebe la Evaluación de Protección Portuaria por parte del Ministerio del Interior (SES). En la Evaluación y los Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias, no se registran incidencias. La Autoridad Portuaria prevé la realización de auditorías e inspecciones en las instalaciones portuarias (a excepción de en La Sabina debido a que no dispone de instalaciones portuarias IP gestionadas por terceros).

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 del puerto.

2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN.

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.

En relación con los usos complementarios en los faros, la Autoridad Portuaria tiene en este momento nueve faros, con usos complementarios:

Con uso como lugar de exposiciones:

- Los Faros de Portopi, Tramuntana, Faváritx, Cavallería y de la Mola.

Con uso de restauración:

- El Faro de Formentor, y el Faro d'Artrutx.

Con uso científico:

- El Faro de Portocolom, y el Faro Ses Salines.

Con el objetivo de hacerse eco de la relevancia de esta materia, este Plan de Empresa actualiza los indicadores incluidos en los Planes de Empresa anteriores, de modo que permiten monitorizar las acciones previstas para mejorar las prestaciones de las ayudas a la navegación que tiene encomendada 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 relación con el Plan de Inspección, la Autoridad Portuaria de Baleares dispone de un plan de inspección. Aprobado en marzo del año 2010.

Tiene un total de 208 balizamientos de terceros (Excluyendo ODAS).

La disponibilidad de servicio en la red litoral es del 99,9% en categoría 1, 99,8% en categoría 2 y 99,9 en categoría 3. La disponibilidad del servicio de balizamiento portuario es del 100% en las tres categorías.

Respecto a los tiempos medios (días) de resolución de las incidencias en ambos servicios la Autoridad Portuaria recoge detalle en la información anexada a esta Memoria.

La Autoridad Portuaria no dispone de un sistema de calidad aplicado al servicio de ayudas a la navegación.

El número total de señales de la Autoridad Portuaria asciende a 172. Todas las señales se encuentran renovadas y cuentan con sistema de control remoto.

Dispone de cinco trabajadores dedicados en exclusiva a las ayudas a la Navegación y disponen de tres embarcaciones dedicadas a las AtoN. En relación con el personal asignado, debido fundamentalmente a la dispersión geográfica de los balizamientos y sus características, y a la existencia de numerosas ayudas flotantes y en islotes aislados, Puertos del Estado traslada la necesidad de revisar el dimensionamiento del servicio de modo que se garantice que las distintas zonas de trabajo son cubiertas con el suficiente número de efectivos. La Autoridad Portuaria anunció que se quedaban con una única persona asignada en ATON por lo que solicitaba que se destinara una plaza adicional. En la reunión se indicó que una vez incorporado podría asistir como alumno, a los cursos de formación que sobre esta materia desarrolla Puertos del Estado en colaboración con determinadas AAPP. (Cursos de nivel 3).

Entre la información aportada por la Autoridad Portuaria, esta indica asigna unos gastos para todos los faros por importe de 958.417 euros (34 faros), 522.773 euros (95 balizas terrestres) en el caso de las balizas terrestres y de 261.386 euros (43 balizas de acceso marítimo) para las balizas de acceso marítimo. Cifras IVA incluidos, al no ser deducible.

3. INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.

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 han incluido 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) 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 indica que no dispone de un foro permanente Puerto Ciudad formalizado como tal en sus puertos, trasladando la fecha prevista de aprobación al año 2025. La valoración media del Puerto por parte de los ciudadanos es Media y dispone de un estudio de impacto socioeconómico del año 2017.

Informa que, aunque no existe un mecanismo reglado de ayudas puerto-ciudad, se prevé su aprobación por consejo durante el año 2023.

4. DIGITALIZACIÓN.

Tal como establece el Marco Estratégico, la digitalización pasa a ser otro criterio de actuación imprescindible para un puerto. Así la línea estratégica 7 del Marco Estratégico plantea cinco objetivos estratégicos:

- Administración portuaria electrónica con procedimientos administrativos digitalizados (A2A, A2B y A2C).
- Puerto digital con procesos de comunidad portuaria digitalizados (B2B y B2C) a través de plataformas digitales apoyadas en datos.
- Estandarización e interoperabilidad en el SPE. (objetivo que no es escalable en cada puerto por separado).
- Puerto inteligente ciber físico, conectado con analítica del dato y procesos automatizados, dotado de habilitadores digitales.
- Puerto sincromodal, conectado digitalmente a las cadenas de suministro, con interoperabilidad con el resto de los sistemas ciber físicos de las cadenas logísticas y de transporte

El primero de los objetivos se refiere a la necesidad de incidir en una AP digitalizada en el sentido de oficina sin papeles, capacidad de teletrabajo y cultura digital extendida. Representa la capacidad de digitalizar.

El resto de los objetivos abordan la necesaria digitalización, y pretenden que las AAPP sean facilitadores digitales, de cara a extender los PCS hacia el concepto de plataforma digital enfocada más a la gestión y aprovechamiento del dato que a digitalizar flujos procedimentales, a sensorizar y virtualizar el puerto y sus operaciones (gemelo digital), al uso de habilitadores digitales para alcanzar automatización de procesos e inteligencia que permitan, a su vez, la conexión digital de los puertos a las cadenas de suministro, con interoperabilidad digital con otros nodos y modos de las cadenas logísticas y de transporte, contribuyendo a la sincromodalidad.

Para dichos objetivos también establece una serie de metas, en concreto:

- Organismos portuarios ejerciendo como administración avanzada e integral (oficina sin papeles): 100% de AAPP en 2025.
- AAPP con plataformas digitales completas e interoperables: 100% de AAPP en 2025.
- Puertos inteligentes en base a sistemas ciber físicos e incorporación de habilitadores digitales: 3 puertos próximos al concepto de puerto inteligente en 2025, y más de 7 AAPP en 2030.
- Puertos sincromodales interoperables con el resto de los sistemas ciber físicos de las cadenas de suministro: pruebas piloto de puerto sincromodal en 2025 y más de 4 puertos sincromodales en 2030.

En definitiva, se plantea una evolución de los puertos, basada en la revolución 4.0, hacia puertos inteligentes, conectados como espacios ciber físicos, y con funciones asociadas al transporte y la logística, apoyados en un plano portuario de infoestructura, basado en plataformas digitales y en el concepto de puerto sincromodal, de forma que las AAPP se impliquen no solo en la puesta a disposición de una oferta infraestructural y de servicios, y en la articulación de la comunidad portuaria y logística, sino también en la gestión del dato, y como facilitadoras digitales.

Ello obedece no solo a la imperiosa necesidad de culminar la implantación de la administración electrónica en todo el sistema portuario. También se debe al desarrollo progresivo en cada puerto, de plataformas digitales, idealmente interoperables, a modo de espacios de concentración y procesamiento de datos al servicio de los agentes de la comunidad portuaria, y desde ahí, a sus clientes intermedios y finales. En la medida en que se asuma los debidos estándares y se dote a esas plataformas de los necesarios habilitadores digitales,

se podrá avanzar hacia la consecución de puertos inteligentes, capaces de irradiar opciones de optimización al resto de nodos y arcos de las cadenas en las que se apoya.

Puertos del Estado ha introducido en la documentación preparatoria del Plan de Empresa 2024, una ficha con una serie de preguntas orientadas a conocer la situación de las AAPP al respecto de la digitalización, intentando determinar las condiciones de cumplimiento de los objetivos estratégicos y, también, la situación respecto del modelo de madurez.

Las preguntas realizadas son las siguientes:

- 1.- Dispone de un plan de digitalización de la AP y de procesos con la comunidad portuaria.
- 2.- Disponen la AP, y operadores de la comunidad portuaria, de iniciativas de robotización, automatización, o equipos IoT.
- 3.- Dispone de una plataforma o ecosistema digital que integre PMS y otros datos generados a través del PCS.
 - 3.1.- Esta plataforma integra datos de IoT.
 - 3.2.- Esta plataforma integra datos de operaciones generados por operadores de la comunidad portuaria.
- 4.- Se integran o comparten datos en tiempo real.
- 5- Hay un enfoque de ciberseguridad limitado a la AP o abarca también operadores de la comunidad portuaria.
- 6.- Los intercambios de datos están basados en API.
- 7.- Participa la AP, o algún operador de la comunidad portuaria, en algún proyecto de estandarización internacional (DCSA, IALA, UNECE-MMT, WCO, ISO).
- 8.- La AP o algún operador de la comunidad portuaria incorpora tecnologías 5g, blockchain y bases de datos distribuidas, IA.
- 9.- Participa la AP, o algún operador de la comunidad portuaria, en algún proyecto para optimización procesos de escala de buques o coordinación servicios portuarios, trazabilidad cadena de suministro, visibilidad en cadena de suministro, corredores digitales con otros puertos.

De estas preguntas hay unas de carácter general, en concreto las preguntas 1 y 5, y otras que tratan de determinar las condiciones de cumplimiento de los objetivos estratégicos relativos a la digitalización, así como determinar la situación respecto del modelo de madurez.

Así, la pregunta 2 trata de determinar el grado de cumplimiento respecto del objetivo estratégico 4 y la meta 3, las preguntas 3, 4 y 6 tratan de determinarlo respecto del objetivo estratégico 2 y la meta 2, la pregunta 7 trata de determinarlo respecto del objetivo estratégico 3, y las preguntas 8 y 9 lo pretenden respecto del objetivo estratégico 5 y la meta 4.

Por otra parte, la pregunta 2 trata de determinar si al menos se puede considerar que la AP está en las fases 1 o 2 del modelo de madurez, las preguntas 3, 4 y 6 tratan de determinar lo mismo respecto de la fase 3 del referido modelo, y la pregunta 9 lo pretende respecto de la fase 4. La pregunta 8 permite anticipar posibilidades respecto de la fase 5 del modelo.

En relación a la participación de la Autoridad Portuaria y de algún operador de la comunidad portuaria en algún proyecto de

- Estandarización internacional. (DCSA, IALA; UNECE-MMO, WCO, ISO...).

La Autoridad Portuaria incorpora que la ISO 30301 de archivo para poder digitalizar todos nuestros procedimientos administrativos

- Optimización procesos escala o servicios portuarios a buque

La Autoridad Portuaria incorpora:

Recogidas de residuos (WASDIS), solicitud de escaner, pasarelas, Yokohamas, suministros de agua a buques y ahora suministros de Cold Ironing.

Desde el PCS se han puesto en marcha varios procedimientos en un entorno digitalizado, el prestatario del servicio de recogida de residuos, tiene acceso a las declaraciones que hacen los consignatarios a través del PCS para confirmar su recogida e anotar la cantidad exacta que se retira a partir de la cantidad declarada. De esta forma se puede hacer un seguimiento más preciso y en mucho menos tiempo de la cantidad de residuos que se retiran de los buques. Se ha puesto en marcha unos controles en el PCS sobre las declaraciones de listas de pasajeros para cobrar las subvenciones por residencia para que las navieras puedan hacer un seguimiento para tener confirmación de recepción en Puertos del Estado.

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

Acorde con el nuevo Marco Estratégico, el presente Plan de Empresa 2024 mantiene como en Planes anteriores, los siguientes indicadores relacionados con objetivos de extensión y renovación, inclusividad e igualdad, comunicación, ética y cumplimiento corporativo:

- Indicadores de plantilla media en 2022 y la previsión para 2027.
- % de hombres y mujeres tanto dentro como fuera de convenio. (Tanto el actual como la previsión a 2027).
- Retribuciones medias asignadas tanto dentro como fuera de convenio, distinguiendo entre mujeres y hombres.
- En este caso la Autoridad Portuaria dispone de un plan de igualdad, aprobado en el mes de julio del año 2011.
- Respecto a la accesibilidad la Autoridad Portuaria dispone de un plan de accesibilidad universal aprobado en febrero de 2019. La Autoridad Portuaria indica además que ha implantado medidas para la accesibilidad universal.
- El Personal contratado con diversidad funcional dentro de convenio asciende al 3,0%. (Dispone personal con diversidad funcional sólo dentro de convenio).
- Respecto a la Comunicación, la Autoridad portuaria indica que dispone de un plan de Comunicación, aprobado en mayo del año 2018. La Autoridad Portuaria dispone de herramientas de trabajo en equipo.
- La Autoridad Portuaria dispone de un plan de formación aprobado, habiéndose realizado un total de 41 acciones formativas, con una participación de 482 empleados.
- Por último, la Autoridad Portuaria informa que tiene aprobado un Código de Conducta Ético aprobado en el mes de septiembre de 2022. Dispone además de Comisión Ética corporativa, aunque no dispone de una plataforma ética corporativa.

En este Código de Conducta, tiene 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, la Autoridad Portuaria tiene implantado 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. Este modelo aún no ha sido probado por la Autoridad Portuaria, aunque tiene previsión de hacerlo en el año 2024.



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

Puertos del Estado expuso que con motivo de la auditoría realizada por el Tribunal de Cuentas y alineado con una de las líneas fundamentales del Marco Estratégico introdujo en el Plan de Empresa 2023 una ficha en la que se revisa el estado de situación en torno a esta materia.

Puertos del Estado indicó que la Autoridad Portuaria de Baleares dispone de un espacio dedicado a transparencia en la web es muy completo. No obstante, se realizan las siguientes recomendaciones.

- Sería recomendable incluir un epígrafe denominado “DERECHO DE ACCESO” que redirija al siguiente enlace:

https://transparencia.gob.es/transparencia/transparencia_Home/index/Derecho-de-acceso-a-la-informacion-publica/Solicite-informacion.html

- Información de relevancia jurídica

En relación con las Delimitaciones de Espacios y Usos Portuarios (DEUPs), se comprueba que cada DEUP y Plan Especial está publicado en la página correspondiente de los puertos integrantes de la Autoridad Portuaria de Baleares. No obstante, sería recomendable, por sistemática, incluir en la pestaña de información de relevancia jurídica un apartado denominado “DEUP” que enlace con la información recogida en otras partes de la web.

- Información económica, presupuestaria y estadística:

1. Respecto de la información relativa a los contratos, modificaciones, desistimientos y renunciaciones el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno (CTBG) recomienda incluir un cuadro resumen en la página web de la Autoridad Portuaria, tal y como ha hecho la Autoridad Portuaria de Baleares con los contratos menores. El CTBG considera en las evaluaciones que realiza anualmente a las Autoridades Portuarias que, la remisión genérica a la página web de la Plataforma de Contratación del Sector Público, no sufre la obligación de que se publiquen en la web de la Autoridad Portuaria. El CTBG ha señalado las dificultades de uso de este tipo de fuentes de información para usuarios no familiarizados con ellas, además del hecho de que no se ajustan a los requerimientos de la Ley de Transparencia Acceso a la Información y Buen Gobierno (LTAIBG) porque están diseñadas para otras finalidades.

2. En cuanto a las subvenciones se realiza el mismo comentario que con los contratos. El CTBG recomienda publicar un cuadro resumen con las subvenciones de aquellas informaciones (contratos, subvenciones) que generalmente se publican enlazando a fuentes centralizadas como la Base de Datos Nacional de Subvenciones.

3. En lo relativo a información estadística, se recomienda incluir un apartado denominado “INFORMACIÓN ESTADÍSTICA” que enlace con la información recogida en otra parte de la web (tráficos).

4. Se recomienda incluir en este apartado un punto denominado “TASAS” que 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

Oferta Pública de Empleo

En referencia a los recursos humanos y la ampliación de plantillas, a fecha de la reunión -6 de junio de 2023- desde RRHH de Puertos del Estado se informó que aún no había sido publicada la Oferta de Empleo Público 2023 (OEP) y por tanto aún no se había realizado el análisis y 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.

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.

El presidente de Puertos del Estado durante la celebración de las reuniones del Plan de Empresa 2024 explicó que, aunque la Oferta de Empleo Público aún no se había publicado, se preveía contemplar la extensión de las plantillas tal como prevé el Marco Estratégico por encima de la cuota de reposición.

No obstante, quedaba pendiente de ser aprobada la reestructuración del personal excluido de convenio. En las reuniones de Planes de Empresa el presidente de Puertos del Estado informó de la situación de las negociaciones. Sin embargo, no ha sido hasta después de las reuniones de Planes de Empresa cuando mediante Resolución de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR) de fecha 27 de julio de 2023, se aprobó la modificación del Marco de Actuación del colectivo no acogido a convenio de las distintas Autoridades Portuarias, con idénticas características, pero con particularidades respecto al Marco de Actuación aprobado con esa misma fecha para Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias (Grupos II, III y IV). Dicha modificación es consecuencia de la aplicación del nuevo Marco Estratégico. Si bien en el Marco Estratégico ya se determinaba la distribución de las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado por grupos, estructuras medias y otras cuestiones relacionadas con el personal Fuera de Convenio, el mismo recogía que la CECIR debería aprobar y concretar más específicamente el mismo a través del Marco de Actuación. Como hechos más destacados son la creación de puestos nuevos en los grupos, incremento de estructuras medias, amortizaciones/supresiones de los puestos de trabajo de Jefaturas de Unidad y Secretarías de Fuera de Convenio y la separación del puesto de Dirección de este colectivo.

En consecuencia, Puertos del Estado a primeros de octubre del año 2023 ha comunicado de modo específico a las Autoridades Portuarias la estructura y retribuciones de cada una de ellas, así como otras características del nuevo Marco de Actuación.

El Real Decreto 625/2023, de 11 de julio de 2023 por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2023, publicado en el Boletín Oficial del Estado el día 12 de julio de 2023, asigna en su anexo I, Entes Públicos, personal laboral, un total de 472 plazas de cupo general a Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Dichas plazas responden a una Tasa de Reposición del 120% (conforme a la LPGE) más 170 plazas adicionales en aplicación del Marco Estratégico.

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:

- Tasa de Reposición 100% con un reparto aproximado del 50% del total de plazas
- Déficit de oferta de ejercicios anteriores con un reparto de aproximadamente 6%.
- Cifra de Negocios: Ratio del importe neto de cifra de negocios por persona. Su evaluación asigna hasta un máximo del 7% del total.
- Tráfico: Su evaluación asigna hasta un máximo del 6% del total.
- Resultados de explotación. Su evaluación asigna hasta un máximo del 6% del total.
- Aplicaciones del Marco Estratégico y Dársenas Relevantes. Su evaluación asigna hasta un máximo del 15% del total.
- 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 **27** 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 2023.

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. Asimismo, los nuevos puestos generados como consecuencia del nuevo Marco de Actuación deberán asegurar el cumplimiento de la Resolución de la Presidencia de Puertos del Estado tanto a lo referente al porcentaje de nuevos ingresos entre 2023-2025, así como a las características de los nuevos puestos que deben alinearse con los objetivos del Marco Estratégico.

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 autorizaron **8** temporales.

Estructura de personal

CUADRO A					CUADRO B			
Estructura organizativa autorizada y efectivos de fuera de convenio (cierres y previsiones)					Nº de efectivos/jornadas de personal incluido en convenio (cierres y previsiones)			
	Cierre 31/12/2022		Previsión Cierre 31/12/2023		Grupo II		Cierre 31/12/2022	Previsión Cierre 31/12/2023
	Estructura	Efectivos	Estructura	Efectivos				
Altos Cargos								
Presidencia y Dirección	2	2	2	2	Grupo III	Banda I Jefes de Equipo	22	19
Fuera de Convenio								
Subdirecciones	0	0	1	0	Banda II Policía Portuaria, Administrativos y Oficiales		147	138
Jefaturas de Área	2	1	4	1	Banda III Servicio Soporte		0	0
Jefaturas de Departamento	8	8	12	8	TOTAL:		263	259
Jefaturas de División	14	13	18	13	CUADRO C			
Jefaturas de Unidad	2	2	0	2	ALTAS ASIGNADAS		Cierre 2022	Previsión Cierre 2023
Secretarías FC	1	0	0	0	OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO		15	27
Subtotal F.C.	27	24	35	24	OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO ESTABILIZACIÓN		4	
TOTAL ALTOS CARGOS+F.C.	29	26	37	26	OTRAS ALTAS			
					OFERTA EMPLEO TEMPORALES		5,0	8,0
					TOTAL:		24	35
CUADRO E					CUADRO D			
Plantilla a efectos presupuestarios					BAJAS			
Plan de Empresa 2024	Cierre 2022	Previsión cierre 2023	Proyecto presupuesto 2024	2025	JUBILACIONES D.C.		Cierre 2022	Previsión Cierre 2023
					JUBILACIONES F.C.		7	8
Plantilla total	289,00	285,00	407,00	417,00	OTRAS BAJAS D.C.		1	0
Plantilla media	302,00	312,00	407,00	417,00	OTRAS BAJAS F.C.		4	0
					TOTAL:		12	8
CUADRO F					CUADRO G			
Presup. de masa salarial autorizada para 2022 (€)					Presup. Homogeneizado de masa salarial solicitada para 2023 (€)			
	Efectivos	Básicas	Productividad		LPGE		3,00%	
F.Convenio	27	1.220.513,75	323.436,14		Efectivos	Básicas	Productividad	
D.Convenio	205	4.886.160,07	1.050.239,62		F.Convenio	35	1.746.572,37	462.841,68
					D.Convenio	263	6.456.643,43	1.387.802,01

Notas:

- (1) **Cuadro A.** - Estructura organizativa autorizada y efectivos de fuera de convenio (cierres y previsiones): Sólo rellenar la columna "E"
- (2) **Cuadro B.** - Nº de efectivos/jornadas de personal incluido en convenio (cierres y previsiones): Sólo rellenar la columna "J"
- (3) **Cuadro C.** - ALTAS ASIGNADAS: Ofertas de Empleo asignadas en los ejercicios 2022 y 2023 para personal Fijo y Temporal
- (4) **Cuadro D.** - BAJAS: Bajas y previsión de Bajas comunicadas por la A.P. en las certificaciones de masa
- (5) **Cuadro E.** - Plantilla a efectos presupuestarios: La previsión de cierre 2023 se completará cuando se rellene la columna J del cuadro B. La Autoridad Portuaria deberá rellenar las columnas D y E de la Fila 22 y todas las columnas B, C, D y E de la fila 23. Además los fijos en este cuadro en todas las columnas y filas hay que añadir los temporales (suma de meses y pasarlo a años).
- (6) **Cuadro F.** - Presup. de masa salarial autorizada para 2022 (€): Masas autorizadas y anualizadas en 2022. DC sin adicionales y FC según estructura total.
- (7) **Cuadro G.** - Presup. Homogeneizado de masa salarial solicitada para 2023 (€): Masas teóricas y anualizadas en 2023. DC homogeneizada a Efec/jornadas y FC según estructura total.

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 2022, 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 2022 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 2022, indicando el estado de avance y en caso de encontrarse en curso con la indicación del porcentaje de ejecución incluidos en el Anexo X.

Igualmente, se recoge como objetivo operativo de nivel 1, la redacción, aprobación provisional en Consejo y envío de los PAU de los Puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares a Puertos del Estado en el año 2024.

De acuerdo con los mismos principios y objetivos generales anteriormente expuestos en este documento de Plan de Empresa 2024, 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 (2023/2024). Se incluyen como continuación del Anexo X.

2. RATIOS DE GESTIÓN 2022/2027.

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 2024

ANÁLISIS DEL ENTORNO																	
AMENAZAS						OPORTUNIDADES											
AP/P	DESCRIPCIÓN	PE 22	PE 23	PE 24	O.E AFECTADOS	AP/P	DESCRIPCIÓN	PE 22	PE 23	PE 24	O.E AFECTADOS						
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, consensado con la Comunidad Portuaria y los principales grupos de interés			↔	↔	↔	1-2-3-4-5-6-7
M	A2	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	A3	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	A4	Estacionalidad y dispersión geográfica: problemas de dimensionamiento y escasa competencia para la prestación y autofinanciación de algunos servicios portuarios.			↔	↔	↑	1-2	AP	O4	Entorno atractivo del destino y ubicación geoestratégica y entorno económico privilegiados para Náutica de Recreo (y oferta complementaria).			↔	↔	↔	5
AP	A5	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	O5	Participación e implicación de la Comunidad Portuaria y los principales grupos de interés con el funcionamiento y desarrollo de los puertos			↔	↔	↔	1-2
P/E	A6	Falta de consenso a nivel político-social-mediático en relación al crecimiento del tráfico de cruceros			↔	↑	↔	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
AP	A7	Entorno territorial, terrestre y marítimo, frágil y amenazado por un alto crecimiento de la actividad turística			↔	↔	↔	1-3-4	AP	O7	Interés de la iniciativa privada en invertir en nuevos proyectos, via concesión.			↔	↔	↔	1-5
AP	A8	Cambio climático y sus consecuencias: necesidad de adoptar medidas para adaptar los puertos (análisis y eventual adaptación de infraestructuras de abrigo y atraque)			↑	↔	↔	1-2-4	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	A9	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	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	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	O11	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 22	PE 23	PE 24	O.E AFFECTADOS	AP/P	DESCRIPCIÓN	PE 22	PE 23	PE 24	O.E AFFECTADOS
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 tráfico y 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 tráfico cautivos y 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
AP	D9 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 náutico-deportivas			N	2-3						
P	D10 Gran presión sobre el Dominio Público en la zona de Muelles Comerciales del Puerto de Palma debido a una demanda de ocupación, para servicios de reparación de buques, superior a la que se puede atender por falta de espacio.			N	2-3						



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. Dicha actualización se está llevando a cabo mediante el expediente E22-0098 "Asistencia Técnica para la actualización del Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares", con el objetivo que el Plan estratégico quede aprobado a finales del año 2023.

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	DEUP	18/07/2023	Por Orden Ministerial de 18 de julio de 2023, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se aprobó definitivamente la DEUP 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. Mediante resolución de 14 de mayo de 2010, de la Presidencia de Puertos del Estado, se aprobó la modificación no sustancial del PUEP. En BOE de 7 de septiembre de 2012 se publicó la "corrección de errores de la Orden FOM/3152/2003, de 27 de octubre, por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del puertos de la Savina (Formentera)"

(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 PPdeLE 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.
LA SAVINA	DEUP	En redacción	Actualmente se está en fase de elaboración de la Propuesta

ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

OBSERVACIONES DE LOS DEUP EN TRAMITACIÓN

DESAFECTACIONES PUNTUALES, MUTACIONES, CESIONES 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 innecesariedad, remitiéndose el expediente a PPdeI el 27 de noviembre de 2019, para que con su informe solicite al Ministerio su desafectación. 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 han 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>

ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

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 PPdeIE 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 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). Se inició el trámite de la expropiación de estos 6.260 m2 (parcela C). 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 bienes y derechos afectados por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de La Savina (Formentera). Se han recibido alegaciones y se está analizado el expediente, con el objeto de decidir si se sigue con la expropiación o se desiste de la misma y se vuelve a iniciar de nuevo.</p>
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. En julio de 2023, una vez confirmada la no procedencia de su incorporación en la DEUP por parte de Puertos del Estado mediante escrito de fecha 29 de junio de 2023, se aprobó por el Consejo de Administración de la APB la versión definitiva de la DEUP, sin incluir la citada franja de terreno, con la intención de realizar los trámites oportunos para su reversión al Ayuntamiento.</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 definitiva por autoridad competente
EIVISSA	Nuevo Plan		Eivissa	28-09-22	Fase de aprobación provisional autoridad competente
PALMA	Modificación existente	Modif. Puntual nº 1	Palma	27-10-21	Fase de aprobación definitiva por 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"> - Consultas 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 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. - Consultas 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. - Informe al Consell de Mallorca sobre la modificación nº3 del PTIM. 28 de abril de 2022 - 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 Llenriscsa y Costa de l'oest d'Eivissa y aprobación del plan de gestión Natura 2000 Costa Oest d'Eivissa. 29 de abril de 2022 - Informe a la Dirección General de Recursos Hídricos de las Islas Baleares, sobre la propuesta de proyecto del Plan de Gestión de Riesgos de Inundación de la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares y sus programas de medidas, y de su Estudio Ambiental Estratégico. 4 de mayo de 2022 - Informe al Consell de Mallorca sobre el Plan Especial de ordenación y protección de la Ruta de los Faros. 11 de octubre de 2022

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 ha finalizado la elaboración de la propuesta de valoración y se ha aprobado la el inicio de la tramitación por parte del Consejo de Administración de la APB en la sesión celebrada el 31 de mayo de 2023; para posteriormente continuar con el trámite de información pública.

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		Aprobado por Cjo. Admón y publicado en BOE	
Alcúdia	Amarre	28-07-10	14-09-10	1	SI	ENVIADA 4/08/2023	Pdte. Informe OPPE	
Maó	Amarre	28-07-10	14-09-10	1	SI	ENVIADA 27/09/2023	Pdte. Informe OPPE	
La Savina	Amarre	No hay Pliego Vigente		1	SI	3ºTRIM. 2023	En redacción	
Palma	Amarre	13-05-10	12-06-10	1	SI	ENVIADA 4/08/2023	Informado OPPE, pdte aprobación por Cjo. Admón	
Eivissa	Amarre	28-07-10	14-09-10	1	SI	ENVIADA 4/08/2023	Pdte. Informe OPPE	
Palma	Practicaje	16-12-09	03-03-10	1	SI	ENVIADA 7/08/2023	Informado OPPE, pdte aprobación por Cjo. Admón	
Alcúdia	Practicaje	16-12-09	03-03-10	1	SI	ENVIADA 4/08/2023	Pdte. Informe OPPE	
Maó	Practicaje	2001		1	SI	ENVIADA 27/09/2023	Informado OPPE, pdte aprobación por Cjo. Admón	
Eivissa	Practicaje	16-12-09	03-03-10	1	SI	ENVIADA 4/08/2023	Pdte. Informe OPPE	
TODOS	Remolque	18-05-22	23-06-22	1	SI	ACTUALIZADAS TARIFAS BOE (12/04/2023)	Aprobado por Cjo. Admón y publicado en BOE	
TODOS	Mercancías	26-02-91	09-04-91	12	SI		En redacción	
Palma-Alcudia-Maó	Pasaje	06-03-14	26-10-16	15	SI	1º TRIM. 2024	En redacción	
Eivissa	Pasaje	06-03-14	26-10-16	15	SI	1º TRIM. 2024	En redacción	
Eivissa-La Savina	Pasaje	No hay Pliego Vigente					En redacción	
Palma	Suministro buques	Elaborado modelo licencia provisional				NO		Aprobado por Cjo. Admón y publicado en BOE
Palma	Suministro buques			4	NO		En redacción	
TODOS	PRMD	27-09-23	N/A	N/A	NO		Aprobado por Cjo. Admón. (Solo PRMD)	

*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 2022	2023		Presupuesto 2024	2025	2026	2027
		Aprobado PE 2023	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	1.658	1.549	1.682	1.724	1.751	1.790	1.824
1.- Petróleo crudo	0	-	0	0	0	0	0
2.- Fueloil	20	76	20	21	21	21	22
3.- Gasoil	652	592	663	678	685	704	717
4.- Gasolina	857	779	871	892	909	926	943
6.- Otros productos petrolíferos	17	13	17	18	18	18	19
7.- Gases energéticos del petróleo	77	88	78	80	82	83	85
12.- Carbón y coque de petróleo	35	1	32	36	37	37	38
35.- Gas natural	0	-	0	0	0	0	0
51.- Biocombustibles	0	-	0	0	0	0	0
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	193	213	195	201	205	208	212
8.- Mineral de hierro	13	11	13	14	14	14	14
10.- Otros minerales y residuos metálicos	14	19	13	14	15	15	15
11.- Chatarras de hierro	83	93	84	86	88	89	91
13.- Productos siderúrgicos	69	78	70	72	73	74	76
36.- Otros productos metalúrgicos	14	12	15	15	15	15	16
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	60	119	60	62	63	65	66
25.- Sal común	10	27	11	11	11	11	12
52.- Otros minerales no metálicos	49	92	49	51	52	53	54
GRUPO ABONOS	22	27	22	23	23	24	24
14.- Fosfatos	0	-	0	0	0	0	0
15.- Potasas	0	-	0	0	0	0	0
16.- Abonos naturales y artificiales	22	27	22	23	23	24	24
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	148	118	150	154	156	159	162
17.- Productos químicos	148	118	150	154	156	159	162
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	1.089	1.095	1.096	1.133	1.155	1.176	1.198
5.- Asfalto	11	8	11	11	12	12	12
18.- Cemento y clinker	426	451	423	444	452	461	469
20.- Materiales de construcción elaborados	652	636	662	678	691	704	717
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	2.609	2.540	2.651	2.714	2.766	2.818	2.870
21.- Cereales y sus harinas	47	46	48	49	50	51	52
22.- Habas de soja	1	2	1	1	1	1	1
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	146	137	148	152	155	158	161
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	589	579	598	612	624	636	648
27.- Conservas	20	4	21	21	22	22	22
28.- Tabaco, cacao, café y especias	9	9	9	9	9	9	9
29.- Aceites y grasas	13	21	13	14	14	14	14
30.- Otros productos alimenticios	1.678	1.643	1.705	1.745	1.779	1.813	1.846
33.- Pescado congelado y refrigerado	20	21	20	20	21	21	22
37.- Piensos y forrajes	86	78	88	90	91	93	95
GRUPO OTRAS MERCANCIAS	2.450	2.299	2.489	2.548	2.597	2.646	2.695
19.- Maderas y corcho	59	75	60	61	62	63	65
26.- Papel y pasta	66	68	68	69	70	72	73
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	756	792	769	786	802	817	832
34.- Resto de mercancías	1.568	1.364	1.594	1.631	1.662	1.694	1.725
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	7.201	7.086	7.314	7.489	7.633	7.777	7.921
32.- Automóviles y sus piezas	153	198	156	160	163	166	169
38.- Taras de equipamiento ro-ro	6.845	6.642	6.952	7.118	7.255	7.392	7.529
39.- Tara contenedores	203	246	207	211	215	220	224
TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA	15.430	15.046	15.659	16.047	16.349	16.664	16.973

PUERTO: **Palma**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2022	2023		Presupuesto 2024	2025	2026	2027
		Aprobado PE 2023	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	1.083	1.050	1.101	1.126	1.142	1.170	1.191
1.- Petróleo crudo	0	-	0	0	0	0	0
2.- Fueloil	0	29	0	0	0	0	0
3.- Gasoil	422	376	429	439	441	456	464
4.- Gasolina	647	618	657	673	686	699	711
6.- Otros productos petrolíferos	3	-	3	3	3	3	4
7.- Gases energéticos del petróleo	10	26	10	10	11	11	11
12.- Carbón y coque de petróleo	1	1	1	1	1	1	1
35.- Gas natural	0	-	0	0	0	0	0
51.- Biocombustibles	0	-	0	0	0	0	0
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	83	112	84	86	88	89	91
8.- Mineral de hierro	7	3	7	8	8	8	8
10.- Otros minerales y residuos metálicos	4	9	4	4	4	4	5
11.- Chatarras de hierro	20	38	21	21	22	22	22
13.- Productos siderúrgicos	40	52	41	42	43	43	44
36.- Otros productos metalúrgicos	11	10	11	11	11	11	12
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	28	33	29	29	30	30	31
25.- Sal común	9	12	9	9	9	9	9
52.- Otros minerales no metálicos	19	21	20	20	21	21	21
GRUPO ABONOS	16	15	16	16	17	17	17
14.- Fosfatos	0	-	0	0	0	0	0
15.- Potasas	0	-	0	0	0	0	0
16.- Abonos naturales y artificiales	16	15	16	16	17	17	17
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	98	69	100	102	104	106	108
17.- Productos químicos	98	69	100	102	104	106	108
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	583	649	599	606	618	629	641
5.- Asfalto	1	1	1	1	1	1	1
18.- Cemento y clinker	200	287	210	209	213	217	221
20.- Materiales de construcción elaborados	381	361	387	396	404	411	419
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	1.784	1.736	1.813	1.855	1.891	1.927	1.962
21.- Cereales y sus harinas	21	26	21	22	22	23	23
22.- Habas de soja	1	2	1	1	1	1	1
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	85	93	87	89	90	92	94
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	417	408	423	433	442	450	458
27.- Conservas	14	4	14	15	15	15	16
28.- Tabaco, cacao, café y especias	8	8	8	8	8	8	8
29.- Aceites y grasas	11	16	11	11	11	11	12
30.- Otros productos alimenticios	1.176	1.125	1.195	1.223	1.247	1.270	1.294
33.- Pescado congelado y refrigerado	8	11	8	8	8	8	8
37.- Piensos y forrajes	44	43	45	46	47	48	49
GRUPO OTRAS MERCANCIAS	1.646	1.592	1.673	1.711	1.744	1.777	1.810
19.- Maderas y corcho	39	51	40	40	41	42	43
26.- Papel y pasta	45	56	45	46	47	48	49
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	564	603	573	586	598	609	620
34.- Resto de mercancías	998	882	1.015	1.038	1.058	1.078	1.098
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	4.521	4.712	4.592	4.702	4.792	4.883	4.973
32.- Automóviles y sus piezas	93	132	95	97	99	101	102
38.- Taras de equipamiento ro-ro	4.275	4.391	4.342	4.446	4.531	4.617	4.702
39.- Tara contenedores	153	189	156	159	162	166	169
TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA	9.841	9.968	10.007	10.234	10.425	10.628	10.825

PUERTO: **Alcudia**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2022	2023		Presupuesto 2024	2025	2026	2027
		Aprobado PE 2023	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	84	51	82	87	89	90	92
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	0	-	0	0	0	0	0
3.- Gasoil	-	-	-	-	-	-	-
4.- Gasolina	-	-	-	-	-	-	-
6.- Otros productos petrolíferos	10	13	10	11	11	11	11
7.- Gases energéticos del petróleo	40	38	40	41	42	43	44
12.- Carbón y coque de petróleo	33	-	30	34	35	36	36
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	65	55	66	68	69	71	72
8.- Mineral de hierro	0	-	0	0	0	0	0
10.- Otros minerales y residuos metálicos	0	-	0	0	0	0	0
11.- Chatarras de hierro	53	46	54	55	56	57	58
13.- Productos siderúrgicos	11	9	12	12	12	12	13
36.- Otros productos metalúrgicos	0	-	0	0	0	0	0
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	18	51	17	19	19	20	20
25.- Sal común	-	-	-	-	-	-	-
52.- Otros minerales no metálicos	18	51	17	19	19	20	20
GRUPO ABONOS	0	5	0	0	0	0	0
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	0	5	0	0	0	0	0
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	6	2	6	6	6	6	6
17.- Productos químicos	6	2	6	6	6	6	6
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	111	86	103	116	118	120	122
5.- Asfalto	1	4	1	1	1	1	1
18.- Cemento y clinker	106	20	97	110	112	114	117
20.- Materiales de construcción elaborados	4	62	4	5	5	5	5
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	237	246	241	247	251	256	261
21.- Cereales y sus harinas	21	15	21	22	22	22	23
22.- Habas de soja	0	-	0	0	0	0	0
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	30	17	31	32	32	33	33
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	21	36	22	22	23	23	23
27.- Conservas	0	-	0	0	0	0	0
28.- Tabaco, cacao, café y especias	0	-	0	0	0	0	0
29.- Aceites y grasas	1	1	1	1	1	1	1
30.- Otros productos alimenticios	143	168	145	149	152	154	157
33.- Pescado congelado y refrigerado	8	6	8	8	9	9	9
37.- Piensos y forrajes	13	3	13	13	13	14	14
GRUPO OTRAS MERCANCIAS	190	168	193	197	201	205	209
19.- Maderas y corcho	2	4	2	2	2	2	2
26.- Papel y pasta	4	1	4	4	4	4	4
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	21	13	21	21	22	22	23
34.- Resto de mercancías	163	150	166	170	173	176	179
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	501	400	507	521	531	541	551
32.- Automóviles y sus piezas	6	2	6	6	6	6	6
38.- Taras de equipamiento ro-ro	487	391	493	506	516	526	536
39.- Tara contenedores	8	7	8	8	9	9	9
TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA	1.212	1.064	1.214	1.260	1.285	1.309	1.333

PUERTO: **Eivissa**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2022	2023		Presupuesto 2024	2025	2026	2027
		Aprobado PE 2023	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	274	227	278	284	290	295	301
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	-	-	-	-	-	-	-
3.- Gasoil	107	98	109	111	113	116	118
4.- Gasolina	145	114	148	151	154	157	160
6.- Otros productos petrolíferos	3	-	3	3	4	4	4
7.- Gases energéticos del petróleo	17	15	18	18	18	19	19
12.- Carbón y coque de petróleo	0	0	0	1	1	1	1
35.- Gas natural	0	-	0	0	0	0	0
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	34	35	34	35	36	36	37
8.- Mineral de hierro	5	7	5	5	5	5	6
10.- Otros minerales y residuos metálicos	3	4	3	3	3	3	3
11.- Chatarras de hierro	9	9	9	9	9	10	10
13.- Productos siderúrgicos	14	13	14	14	15	15	15
36.- Otros productos metalúrgicos	3	2	3	3	3	3	3
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	11	24	11	12	12	12	12
25.- Sal común	1	14	1	1	1	1	1
52.- Otros minerales no metálicos	10	10	10	10	11	11	11
GRUPO ABONOS	5	5	5	5	5	5	5
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	5	5	5	5	5	5	5
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	35	39	36	36	37	38	39
17.- Productos químicos	35	39	36	36	37	38	39
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	285	265	290	297	303	308	314
5.- Asfalto	5	3	5	5	5	5	6
18.- Cemento y clinker	92	109	93	96	98	100	101
20.- Materiales de construcción elaborados	188	153	191	196	199	203	207
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	478	462	485	497	507	516	526
21.- Cereales y sus harinas	3	3	3	3	3	3	3
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	28	21	28	29	30	30	31
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	122	115	124	127	130	132	135
27.- Conservas	6	-	6	6	6	6	6
28.- Tabaco, cacao, café y especias	1	1	1	1	1	1	1
29.- Aceites y grasas	1	3	1	1	1	1	1
30.- Otros productos alimenticios	301	300	305	313	319	325	331
33.- Pescado congelado y refrigerado	4	4	4	4	4	4	4
37.- Piensos y forrajes	13	15	13	13	13	14	14
GRUPO OTRAS MERCANCIAS	467	429	474	486	495	505	514
19.- Maderas y corcho	15	17	15	16	16	16	17
26.- Papel y pasta	12	6	12	12	12	13	13
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	96	113	97	99	101	103	105
34.- Resto de mercancías	345	293	350	359	366	373	380
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	1.667	1.532	1.692	1.734	1.767	1.801	1.834
32.- Automóviles y sus piezas	32	38	33	34	34	35	35
38.- Taras de equipamiento ro-ro	1.605	1.458	1.629	1.669	1.701	1.733	1.766
39.- Tara contenedores	30	36	30	31	32	32	33
TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA	3.256	3.018	3.305	3.387	3.452	3.517	3.582

PUERTO: **La Savina**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2022	2023		Presupuesto 2024	2025	2026	2027
		Aprobado PE 2023	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	18	16	18	19	19	19	20
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	-	-	-	-	-	-	-
3.- Gasoil	11	10	11	12	12	12	12
4.- Gasolina	4	4	4	4	4	4	4
6.- Otros productos petrolíferos	0	-	0	0	0	0	0
7.- Gases energéticos del petróleo	3	2	3	3	3	3	3
12.- Carbón y coque de petróleo	-	-	-	-	-	-	-
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	2	1	2	2	2	2	2
8.- Mineral de hierro	0	1	0	0	0	0	1
10.- Otros minerales y residuos metálicos	1	-	1	1	1	1	1
11.- Chatarras de hierro	0	-	0	0	0	0	0
13.- Productos siderúrgicos	1	-	1	1	1	1	1
36.- Otros productos metalúrgicos	0	-	0	0	0	0	0
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	2	10	2	2	2	2	2
25.- Sal común	0	-	0	0	0	0	0
52.- Otros minerales no metálicos	2	10	2	2	2	2	2
GRUPO ABONOS	0	-	0	0	0	0	0
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	0	-	0	0	0	0	0
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	5	3	5	5	5	5	5
17.- Productos químicos	5	3	5	5	5	5	5
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	58	34	58	60	61	62	63
5.- Asfalto	4	-	4	4	4	4	4
18.- Cemento y clinker	4	4	4	4	4	5	5
20.- Materiales de construcción elaborados	50	30	50	52	53	54	55
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	33	29	34	35	35	36	37
21.- Cereales y sus harinas	0	-	0	0	0	0	0
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	2	2	2	2	2	2	2
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	8	6	8	8	8	8	8
27.- Conservas	-	-	-	-	-	-	-
28.- Tabaco, cacao, café y especias	0	-	0	0	0	0	0
29.- Aceites y grasas	0	-	0	0	0	0	0
30.- Otros productos alimenticios	20	16	20	21	21	22	22
33.- Pescado congelado y refrigerado	0	-	0	0	0	0	0
37.- Piensos y forrajes	3	5	3	3	3	4	4
GRUPO OTRAS MERCANCIAS	28	23	29	29	30	30	31
19.- Maderas y corcho	1	1	1	1	1	1	1
26.- Papel y pasta	0	-	0	0	0	0	0
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	3	2	3	3	4	4	4
34.- Resto de mercancías	24	20	24	25	25	26	26
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	228	147	231	237	241	246	251
32.- Automóviles y sus piezas	6	6	6	6	6	6	6
38.- Taras de equipamiento ro-ro	222	141	226	231	235	240	244
39.- Tara contenedores	0	-	0	0	0	0	0
TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA	373	263	379	388	396	403	410

PUERTO: **Maó**

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2022	2023		Presupuesto 2024	2025	2026	2027
		Aprobado PE 2023	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	200	205	203	208	212	216	220
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	19	47	20	20	21	21	21
3.- Gasoil	112	108	114	116	119	121	123
4.- Gasolina	61	43	62	64	65	66	67
6.- Otros productos petrolíferos	0	-	0	0	0	0	0
7.- Gases energéticos del petróleo	7	7	7	7	8	8	8
12.- Carbón y coque de petróleo	0	-	0	0	0	0	0
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	-	-	-	-	-	-	-
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	9	10	8	10	10	10	10
8.- Mineral de hierro	-	-	-	-	-	-	-
10.- Otros minerales y residuos metálicos	6	6	4	6	6	6	6
11.- Chatarras de hierro	1	-	1	1	1	1	1
13.- Productos siderúrgicos	3	4	3	3	3	3	3
36.- Otros productos metalúrgicos	0	-	0	0	0	0	0
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	1	1	1	1	1	1	1
25.- Sal común	1	1	1	1	1	1	1
52.- Otros minerales no metálicos	0	-	-	0	0	0	0
GRUPO ABONOS	1	2	1	1	1	1	1
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	1	2	1	1	1	1	1
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	4	5	4	4	4	4	4
17.- Productos químicos	4	5	4	4	4	4	4
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	52	61	47	55	56	57	58
5.- Asfalto	0	-	0	0	0	0	0
18.- Cemento y clinker	24	31	18	25	25	26	26
20.- Materiales de construcción elaborados	29	30	29	30	30	31	32
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	77	67	78	80	81	83	85
21.- Cereales y sus harinas	3	2	3	3	3	3	3
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	1	4	1	1	1	1	1
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	21	14	21	22	22	23	23
27.- Conservas	0	-	0	0	0	0	0
28.- Tabaco, cacao, café y especias	0	-	-	-	-	-	-
29.- Aceites y grasas	1	1	1	1	1	1	1
30.- Otros productos alimenticios	38	34	39	40	41	42	42
33.- Pescado congelado y refrigerado	0	-	0	0	0	0	0
37.- Piensos y forrajes	13	12	13	14	14	14	15
GRUPO OTRAS MERCANCIAS	119	87	121	124	126	128	131
19.- Maderas y corcho	2	2	2	2	2	2	2
26.- Papel y pasta	6	5	6	6	6	7	7
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	73	61	74	76	77	79	80
34.- Resto de mercancías	38	19	39	40	40	41	42
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	284	295	291	295	301	307	312
32.- Automóviles y sus piezas	17	20	17	17	18	18	18
38.- Taras de equipamiento ro-ro	256	261	262	266	271	276	281
39.- Tara contenedores	12	14	12	12	13	13	13
TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA	747	733	754	777	792	807	822

ANEXO IV. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.

- ✓ Plan de inversiones 2023/2027.
- ✓ Previsión de inversión ajena 2023/2027.
- ✓ Planos programación de inversiones.
- ✓ Principales actuaciones de infraestructuras para la mejora de la accesibilidad terrestre.

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
DEVENGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
0600		PUERTO DE PALMA													
		NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES DE PONIENTE			2017	2028	80.784	21.453	1.731	500	5.050	13.600	8.750	3.400	26.300
	BLO0239	Acondicionamiento estructural del muelle de Poniente Sur		04	2024	2025	5.000				1.000	4.000			
	BLO0121	Estación Marítima en los Muelles de Ampliación de Poniente Norte (1)		07	2027	2028	4.200							200	4.000
	BLO0122	Estación Marítima en el Muelle de Paraires del puerto de Palma (2)			2027	2028	12.000							1.000	11.000
	BLO0045	Ampliación de la Estación Marítima nº4 (3)			2024	2025	4.800			200	4.600				
	BLO0123	Segunda Ampliación de la Estación Marítima nº4 (4)			2027	2028	2.500							200	2.300
	BLO0124	Estación marítima en el Muelle de Poniente Sur (5)			2027	2028	10.000							1.000	9.000
	BLO0125	Pasarelas móviles en los Muelles de Poniente			2023	2024	4.000		500	3.500					
	BLO0126	Modificación de las pasarelas fijas en los Muelles de Poniente			2025	2027	9.750					3.000	5.750	1.000	
	BLO0127	Refuerzo de banquetta y acondicionamiento estructural en el Muelle de Paraires			2024	2026	3.750			250	1.000	2.500			
	BLO0128	Adecuación de la Estación Marítima nº1			2024	2026	1.600			100	1.000	500			
	BLO0023	Ampliación de la explanada del Muelle de Poniente Norte			2017	2022	23.184	21.453	1.731						
0602		ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD			2019	2028	60.040	364	110	13.537	30.829	2.600	5.050	6.050	1.500
	BLO0229	Remodelación del paseo y de las explanadas del Portixol		21	2025	2027	8.000					1.000	4.000	3.000	
	BLO0120	Remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma		21	2022	2024	43.271		104	13.167	30.000				
	BLO0129	Asistencia Técnica estudios y proyectos Paseo Marítimo Palma		21	2019	2024	720	364	7	170	179				
	BLO0130	Mejora del Paseo Marítimo y los accesos peatonales a la Playa de Ca'n Pere Antoni		21	2027	2028	2.150							1.150	1.000
	BLO0131	Reordenación del acceso al Contramuelle Mollet y los jardines de San Telmo		21	2024	2027	3.100				50	1.100	1.050	900	
	BLO0132	Proyecto y obra para equipamiento para el centro de interpretación puerto-ciudad (Port center)		21	2023	2025	1.300			200	600	500			
	BLO0133	Acceso peatonal a los Muelles Comerciales a través del nuevo Paseo de La Riba		21	2027	2028	1.500							1.000	500
0603		INFRAESTRUCTURAS PARA FERRYS EN LA DÁRSENA ADOSADA AL DIQUE DEL OESTE			2021	2028	241.529	292	405	450	283	1.100	33.000	125.200	80.800
	BLO0134	Ordenación de superficies y viales para el acceso de vehículos y pasajeros al Dique del Oeste		12	2025	2027	5.100					100	2.000	3.000	
	BLO0015	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		07	2021	2024	1.429	292	405	450	283				
	BLO0135	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		07	2025	2027	135.000					1.000	30.000	104.000	
	BLO0136	Nuevos atraques y explanada para el tráfico de ferrys en la segunda alineación del dique del Oeste del puerto de Palma		07	2026	2028	50.000						1.000	18.000	31.000
	BLO0137	Nuevas estaciones Marítimas y pasarelas para el tráfico de ferrys en el Dique del Oeste (6)		07	2027	2028	50.000							200	49.800
0613		ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA EN EL PUERTO DE PALMA			2023	2028	12.200	0	0	100	1.100	2.100	2.000	1.100	5.800
	BLO0138	Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste del puerto de Palma (DENTRO ZS)		12	2025	2027	3.000					100	2.000	900	
	BLO0139	Adecuación de accesos superficies y viales en los Muelles de Poniente y Peraires		12	2023	2025	3.200			100	1.100	2.000			
	BLO0140	Mejora del acceso desde la Autovía de Levante del puerto de Palma (DENTRO ZS)		12	2027	2028	6.000							200	5.800
0619		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA			2021	2028	55.587	1.164	5	100	3.531	2.600	5.500	1.834	40.854
	BLO0231	Instalación fotovoltaica para el suministro eléctrico de los edificios y explanadas en el muelle de San Carlos			2025	2027	1.300					100	1.000	200	
	BLO0243	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques de ferry a tierra en los Muelles de Poniente	FEDER4		2025	2027	3.235					1.000	1.000	1.235	
	BLO0037	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra en el Muelle de Paraires	CEF	20	2021	2022	1.168	1.164	5						
	BLO0141	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques de crucero a tierra en los Muelles de Poniente		20	2027	2028	21.199							199	21.000
	BLO0142	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales	PATSYD	20	2024	2024	2.651				2.651				
	BLO0143	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra en Dique del Oeste		20	2027	2028	20.054							200	19.854
	BLO0144	Pila de hidrógeno verde para el suministro eléctrico de la Estación Marítima nº4	EN HYSI	20	2023	2024	980			100	880				
	BLO0145	Instalación fotovoltaica para el suministro eléctrico a las Estaciones Marítimas nº 1, 2 y 3		20	2025	2026	1.000					500	500		
	BLO0146	Infraestructura eléctrica en alta tensión en el puerto de Palma		20	2025	2026	4.000					1.000	3.000		
SUBTOTAL							450.140	23.272	2.251	14.687	40.793	22.000	54.300	137.584	155.254

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
DEVENGOS (Miles de Euros)

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Suma anterior:							450.140	23.272	2.251	14.687	40.793	22.000	54.300	137.584	155.254
7406		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA			2023	2025	4.258	0	0	1.000	2.893	365	0	0	0
	BLO0147	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el Puerto de Palma (EE)	MRR	20	2023	2024	2.993			1.000	1.993				
	BLO0148	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima nº6 del puerto de Palma	MRR	20	2024	2025	1.265				900	365			
0620		ACTUACIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL PUERTO DE PALMA			2022	2023	506	0	228	278	0	0	0	0	0
	BLO0119	Actuaciones para la mejora de la accesibilidad en el puerto de Palma			2022	2023	506		228	278					
0604		RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE PALMA			2018	2027	82.095	8.995	285	985	2.300	15.300	33.900	20.330	0
	BLO0212	Infraestructura portuaria para la instalación de un sistema Shiplift de izada y botadura para la reparación y mantenimiento de embarcaciones en los MM.CC. del puerto de Palma (7)		10	2025	2027	15.400					100	8.000	7.300	
	BLO0222	Nuevos elementos de atraque en el puerto de Palma		04	2024	2026	4.900				100	3.000	1.800		
	BLO0048	Habilitación del Edificio nº 3 del Muelle Viejo			2018	2021	5.362	5.362							
	BLO0149	Reordenación del Contramuelle Mollet y de los muelles, explanadas y edificios de la industria pesquera y del MMM en el puerto de Palma (8)		09	2025	2027	25.130					3.000	9.700	12.430	
	BLO0035	Actuaciones para la mejora de la operatividad y el entorno puerto-ciudad en la Dársena del Molinar de Levante		21	2019	2021	3.761	3.608	153						
	BLO0208	Habilitación del edificio de servicios portuarios situado en el Muelle Viejo y el Camino de la Escollera			2025	2026	6.500					3.000	3.500		
	BLO0049	Habilitación del edificio de la dársena deportiva del Molinar de Levante			2021	2023	992	25	132	835					
	BLO0150	Sistema de telecomunicaciones, seguridad y gestión de las instalaciones del Puerto de Palma (SyP)			2025	2026	3.000					500	2.500		
	BLO0151	Acondicionamiento y mejora estructural del puente de Ca'n Barberà			2025	2026	2.500					1.200	1.300		
	BLO0152	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de San Magin		10	2023	2025	1.800			100	800	900			
	BLO0153	Pasarela móvil en la Terminal Marítima nº6			2025	2026	1.000					500	500		
	BLO0154	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de la segunda alineación del Dique del Oeste (9)		04	2025	2026	6.350					1.050	5.300		
	BLO0155	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de Rama Corta		04	2026	2027	1.900						1.300	600	
	BLO0156	Mejora de los elementos de amarre del puerto de Palma			2024	2025	1.700				100	1.600			
	BLO0157	Acondicionamiento de los diques del Portixol y del Molinar		01	2023	2025	1.800			50	1.300	450			
0606		PUERTO DE ALCUDIA NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES COMERCIALES Y MUELLES DE PONIENTE			2023	2027	17.900	0	0	100	2.050	1.000	8.000	6.750	0
	BLO0158	Habilitación del testero de la explanada de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros			2024	2027	15.900				150	1.000	8.000	6.750	
	BLO0209	Pasarelas móviles en los muelles de Ribera y Primera Alineación de Poniente del puerto de Alcudia			2023	2024	2.000			100	1.900				
0621		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA			2024	2026	6.742	0	0	0	2.557	0	4.185	0	0
	BLO0242	Infraestructura eléctrica en los muelles de poniente del Puerto de Alcudia para la conexión eléctrica de los buques a tierra	PATSYD		2024	2024	2.557				2.557				
	BLO0159	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Alcudia para la conexión eléctrica de los buques a tierra	FEDER4	20	2026	2026	4.185						4.185		
7506		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA			2023	2025	2.532	0	0	1.181	351	1.000	0	0	0
	BLO0118	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Alcudia	MRR	20	2023	2023	1.081			1.081					
	BLO0160	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima del puerto de Alcudia	MRR	20	2023	2025	1.451			100	351	1.000			
0622		ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE ALCUDIA			2021	2021	803	803	0	0	0	0	0	0	0
	BLO0065	Mejora de la urbanización de las calles Teodoro Canet y Gabriel Roca en el puerto de Alcudia		21	2020	2021	803	803							
SUBTOTAL							564.976	33.069	2.764	18.231	50.944	39.665	100.385	164.664	155.254

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
DEVENGOS (Miles de Euros)

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. Nº	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Suma anterior:							564.976	33.069	2.764	18.231	50.944	39.665	100.385	164.664	155.254
PUERTO DE EIVISSA															
0608		EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC			2019	2027	38.144	6.429	8.114	3.851	800	5.400	6.600	6.950	0
	BLO0233	Adecuación de las explanadas para el tráfico de mercancías y pasajeros en el Botafoc		04	2024	2026	3.700				100	1.600	2.000		
	BLO0234	Ampliación y mejora de los viales de acceso a las explanadas del Botafoc		04	2025	2027	5.000					500	2.500	2.000	
	BLO0077	Estacion Maritima en Explanada y Muelles Comerciales al Abrigo del Dique de Botafoc			2019	2023	18.294	6.429	8.114	3.751					
	BLO0161	Nuevas escaleras mecánicas y mejora de los itinerarios peatonales de acceso a los pantalanes y E.M. en Botafoc			2023	2025	3.000			100	600	2.300			
	BLO0162	Nuevos pantalanes para embarcaciones de pequeña eslora en el arranque de las explanadas al abrigo del dique de Botafoc		10	2024	2025	1.100				100	1.000			
	BLO0163	Edificio para el almacenamiento temporal de mercancías y el preembarque de vehículos en la explanada del Botafoc			2026	2027	6.000						1.900	4.100	
	BLO0083	Habilitación del Muelle Transversal 2 para el atraque de grandes buques de crucero en los Muelles Comerciales al abrigo del dique de Botafoc		08	2026	2027	1.050						200	850	
0623		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA			2024	2027	33.937	0	0	0	4.510	5.000	19.485	4.942	0
	BLO0165	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle adosado del puerto de Eivissa		20	2025	2026	6.634					1.000	5.634		
	BLO0166	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de ribera de Poniente del puerto de Eivissa		20	2025	2026	2.150					1.000	1.150		
	BLO0167	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales del puerto de Eivissa	FEDER4	20	2025	2026	3.701					1.000	2.701		
	BLO0168	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa		20	2025	2027	16.942					2.000	10.000	4.942	
	BLO0241	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los pantalanes para ferrys de los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa	PATSYD	06	2024	2024	4.510				4.510				
7606		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA			2023	2025	819	0	0	50	450	319	0	0	0
	BLO0210	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (EE)		MRR	20	2023	819			50	450	319			
0624		ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE EIVISSA			2023	2026	6.180	0	0	80	1.100	3.000	2.000	0	0
	BLO0169	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		21	2024	2026	5.100				100	3.000	2.000		
	BLO0170	Adecuación del vial de la Ribera de Poniente del puerto de Eivissa		21	2023	2024	1.080			80	1.000				
0609		RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE EIVISSA			2019	2027	57.280	97	0	5.983	7.850	9.750	16.200	8.400	9.000
	BLO0232	Nuevas dependencias para la policía portuaria en las explanadas del Botafoc		22	2025	2027	2.800					300	2.000	500	
	BLO0235	Adecuación de un edificio para los servicios marítimos y portuarios del Puerto de Eivissa		27	2025	2027	2.500					100	1.400	1.000	
	BLO0236	Adecuación y mejora de la red de abastecimiento de agua del puerto de Eivissa		11	2025	2027	1.500					100	900	500	
	BLO0237	Acondicionamiento estructural del muelle de Ribera del puerto de Eivissa		07	2024	2025	1.400				200	1.200			
	BLO0238	Dragado en los puertos de Eivissa y La Savina		11	2026	2027	4.000						2.000	2.000	
	BLO0066	Acondicionamiento estructural del paramento exterior del espaldón del Dique de Botafoc		01	2019	2025	1.580	97		83	1.100	300			
	BLO0078	Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera			2027	2028	4.400							200	4.200
	BLO0171	Pantalanes y tacón Ro-Ro para embarcaciones destinadas al tráfico Eivissa-Formentera en los M.M.C.C.		06	2027	2028	5.000							200	4.800
	BLO0172	Instalaciones destinadas a la protección contraincendios en el Muelle Adosado al Dique de Botafoc (S.M.D.)			2024	2025	1.100				50	1.050			
	BLO0173	Ampliación y mejora del edificio de oficinas en el puerto de Eivissa (10)			2025	2027	3.000					100	2.100	800	
	BLO0117	Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc		01	2023	2024	10.900			5.900	5.000				
	BLO0079	Edificio Cofradía pescadores en MMCC (11)			2024	2025	2.000				200	1.800			
	BLO0174	Reconfiguración de las estructuras marítimas de defensa del canal de entrada interior del puerto			2026	2027	10.000						6.800	3.200	
	BLO0175	Renovación de los sistemas de defensa de los muelles del puerto de Eivissa			2024	2025	2.000				1.000	1.000			
	BLO0176	Adecuación y mejora estructural de los duques de Alba de la zona Sur			2025	2025	1.000					1.000			
	BLO0177	Ampliación del tacón de la parte Sur del Muelle Transversal Norte en Botafoc		06	2024	2025	1.500				200	1.300			
	BLO0178	Nueva red containtcendios en los MMCC (SyP)			2025	2026	1.500					900	600		
	BLO0179	Almacén cubierto en MMCC del puerto de Eivissa (12)			2024	2026	1.100				100	600	400		
SUBTOTAL							701.337	39.595	10.878	28.195	65.654	63.134	144.670	184.956	164.254

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
DEVENGOS (Miles de Euros)

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven.	Objetivo	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
			(*)	Nº											
Suma anterior:							701.337	39.595	10.878	28.195	65.654	63.134	144.670	184.956	164.254
0610		PUERTO DE LA SAVINA													
		ACTUACIONES EN PUERTO DE LA SAVINA			2019	2025	10.948	7.548	0	100	1.700	1.600	0	0	0
	BLO0111	Nuevo edificio destinado para uso de la industria pesquera			2020	2021	1.042	1.042							
	BLO0180	Habilitación de la primera planta del edificio A de servicios			2023	2024	1.100			100	1.000				
	BLO0108	Acondicionamiento de viales y zonas peatonales de acceso al puerto		12	2019	2021	6.506	6.506							
	BLO0181	Adecuación y mejora del dique y del muelle diente exterior		01	2024	2025	2.300				700	1.600			
0625		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE LA SAVINA			2024	2026	3.588	0	0	0	100	1.500	1.988	0	0
	BLO0182	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de pasajeros del puerto de La Savina	FEDER4	20	2025	2026	2.988					1.000	1.988		
	BLO0183	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima del puerto de La Savina		20	2024	2025	600				100	500			
0611		PUERTO DE MAÓ													
		ACTUACIONES EN MUELLE COS NOU			2024	2027	21.100	0	0	0	100	3.000	9.300	8.700	0
	BLO0099	Estación Marítima en los Muelles del Cos Nou			2024	2027	15.100				100	3.000	8.000	4.000	
	BLO0184	Acondicionamiento de parcela al norte del Cos Nou			2026	2027	2.000						100	1.900	
	BLO0185	Ordenación de superficies y viales en las explanadas del Cos Nou		12	2026	2027	4.000						1.200	2.800	
0626		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE MAÓ			2020	2026	10.220	1.054	0	0	2.532	1.000	5.634	0	0
	BLO0186	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles del Cos Nou del puerto de Maó	PATSYD	20	2024	2024	2.532				2.532				
	BLO0187	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle de cruceros del puerto de Maó	FEDER4	20	2025	2026	6.634					1.000	5.634		
	BLO0097	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Maó (FEI)	IDAE	20	2020	2021	1.054	1.054							
0627		ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE MAÓ			2019	2027	8.919	975	43	0	100	4.400	1.500	1.900	0
	BLO0188	Reurbanización de la Ribera Sur del puerto de Maó entre La Colarsega y Cala Figuera (13)		21	2024	2027	7.000				100	4.000	1.000	1.900	
	BLO0189	Rampa de acceso a los muelles entre Cala Corb y Moll de'n Pons (13)		21	2025	2026	900					400	500		
	BLO0107	Mejora de la accesibilidad peatonal en la Costa de Ses Voltes		21	2019	2021	1.019	975	43						
0612		RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE MAÓ			2019	2027	37.835	5.719	370	100	1.496	6.150	9.000	15.000	0
	BLO0190	Mejora del Muelle de Poniente de la Base Naval		06	2026	2027	8.000						100	7.900	
	BLO0104	Desplazamiento de líneas de A.T. en el acceso Oeste del puerto de Maó (14)			2026	2027	1.200						100	1.100	
	BLO0089	Acondicionamiento estructural del atraque de Levante del Muelle de Pasajeros			2019	2021	4.779	4.409	370						
	BLO0191	Acondicionamiento estructural del arranque del Muelle de Levante			2026	2027	1.500						500	1.000	
	BLO0105	Instalaciones destinadas a la protección contraincendios en los Muelles de la Estación Naval (SyP)			2026	2027	1.700						700	1.000	
	BLO0211	Ampliación de la superficie de operaciones del Muelle de Pasajeros			2024	2025	4.700				700	4.000			
	BLO0192	Acondicionamiento y mejora del muelle de la Isla del Aire			2024	2025	750				100	650			
	BLO0092	Pantalanes para embarcaciones deportivas en Cala Corb		10	2019	2024	2.006	1.310		100	596				
	BLO0193	Habilitación de muelles del Jonquet en el puerto de Maó		10	----	----	0								
	BLO0194	Acondicionamiento de infraestructuras portuarias en la Solana		10	2025	2026	1.000					600	400		
	BLO0195	Acondicionamiento y ampliación de los muelles y las superficies en Cala Figuera (7)			2025	2027	10.200					200	6.000	4.000	
	BLO0196	Habilitación y reforma de los edificios 1 y 2			2024	2026	2.000				100	700	1.200		
0628		ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA EN EL PUERTO DE MAÓ			2023	2024	576	0	0	100	476	0	0	0	0
	BLO0102	Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3 (Muelle de Pasajeros)		12	2023	2024	576				100	476			
SUBTOTAL							794.524	54.893	11.292	28.495	72.158	80.784	172.092	210.556	164.254

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
DEVENGOS (Miles de Euros)

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Suma anterior:							794.524	54.893	11.292	28.495	72.158	80.784	172.092	210.556	164.254
0617		ACTUACIONES GENERALES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL			2023	2025	3.100	0	0	100	2.000	1.000	0	0	0
	BLO0197	Plan de accesibilidad en los puertos de Eivissa, La Savina, Maó y Alcudia			2023	2025	3.100			100	2.000	1.000			
0618		ACTUACIONES GENERALES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN LOS PUERTOS DE LA APB			2024	2025	4.000	0	0	0	1.500	2.500	0	0	0
	BLO0230	Instalaciones fotovoltaicas en los aparcamientos públicos de la APB	FEDER4	11	2024	2025	2.000				500	1.500			
	BLO0198	Mejoras de eficiencia energética en los edificios de la APB según IEE	FEDER4	20	2024	2025	2.000				1.000	1.000			
6906		ACTUACIONES GENERALES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN LOS PUERTOS DE LA APB ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA			2023	2023	403	0	0	403	0	0	0	0	0
	BLO0199	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	20	2023	2023	403			403					
0614		EXPROPIACIONES Y ADQUISICIÓN DE TERRENOS			2019	2026	9.466	309	319	500	2.338	5.000	1.000	0	0
	BLO0064	Adq.de terrenos para nuevas explanadas en el Pto de Alcudia		18	2024	2026	4.000				1.000	2.000	1.000		
	BLO0106	Adquisición de terrenos e inmuebles en el Pto Maó		18	2019	2024	966	309	319		338				
	BLO0200	Adquisición de terrenos en Eivissa		18	2024	2025	2.000				500	1.500			
	BLO0112	Adquisición de terrenos en La Savina		18	2023	2025	2.500			500	500	1.500			
0615		INVERSIONES GENERICAS Y MENORES			2019	2027	75.805	16.815	8.631	9.400	10.739	12.340	9.140	8.740	0
	BLO0201	Rehabilitación de la cubierta y de elementos estructurales del faro de Tagomago		26	2024	2025	1.100				100	1.000			
	BLO0202	Rehabilitación del faro de Conejera		26	2023	2025	1.000			100	400	500			
	BLO0002	Señales marítimas		26	2019	2026	3.680	1.615	465	400	400	400	400		
	BLO0203	Adecuación de instalaciones técnicas en los faros de las Islas Baleares		26	2024	2025	1.620				720	900			
	BLO0204	Adecuación de instalaciones técnicas en balizas gestionas por la APE		26	2024	2025	1.100				300	800			
	BLO0003	Asistencias Técnicas			2021	2027	19.418	4.376	3.042	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	
	BLO0004	Obras varias y menores			2021	2027	29.378	6.800	2.578	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	
	BLO0006	Liquidaciones y revisiones			2021	2027	3.450	1.325	125	400	400	400	400	400	
	BLO0007	Equipos informáticos			2021	2027	1.576	295	80	240	240	240	240	240	
	BLO0012	Otras inversiones			2021	2027	8.284	2.118	1.166	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	
	BLO0005	2 % Cultural		24	2021	2027	5.198	285	1.174	860	779	700	700	700	
0629		DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN			2023	2027	7.500	0	0	400	700	1.600	2.400	2.400	0
	BLO0205	Infraestructuras TIC para la mejora del control del tráfico marítimo en los puertos de Ibiza y La Savina			2024	2026	2.400				300	1.100	1.000		
	BLO0206	Infraestructuras TIC para la mejora del control del tráfico marítimo en los puertos de Palma, Maó y Alcudia			2025	2027	3.100					100	1.000	2.000	
	BLO0207	I+D+I			2023	2027	2.000			400	400	400	400	400	
0616		INMOVILIZADO INTANGIBLE			2019	2027	4.114	1.075	539	500	500	500	500	500	0
	BLO0013	Otro inmovilizado inmaterial			2019	2027	4.114	1.075	539	500	500	500	500	500	
TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE							898.911	73.091	20.781	39.798	89.935	103.724	185.132	222.196	164.254

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
DEVENGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN FINANCIERA

Hoja 6 de 6

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
	BLO0014	Concesión préstamos al personal a l/p			2004	2027	2.232	113	239	490	490	490	260	150	
	BLO0113	Aportaciones al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre			2019	2026	20.535	1.717	3.845			14.973	0		
	BLO0240	Créditos a l.p.			2022	2022	136		136						
TOTAL INVERSIÓN FINANCIERA							22.903	1.830	4.220	490	490	15.463	260	150	0

TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE + FINANCIERA	921.814	74.921	25.001	40.288	90.425	119.187	185.392	222.346	164.254
---	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------

OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
	BLO0114	Reversión de concesiones		30	2020	2020	17	17							
TOTAL OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO							17	17	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL INVERSIÓN + OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO	921.831	74.938	25.001	40.288	90.425	119.187	185.392	222.346	164.254
--	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------

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

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
	BLO0115	Mejora de la carretera Me-3 para el acceso al Cos Nou en el puerto de Maó (FFAT) (4)	FFATP	12	2023	2025	2.000			100	1.000	900			
	BLO0116	Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste del puerto de Palma (FUERA ZS)	FFATP	12	2025	2027	9.000					100	6.900	2.000	
TOTAL							11.000	0	0	100	1.000	1.000	6.900	2.000	0

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

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
PAGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
0600		PUERTO DE PALMA													
		NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES DE PONIENTE			2017	2027	80.784	21.453	1.731	500	5.050	13.600	8.750	3.400	26.300
	BLO0239	Acondicionamiento estructural del muelle de Poniente Sur		04	2024	2025	5.000				1.000	4.000			
	BLO0121	Estación Marítima en los Muelles de Ampliación de Poniente Norte (1)		07	2027	2028	4.200							200	4.000
	BLO0122	Estación Marítima en el Muelle de Paraires del puerto de Palma (2)			2027	2028	12.000							1.000	11.000
	BLO0045	Ampliación de la Estación Marítima nº4 (3)			2024	2025	4.800				200	4.600			
	BLO0123	Segunda Ampliación de la Estación Marítima nº4 (4)			2027	2028	2.500							200	2.300
	BLO0124	Estación marítima en el Muelle de Poniente Sur (5)			2027	2028	10.000							1.000	9.000
	BLO0125	Pasarelas móviles en los Muelles de Poniente			2023	2024	4.000			500	3.500				
	BLO0126	Modificación de las pasarelas fijas en los Muelles de Poniente			2025	2027	9.750					3.000	5.750	1.000	
	BLO0127	Refuerzo de banqueta y acondicionamiento estructural en el Muelle de Paraires			2024	2026	3.750				250	1.000	2.500		
	BLO0128	Adecuación de la Estación Marítima nº1			2024	2026	1.600				100	1.000	500		
	BLO0023	Ampliación de la explanada del Muelle de Poniente Norte			2017	2022	23.184	21.453	1.731						
0602		ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD			2019	2028	60.040	364	0	13.647	30.829	2.600	5.050	6.050	1.500
	BLO0229	Remodelación del paseo y de las explanadas del Portixol		21	2025	2027	8.000					1.000	4.000	3.000	
	BLO0120	Remodelación del Paseo Marítimo del puerto de Palma		21	2023	2024	43.271			13.271	30.000				
	BLO0129	Asistencia Técnica estudios y proyectos Paseo Marítimo Palma		21	2019	2024	720	364		177	179				
	BLO0130	Mejora del Paseo Marítimo y los accesos peatonales a la Playa de Ca'n Pere Antoni		21	2027	2028	2.150							1.150	1.000
	BLO0131	Reordenación del acceso al Contramuelle Mollet y los jardines de San Telmo		21	2024	2027	3.100				50	1.100	1.050	900	
	BLO0132	Proyecto y obra para equipamiento para el centro de interpretación puerto-ciudad (Port Centre)		21	2023	2025	1.300			200	600	500			
	BLO0133	Acceso peatonal a los Muelles Comerciales a través del nuevo Paseo de La Riba		21	2027	2028	1.500							1.000	500
0603		INFRAESTRUCTURAS PARA FERRYS EN LA DÁRSENA ADOSADA AL DIQUE DEL OESTE			2021	2027	241.529	49	576	522	283	1.000	28.100	130.000	81.000
	BLO0134	Ordenación de superficies y viales para el acceso de vehículos y pasajeros al Dique del Oeste		12	2025	2027	5.100					100	2.000	3.000	
	BLO0015	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		07	2021	2024	1.429	49	576	522	283				
	BLO0135	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		07	2025	2027	135.000					900	25.100	109.000	
	BLO0136	Nuevos atraques y explanada para el tráfico de ferrys en la segunda alineación del dique del Oeste del puerto de Palma		07	2026	2028	50.000						1.000	18.000	31.000
	BLO0137	Nuevas estaciones Marítimas y pasarelas para el tráfico de ferrys en el Dique del Oeste (6)		07	2028	2028	50.000								50.000
0613		ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA EN EL PUERTO DE PALMA			2024	2028	12.200	0	0	0	1.200	2.100	2.000	900	6.000
	BLO0138	Acceso a la autovia de Poniente desde el Dique del Oeste del puerto de Palma (DENTRO ZSI)		12	2025	2027	3.000					100	2.000	900	
	BLO0139	Adecuación de accesos superficies y viales en los Muelles de Poniente y Paraires		12	2024	2025	3.200				1.200	2.000			
	BLO0140	Mejora del acceso desde la Autovia de Levante del puerto de Palma (DENTRO ZS)		12	2028	2028	6.000								6.000
0619		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA			2021	2028	55.587	627	541	100	3.531	2.600	5.500	1.635	41.053
	BLO0231	Instalación fotovoltaica para el suministro eléctrico de los edificios y explanadas en el muelle de San Carlos			2025	2027	1.300					100	1.000	200	
	BLO0243	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques de ferrys a tierra en los Muelles de Poniente	FEDER4		2025	2027	3.235					1.000	1.000	1.235	
	BLO0037	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra en el Muelle de Paraires	CEF	20	2021	2022	1.168	627	541						
	BLO0141	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques de crucero a tierra en los Muelles de Poniente		20	2028	2028	21.199								21.199
	BLO0142	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales	PATSYD	20	2024	2024	2.651				2.651				
	BLO0143	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Palma para la conexión eléctrica de los buques a tierra en Dique del Oeste		20	2027	2028	20.054							200	19.854
	BLO0144	Pila de hidrógeno verde para el suministro eléctrico de la Estación Marítima nº4	EN HYSI	20	2023	2024	980			100	880				
	BLO0145	Instalación fotovoltaica para el suministro eléctrico a las Estaciones Marítimas nº 1, 2 y 3		20	2025	2026	1.000					500	500		
	BLO0146	Infraestructura eléctrica en alta tensión en el puerto de Palma		20	2025	2026	4.000					1.000	3.000		
SUBTOTAL							450.140	22.492	2.848	14.769	40.893	21.900	49.400	141.985	155.853

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
PAGOS (Miles de Euros)

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven.	Objetivo	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
			(*)	Nº											
Suma anterior:							450.140	22.492	2.848	14.769	40.893	21.900	49.400	141.985	155.853
7406		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE PALMA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA			2023	2025	4.258	0	0	1.000	2.893	365	0	0	0
	BLO0147	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el Puerto de Palma (EE)	MRR	20	2023	2024	2.993			1.000	1.993				
	BLO0148	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima nº6 del puerto de Palma	MRR	20	2024	2025	1.265				900	365			
0620		ACTUACIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL PUERTO DE PALMA			2023	2023	506	0	0	506	0	0	0	0	0
	BLO0119	Actuaciones para la mejora de la accesibilidad en el puerto de Palma			2023	2023	506			506					
0604		RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE PALMA			2019	2027	82.095	8.995	153	967	2.250	14.800	34.000	20.930	0
	BLO0212	Infraestructura portuaria para la instalación de un sistema Shiplift de izada y botadura para la reparación y mantenimiento de embarcaciones en los MM.CC. del puerto de Palma (7)		10	2025	2027	15.400					100	8.000	7.300	
	BLO0222	Nuevos elementos de atraque en el puerto de Palma		04	2024	2026	4.900				100	3.000	1.800		
	BLO0048	Habilitación del Edificio nº 3 del Muelle Viejo			2018	2021	5.362	5.362							
	BLO0149	Reordenación del Contramuelle Mollet y de los muelles, explanadas y edificios de la industria pesquera y del MMM en el puerto de Palma (8)		09	2025	2027	25.130					2.900	9.400	12.830	
	BLO0035	Actuaciones para la mejora de la operatividad y el entorno puerto-ciudad en la Dársena del Molinar de Levante		21	2019	2021	3.761	3.608	153						
	BLO0208	Habilitación del edificio de servicios portuarios situado en el Muelle Viejo y el Camino de la Escollera			2025	2026	6.500					3.000	3.500		
	BLO0049	Habilitación del edificio de la dársena deportiva del Molinar de Levante			2021	2023	992	25		967					
	BLO0150	Sistema de telecomunicaciones, seguridad y gestión de las instalaciones del Puerto de Palma (SyP)			2026	2027	3.000						2.800	200	
	BLO0151	Acondicionamiento y mejora estructural del puente de Ca'n Barberà			2025	2026	2.500					1.200	1.300		
	BLO0152	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de San Magín		10	2024	2025	1.800			800	1.000				
	BLO0153	Pasarela móvil en la Terminal Marítima nº6			2025	2026	1.000					400	600		
	BLO0154	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de la segunda alineación del Dique del Oeste (9)		04	2025	2026	6.350					1.050	5.300		
	BLO0155	Acondicionamiento y mejora estructural del Muelle de Rama Corta		04	2026	2027	1.900						1.300	600	
	BLO0156	Mejora de los elementos de amarre del puerto de Palma			2024	2025	1.700			100	1.600				
	BLO0157	Acondicionamiento de los diques del Portixol y del Molinar		01	2024	2025	1.800			1.250	550				
0606		PUERTO DE ALCUDIA NUEVOS DESARROLLOS EN LOS MUELLES COMERCIALES Y MUELLES DE PONIENTE			2023	2027	17.900	0	0	50	2.080	920	7.600	7.250	0
	BLO0158	Habilitación del testero de la explanada de los Muelles de Poniente para el tráfico de pasajeros			2024	2027	15.900				130	920	7.600	7.250	
	BLO0209	Pasarelas móviles en los muelles de Ribera y Primera Alineación de Poniente del puerto de Alcudia			2023	2024	2.000			50	1.950				
0621		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA			2024	2026	6.742	0	0	0	2.557	0	4.185	0	0
	BLO0242	Infraestructura eléctrica en los muelles de poniente del Puerto de Alcudia para la conexión eléctrica de los buques a tierra	PATSYD		2024	2024	2.557				2.557				
	BLO0159	Infraestructura eléctrica en el Puerto de Alcudia para la conexión eléctrica de los buques a tierra	FEDER4	20	2026	2026	4.185						4.185		
7506		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE ALCUDIA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA			2023	2025	2.532	0	0	1.081	451	1.000	0	0	0
	BLO0118	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Alcudia	MRR	20	2023	2023	1.081			1.081					
	BLO0160	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima del puerto de Alcudia	MRR	20	2024	2025	1.451				451	1.000			
0622		ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE ALCUDIA			2020	2021	803	803	0	0	0	0	0	0	0
	BLO0065	Mejora de la urbanización de las calles Teodoro Canet y Gabriel Roca en el puerto de Alcudia		21	2020	2021	803	803							
SUBTOTAL							564.976	32.290	3.002	18.373	51.124	38.985	95.185	170.165	155.853

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027
PAGOS (Miles de Euros)

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven.	Objetivo	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
			(*)	Nº											
Suma anterior:							564.976	32.290	3.002	18.373	51.124	38.985	95.185	170.165	155.853
PUERTO DE EIVISSA															
0608		EXPLANADA Y MUELLES AL ABRIGO DE BOTAFOC			2019	2027	38.144	6.429	6.936	4.929	850	5.450	6.400	7.150	0
	BLO0233	Adecuación de las explanadas para el tráfico de mercancías y pasajeros en el Botafoc		04	2024	2026	3.700				100	1.600	2.000		
	BLO0234	Ampliación y mejora de los viales de acceso a las explanadas del Botafoc		04	2025	2027	5.000					500	2.500	2.000	
	BLO0077	Estacion Maritima en Explanada y Muelles Comerciales al Abrigo del Dique de Botafoc			2019	2023	18.294	6.429	6.936	4.929					
	BLO0161	Nuevas escaleras mecánicas y mejora de los itinerarios peatonales de acceso a los pantalanes y E.M. en Botafoc			2024	2025	3.000				650	2.350			
	BLO0162	Nuevos pantalanes para embarcaciones de pequeña eslora en el arranque de las explanadas al abrigo del dique de Botafoc		10	2024	2025	1.100				100	1.000			
	BLO0163	Edificio para el almacenamiento temporal de mercancías y el preembarque de vehículos en la explanada del Botafoc			2026	2027	6.000						1.900	4.100	
	BLO0083	Habilitación del Muelle Transversal 2 para el atraque de grandes buques de crucero en los Muelles Comerciales al abrigo del dique de Botafoc		08	2027	2027	1.050							1.050	
0623		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA			2024	2027	33.937	0	0	0	4.510	5.000	19.485	4.942	0
	BLO0165	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle adosado del puerto de Eivissa		20	2025	2026	6.634					1.000	5.634		
	BLO0166	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de ribera de Poniente del puerto de Eivissa		20	2025	2026	2.150					1.000	1.150		
	BLO0167	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles Comerciales del puerto de Eivissa	FEDER4	20	2025	2026	3.701					1.000	2.701		
	BLO0168	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa		20	2025	2027	16.942					2.000	10.000	4.942	
	BLO0241	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los pantalanes para ferrys de los Muelles de Botafoc del puerto de Eivissa	PATSYD	06	2024	2024	4.510				4.510				
7606		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE EIVISSA ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA			2023	2025	819	0	0	50	400	369	0	0	0
	BLO0210	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (EE)	MRR	20	2023	2025	819			50	400	369			
0624		ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE EIVISSA			2024	2026	6.180	0	0	0	1.080	3.000	2.100	0	0
	BLO0169	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		21	2025	2026	5.100					3.000	2.100		
	BLO0170	Adecuación del vial de la Ribera de Poniente del puerto de Eivissa		21	2024	2024	1.080				1.080				
0609		RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE EIVISSA			2019	2028	57.280	97	0	5.900	7.583	10.000	15.500	8.800	9.400
	BLO0232	Nuevas dependencias para la policía portuaria en las explanadas del Botafoc		22	2025	2027	2.800					300	2.000	500	
	BLO0235	Adecuación de un edificio para los servicios marítimos y portuarios del Puerto de Eivissa		27	2025	2027	2.500					100	1.400	1.000	
	BLO0236	Adecuación y mejora de la red de abastecimiento de agua del puerto de Eivissa		11	2025	2027	1.500					100	900	500	
	BLO0237	Acondicionamiento estructural del muelle de Ribera del puerto de Eivissa		07	2024	2025	1.400				200	1.200			
	BLO0238	Dragado en los puertos de Eivissa y La Savina		11	2026	2027	4.000						2.000	2.000	
	BLO0066	Acondicionamiento estructural del paramento exterior del espaldón del Dique de Botafoc		01	2019	2025	1.580	97			1.183	300			
	BLO0078	Terminal Marítima para el tráfico Eivissa-Formentera			2028	2028	4.400								4.400
	BLO0171	Pantalanes y tacón Ro-Ro para embarcaciones destinadas al tráfico Eivissa-Formentera en los M.M.C.C.		06	2028	2028	5.000								5.000
	BLO0172	Instalaciones destinadas a la protección contraincendios en el Muelle Adosado al Dique de Botafoc (S.M.D)			2025	2025	1.100					1.100			
	BLO0173	Ampliación y mejora del edificio de oficinas en el puerto de Eivissa (10)			2025	2027	3.000					100	2.100	800	
	BLO0117	Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de Botafoc		01	2023	2024	10.900			5.900	5.000				
	BLO0079	Edificio Cofradía pescadores en MMCC (11)			2024	2025	2.000				200	1.800			
	BLO0174	Reconfiguración de las estructuras marítimas de defensa del canal de entrada interior del puerto			2026	2027	10.000						6.000	4.000	
	BLO0175	Renovación de los sistemas de defensa de los muelles del puerto de Eivissa			2024	2025	2.000				1.000	1.000			
	BLO0176	Adecuación y mejora estructural de los duques de Alba de la zona Sur			2025	2025	1.000					1.000			
	BLO0177	Ampliación del tacón de la parte Sur del Muelle Transversal Norte en Botafoc		06	2025	2025	1.500					1.500			
	BLO0178	Nueva red containtcendios en los MMCC (SyP)			2025	2026	1.500					900	600		
	BLO0179	Almacén cubierto en MMCC del puerto de Eivissa (12)			2025	2026	1.100					600	500		
SUBTOTAL							701.337	38.816	9.938	29.252	65.547	62.804	138.670	191.057	165.253

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027

PAGOS (Miles de Euros)

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven.	Objetivo	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
			(*)	Nº											
Suma anterior:							701.337	38.816	9.938	29.252	65.547	62.804	138.670	191.057	165.253
0610		PUERTO DE LA SAVINA													
		ACTUACIONES EN PUERTO DE LA SAVINA			2019	2025	10.948	7.548	0	0	1.800	1.600	0	0	0
	BLO0111	Nuevo edificio destinado para uso de la industria pesquera			2020	2021	1.042	1.042							
	BLO0180	Habilitación de la primera planta del edificio A de servicios			2024	2024	1.100			1.100					
	BLO0108	Acondicionamiento de viales y zonas peatonales de acceso al puerto		12	2019	2021	6.506	6.506							
	BLO0181	Adecuación y mejora del dique y del muelle diente exterior		01	2024	2025	2.300				700	1.600			
0625		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE LA SAVINA			2025	2026	3.588	0	0	0	0	1.600	1.988	0	0
	BLO0182	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles de pasajeros del puerto de La Savina	FEDER4	20	2025	2026	2.988					1.000	1.988		
	BLO0183	Actuaciones para la autosuficiencia energética de la Estación Marítima del puerto de La Savina		20	2025	2025	600					600			
0611		PUERTO DE MAÓ													
		ACTUACIONES EN MUELLE COS NOU			2025	2027	21.100	0	0	0	0	3.000	9.200	8.900	0
	BLO0099	Estación Marítima en los Muelles del Cos Nou			2025	2027	15.100					3.000	8.000	4.100	
	BLO0184	Acondicionamiento de parcela al norte del Cos Nou			2027	2027	2.000							2.000	
	BLO0185	Ordenación de superficies y viales en las explanadas del Cos Nou		12	2026	2027	4.000						1.200	2.800	
0626		ACTUACIONES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN EL PUERTO DE MAÓ			2020	2026	10.220	1.054	0	0	2.532	1.000	5.634	0	0
	BLO0186	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles del Cos Nou del puerto de Maó	PATSYD	20	2024	2024	2.532				2.532				
	BLO0187	Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en el muelle de cruceros del puerto de Maó	FEDER4	20	2025	2026	6.634					1.000	5.634		
	BLO0097	Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Maó (FEI)	IDAE	20	2020	2021	1.054	1.054							
0627		ACTUACIONES RELATIVAS A PUERTO-CIUDAD EN EL PUERTO DE MAÓ			2019	2027	8.919	975	43	0	100	4.400	1.500	1.900	0
	BLO0188	Reurbanización de la Ribera Sur del puerto de Maó entre La Colarsega y Cala Figuera (13)		21	2024	2027	7.000				100	4.000	1.000	1.900	
	BLO0189	Rampa de acceso a los muelles entre Cala Corb y Moll de'n Pons (13)		21	2026	2026	900					400	500		
	BLO0107	Mejora de la accesibilidad peatonal en la Costa de Ses Voltes		21	2019	2022	1.019	975	43						
0612		RESTO DE ACTUACIONES EN EL PUERTO DE MAÓ			2019	2027	37.835	5.719	370	0	1.396	6.250	8.850	15.250	0
	BLO0190	Mejora del Muelle de Poniente de la Base Naval		06	2027	2027	8.000							8.000	
	BLO0104	Desplazamiento de líneas de A.T. en el acceso Oeste del puerto de Maó (14)			2027	2027	1.200							1.200	
	BLO0089	Acondicionamiento estructural del atraque de Levante del Muelle de Pasajeros			2021	2022	4.779	4.409	370						
	BLO0191	Acondicionamiento estructural del arranque del Muelle de Levante			2026	2027	1.500						450	1.050	
	BLO0105	Instalaciones destinadas a la protección contraincendios en los Muelles de la Estación Naval (SyP)			2026	2027	1.700						700	1.000	
	BLO0211	Ampliación de la superficie de operaciones del Muelle de Pasajeros			2024	2025	4.700				700	4.000			
	BLO0192	Acondicionamiento y mejora del muelle de la Isla del Aire			2025	2025	750					750			
	BLO0092	Pantalanes para embarcaciones deportivas en Cala Corb		10	2024	2024	2.006	1.310			696				
	BLO0193	Habilitación de muelles del Jonquet en el puerto de Maó		10	2019	2022	0								
	BLO0194	Acondicionamiento de infraestructuras portuarias en la Solana		10	2025	2026	1.000					600	400		
	BLO0195	Acondicionamiento y ampliación de los muelles y las superficies en Cala Figuera (7)			2025	2027	10.200					200	6.000	4.000	
	BLO0196	Habilitación y reforma de los edificios 1 y 2			2025	2026	2.000					700	1.300		
0628		ACTUACIONES EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD VIARIA EN EL PUERTO DE MAÓ			2024	2024	576	0	0	0	576	0	0	0	0
	BLO0102	Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera Me-3 (Muelle de Pasajeros)		12	2024	2024	576				576				
SUBTOTAL							794.524	54.113	10.352	29.252	71.951	80.654	165.842	217.107	165.253

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027

PAGOS (Miles de Euros)

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven.	Objetivo	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
			(*)	Nº											
Suma anterior:							794.524	54.113	10.352	29.252	71.951	80.654	165.842	217.107	165.253
0617		ACTUACIONES GENERALES PARA EL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL			2024	2025	3.100	0	0	0	1.700	1.400	0	0	0
	BLO0197	Plan de accesibilidad en los puertos de Eivissa, La Savina, Maó y Alcudia			2024	2025	3.100				1.700	1.400			
0618		ACTUACIONES GENERALES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN LOS PUERTOS DE LA APB			2024	2025	4.000	0	0	0	1.500	2.500	0	0	0
	BLO0230	Instalaciones fotovoltaicas en los aparcamientos públicos de la APB	FEDER4	11	2024	2025	2.000				500	1.500			
	BLO0198	Mejoras de eficiencia energética en los edificios de la APB según IEE	FEDER4	20	2024	2025	2.000				1.000	1.000			
6906		ACTUACIONES GENERALES EN SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA EN LOS PUERTOS DE LA APB ASOCIADAS AL MECANISMO PARA LA RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA			2023	2023	403	0	0	403	0	0	0	0	0
	BLO0199	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	20	2023	2023	403			403					
0614		EXPROPIACIONES Y ADQUISICIÓN DE TERRENOS			2019	2026	9.466	309	0	819	2.338	5.000	1.000	0	0
	BLO0064	Adq.de terrenos para nuevas explanadas en el Pto de Alcudia		18	2024	2026	4.000				1.000	2.000	1.000		
	BLO0106	Adquisición de terrenos e inmuebles en el Pto Maó		18	2019	2024	966	309		319	338				
	BLO0200	Adquisición de terrenos en Eivissa		18	2024	2025	2.000				500	1.500			
	BLO0112	Adquisición de terrenos en La Savina		18	2023	2025	2.500			500	500	1.500			
0615		INVERSIONES GENERICAS Y MENORES			2019	2025	75.805	16.506	7.830	10.410	10.639	12.540	9.140	8.740	0
	BLO0201	Rehabilitación de la cubierta y de elementos estructurales del faro de Tagomago		26	2025	2025	1.100					1.100			
	BLO0202	Rehabilitación del faro de Conejera		26	2024	2025	1.000				400	600			
	BLO0002	Señales marítimas		26	2019	2026	3.680	1.615	446	419	400	400	400		
	BLO0203	Adecuación de instalaciones técnicas en los faros de las Islas Baleares		26	2024	2025	1.620				720	900			
	BLO0204	Adecuación de instalaciones técnicas en balizas gestionas por la APE		26	2024	2025	1.100				300	800			
	BLO0003	Asistencias Técnicas			2021	2028	19.418	4.190	2.956	2.672	2.400	2.400	2.400	2.400	
	BLO0004	Obras varias y menores			2021	2028	29.378	6.775	2.047	4.556	4.000	4.000	4.000	4.000	
	BLO0006	Liquidaciones y revisiones			2021	2028	3.450	1.325	36	489	400	400	400	400	
	BLO0007	Equipos informáticos			2021	2028	1.576	295	80	240	240	240	240	240	
	BLO0012	Otras inversiones			2021	2028	8.284	2.021	1.090	1.174	1.000	1.000	1.000	1.000	
	BLO0005	2 % Cultural		24	2021	2028	5.198	285	1.174	860	779	700	700	700	
0629		DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN			2023	2027	7.500	0	0	400	700	1.600	2.400	2.400	0
	BLO0205	Infraestructuras TIC para la mejora del control del tráfico marítimo en los puertos de Ibiza y La Savina			2024	2026	2.400				300	1.100	1.000		
	BLO0206	Infraestructuras TIC para la mejora del control del tráfico marítimo en los puertos de Palma, Maó y Alcudia			2025	2027	3.100					100	1.000	2.000	
	BLO0207	I+D+I			2023	2027	2.000			400	400	400	400	400	
0616		INMOVILIZADO INTANGIBLE			2019	2027	4.114	1.074	379	661	500	500	500	500	0
	BLO0013	Otro inmovilizado inmaterial			2019	2027	4.114	1.074	379	661	500	500	500	500	
TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE							898.911	72.003	18.560	41.944	89.328	104.194	178.882	228.747	165.253

PLAN DE INVERSIONES 2023-2027

PAGOS (Miles de Euros)

OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO

Hoja 6 de 6

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
	BLO0114	Reversión de concesiones		30			0								
TOTAL OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO							0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL INVERSIÓN + OTRAS ALTAS DE INMOVILIZADO							906.841	73.833	22.780	42.434	89.818	104.684	179.142	228.897	165.253

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

Código de actuación (PGE)	Código SPIN	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2021	Real 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
	BLO0115	Mejora de la carretera Me-3 para el acceso al Cos Nou en el puerto de Maó (FFAT) (4)	FFATP	12	2024	2025	2.000				1.000	1.000			
	BLO0116	Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste del puerto de Palma (FUERA ZS)	FFATP	12	2026	2027	9.000						7.000	2.000	
TOTAL							11.000	0	0	0	1.000	1.000	7.000	2.000	0

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

ANEXO V
ESTIMACIÓN INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS
(miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA DE:

Autoridad Portuaria de Baleares

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado				Inversión Total	Anterior 2022	Realizado 2022	Previsión de Inversiones					2028 y siguientes
		Objeto	Otorgamiento	Vencimiento	Titular/Nombre				2023	2024	2025	2026	2027	
Directamente relacionadas con la actividad portuaria						29.704	804	0	0	6.500	4.950	6.450	8.000	3.000
AJ-BL00005	Explotación unión EM2/EM 3 Puerto de Palma (condicionado al modelo de gestión de terminales)	Terminal Pasajeros				6.000	0	0	0	0	1.000	2.000	2.000	1.000
AJ-BL00006	Explotación E.M. nº 4 ampliada (condicionado al modelo de gestión de terminales) - Puerto de Palma	Terminal Pasajeros				5.000	0	0	0	0	1.000	2.000	2.000	0
AJ-BL00007	Explotación de la nueva E.M. nº 1 (condicionado al modelo de gestión de terminales) - Puerto de Palma	Terminal Pasajeros				6.000	0	0	0	0	1.000	1.000	2.000	2.000
AJ-BL00008	Explotación Nueva Terminal MM.CC. En el Puerto de Palma	Terminal Pasajeros				3.000	0	0	0	0	0	1.000	2.000	0
AJ-BL00009	Explotación de un centro de almacenamiento y distribución de cemento en el Puerto de Palma (210-COP)	Terminal graneles sólidos	01/07/2016	30/06/2034	CEMEX	804	804	0	0	0	0	0	0	0
AJ-BL00010	Explotación de un centro de almacenamiento y distribución de cemento en el arranque del Dique de abrigo en el Puerto de	Terminal graneles sólidos				2.000	0	0	0	2.000	0	0	0	0
AJ-BL00011	Acondicionamiento de una área de acopio, carga y descarga en el muelle adosado - Puerto de Alcúdia	Terminal mercancías				1.000	0	0	0	500	500	0	0	0
AJ-BL00012	Acondicionamiento instalaciones de butano a nueva reglamentación Alcudia	Terminal G.L.P.			REPSOL BUTANO S.A.	900	0	0	0	0	450	450	0	0
AJ-BL00013	Estación Marítima en los Muelles de Botafoc (condicionado al modelo de gestión de terminales)	Terminal pasajeros				5.000	0	0	0	4.000	1.000	0	0	0
Instalaciones industriales						91.500	0	0	0	17.000	24.500	20.000	15.000	15.000
AJ-BL00014	Construcción y explotación de area/s de reparación y mantenimiento de embarcaciones con un sistema de elevación de	Gestión varadero				40.000	0	0	0	0	0	10.000	15.000	15.000
AJ-BL00015	Instalación de una planta de GNL para la alimentación de la central eléctrica en el Puerto de Maó	Gas natural				40.000	0	0	0	10.000	20.000	10.000	0	0
AJ-BL00016	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				4.000	0	0	0	3.000	1.000	0	0	0
AJ-BL00017	Nuevo Varadero en los actuales MMCC del Puerto de Eivissa	Gestión varadero				6.000	0	0	0	3.000	3.000	0	0	0
AJ-BL00018	Explanada para mantenimiento de embarcaciones en La Savina	Gestión varadero				1.500	0	0	0	1.000	500	0	0	0
Inversiones ligadas a la ampliación de plazos concesionales						108.079	27.966	17.800	17.000	32.700	4.800	4.500	3.313	0
AJ-BL00019	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	REAL CLUB NÁUTICO DE PALMA	12.000	0	0	0	3.000	4.500	4.500	0	0
AJ-BL00020	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		04/12/2002	03/07/2025	NAVIERA BALEAR S.L.	1.817	1.817	0	0	0	0	0	0	0
AJ-BL00021	Ampliación/mejora de las instalaciones de la actual concesión de "Club Nautico Portitxol" (148-COP)				CLUB NÁUTICO PORTITXOL	500	0	0	0	200	300	0	0	0
AJ-BL00022	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)	19/06/1967	16/12/2027	ASTILLEROS DE MALLORCA, SA	3.313	0	0	0	0	0	0	3.313	0
AJ-BL00023	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	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	22/10/1973	28/02/2044	CLUB DE MAR S.A.	59.800	10.000	17.800	16.000	16.000	0	0	0	0
AJ-BL00024	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	31/07/2010	30/01/2024	TANIT IBIZA PORT S.A.	1.015	1.015	0	0	0	0	0	0	0

ANEXO V
ESTIMACIÓN INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS
(miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA DE:

Autoridad Portuaria de Baleares

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado				Inversión Total	Anterior 2022	Realizado 2022	Previsión de Inversiones					2028 y siguientes
		Objeto	Otorgamiento	Vencimiento	TitularNombre				2023	2024	2025	2026	2027	
AJ-BL00025	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	02/12/2006	25/10/2025	SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS S.L.	6.500	0	0	1.000	5.500	0	0	0	0
AJ-BL00026	Ampliación/mejora de las instalaciones de la actual concesión de "Alcudiamar, S.L." (871 CP/G) - APROBADA	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	20/07/1988	09/10/2030	ALCUDIAMAR, SL	17.137	9.137	0	0	8.000	0	0	0	0
AJ-BL00027	Ampliación/mejora de las instalaciones de la actual concesión de "Servei Marítims Port Eivissa, S.L." (GSP118) - APROBADA	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	31/07/2008	17/05/2032	SERVEIS MARÍTIMS PORT	5.997	5.997	0	0	0	0	0	0	0
Otras						163.057	760	1.483	3.244	28.070	68.500	44.550	14.450	2.000
AJ-BL00028	Explotación de un edificio para la puesta a disposición de locales comerciales en el Muelle Viejo Nº 17 del Puerto de Palma.	Explotación locales				1.800	0	0	0	0	1.000	800	0	0
AJ-BL00029	Explotación de un edificio para usos múltiples en el Muelle Viejo nº 3 - Puerto de Palma					2.000	0	0	0	1.000	1.000	0	0	0
AJ-BL00030	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	Administración del Estado	06/04/2019	05/04/2054	INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍ	14.000	0	0	0	5.000	5.000	4.000	0	0
AJ-BL00031	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			CSIC	6.983	0	983	2.000	2.000	2.000	0	0	0
AJ-BL00032	Concurso para la construcción y explotación de un aparcamiento subterráneo en el Muelle de la Lonja del Puerto de Palma.	Aparcamiento vehículos				18.000	0	0	0	3.000	4.000	11.000	0	0
AJ-BL00033	Museo Marítimo de Mallorca en el puerto de Palma	Museo Marítimo				4.800	0	0	0	0	500	3.000	1.300	0
AJ-BL00034	Aparcamiento para la zona del Contramuelle Mollet y de los muelles y explanadas para la industria pesquera del puerto de	Aparcamiento vehículos				8.200	0	0	0	0	3.500	3.300	1.400	0
AJ-BL00035	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				1.000	0	0	0	1.000	0	0	0	0
AJ-BL00036	Explotación de un edificio situado en el Espigón Exteriro del Puerto de Palma (EM-438.1)	Explotación locales				500	0	0	0	500	0	0	0	0
AJ-BL00037	Explotación de un edificio situado en el Espigón Consigna del Puerto de Palma (EM-776)	Explotación locales			SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS S.L.	180	0	0	0	180	0	0	0	0
AJ-BL00038	Explotación de un edificio para reparación de embarcaciones de recreo situado en el Muelle Nuevo del Puerto de Palma (EM-	Explotación locales				111	0	0	0	111	0	0	0	0
AJ-BL00039	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				500	0	0	0	500	0	0	0	0
AJ-BL00040	Explotación de un restaurante en el Contramuelle Mollet del Puerto de Palma (GSP-175)	Explotación locales			RESTAURANTE CASA EDUARDO S.L.	150	0	0	50	100	0	0	0	0
AJ-BL00041	Bar-cafetería-restaurante en la estación marítima del Puerto de	Explotación locales				100	0	0	75	25	0	0	0	0
AJ-BL00042	Explotación del bar-cafetería de la estación marítima de formentera en el Puerto de Eivissa (EM-775)	Explotación locales			CALIMA LA SAVINA	254	0	0	254	0	0	0	0	0

ANEXO V
ESTIMACIÓN INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS
(miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA DE:

Autoridad Portuaria de Baleares

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado				Inversión Total	Anterior 2022	Realizado 2022	Previsión de Inversiones					2028 y siguientes
		Objeto	Otorgamiento	Vencimiento	TitularNombre				2023	2024	2025	2026	2027	
AJ-BL00043	Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoch del Puerto de Eivissa (EM-762.1)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios			OCIBAR, SA	365	0	0	365	0	0	0	0	0
AJ-BL00044	Aparcamiento subterráneo en el acceso Norte del puerto de Ibiza	Aparcamiento vehículos				30.000	0	0	0	4.000	26.000	0	0	0
AJ-BL00045	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				1.000	500	500	0	0	0	0	0	0
AJ-BL00046	Concesión. Gestión de una instalación náutica para pequeñas y medianas esloras en el puerto de Eivissa"	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios				4.300	0	0	0	0	550	2.000	1.750	0
AJ-BL00047	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				4.000	0	0	0	2.000	2.000	0	0	0
AJ-BL00048	Gestión de puestos de amarre en los Muelles de Levante del Puerto de Maó	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios				900	0	0	0	0	450	450	0	0
AJ-BL00049	I.N.D. Cala Figuera Mahón	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios				4.000	0	0	0	500	1.500	2.000	0	0
AJ-BL00050	Gestión de puestos de amarre en la zona de la Colárasega del Puerto de Maó (EM-780)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios				500	0	0	500	0	0	0	0	0
AJ-BL00051	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				10.000	0	0	0	1.000	5.000	4.000	0	0
AJ-BL00052	Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoch del puerto de Eivissa (GSP-166; EM-762)	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios	01/08/2019	31/07/2021		260	260	0	0	0	0	0	0	0
AJ-BL00053	Concesión. Gestión de puestos de amarre y locales comerciales en Botafoch del puerto de Eivissa	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios				30.000	0	0	0	0	8.000	10.000	10.000	2.000
AJ-BL00054	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 Rellotge del puerto de Maó	Gestión puestos de amarre y servicios complementarios				3.000	0	0	0	3.000	0	0	0	0
AJ-BL00055	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			PUERTOS Y LITORALES SOSTENIBLES	154	0	0	0	154	0	0	0	0
AJ-BL00056	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				8.000	0	0	0	4.000	4.000	0	0	0
AJ-BL00057	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				8.000	0	0	0	0	4.000	4.000	0	0
TOTAL						392.340	29.530	19.283	20.244	84.270	102.750	75.500	40.763	20.000

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 ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA						
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 confluientes, 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). Se ha elevado para trámite ambiental y actualmente se encuentra en fase de consultas.
PALMA: Adecuación de accesos, superficies y viales en los Muelles de Poniente y Perares	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	2023/2025	en proyecto	Tráficos confluientes 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.
EIVISSA: Ampliación y mejora de los viales de acceso a las explanadas del Botafoç	5.000	2025/2027	en proyecto	Congestión de tráfico de entrada al puerto causada por la gran densidad de vehículos pesados que acceden y salen de las explanadas en determinadas horas		Creación de un tercer carril, que funcionará de forma reversible, según se realicen las operaciones de entrada y salida del puerto. Esta actuación lleva aparejada una restructuración de las zonas peatonales, las zonas ajardinadas y del resto de espacios libres de edificación que se encuentran en el acceso a las explanadas del Botafoç.
2.- FERROCARRIL						
Ninguna						

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

⁽²⁾ 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 (período estimado)	Situación administrativa ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA						
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 tráficof portuarios y extraportuarios confluientes, 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 tráficof 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).
2.- FERROCARRIL						
Ninguna						

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

⁽²⁾ 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 ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA						
2.- FERROCARRIL						

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

⁽²⁾ 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 TOTAL estimada (Miles de €)	Inversión A.P. estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA							
PALMA: Acceso a la autovía de Poniente desde el Dique del Oeste	9.000		2025/2027	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 confluientes, 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 carretera 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 utilizan 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 aclarado las dudas contables sobre las transmisiones/altas/bajas patrimoniales entre administraciones. Actualmente se encuentra pendiente de aprobación del proyecto por parte del CIME, para posteriormente iniciar la fase de expropiaciones por parte del CIME.
2.- FERROCARRIL							

⁽¹⁾ Incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)

⁽²⁾ en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

ANEXO V. PROGRAMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA Y PRESUPUESTO

- ✓ Importe Neto de la Cifra de Negocios 2023/2027.
- ✓ Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2023/2027.
- ✓ Cuadro de Financiación 2023/2027.
- ✓ Balance 2023/2027.
- ✓ Estado de Flujos de Efectivo 2023/2027.
- ✓ 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.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

(Miles de euros)

CONCEPTO	Real 2022	2023		Presupuesto 2024	PREVISIONES		
		Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre		2025	2026	2027
A. Tasas portuarias	51.142	62.120	60.248	64.506	64.694	65.673	67.906
a) Tasa de ocupación	18.231	24.143	21.932	24.050	24.505	24.509	25.833
b) Tasas de utilización	25.327	26.952	29.442	29.545	29.384	30.060	30.462
1. Tasa del buque (T1)	6.859	8.069	7.781	7.544	7.641	7.727	7.811
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	2.839	3.360	3.656	3.663	3.141	3.415	3.415
3. Tasa del pasaje (T2)	8.934	7.436	9.492	9.553	9.648	9.796	9.944
4. Tasa de la mercancía (T3)	6.153	7.686	7.932	8.120	8.277	8.433	8.589
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	40	134	68	139	142	145	148
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	503	266	513	525	536	546	556
c) Tasa de actividad	6.263	9.427	7.353	9.398	9.288	9.583	10.087
d) Tasa de ayudas a la navegación	1.321	1.598	1.522	1.513	1.517	1.520	1.524
B. Otros ingresos de negocio	35.660	36.930	41.985	42.078	42.761	42.925	45.757
a) Importes adicionales a las tasas	23.390	26.117	29.783	29.783	30.351	30.402	33.125
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	8.267	8.020	8.104	8.132	8.168	8.200	8.229
c) Tarifas por el servicio de recepción de desechos generados por buques.	4.003	2.793	4.099	4.163	4.243	4.323	4.403

Importe neto de la cifra de negocios	86.801	99.050	102.234	106.584	107.455	108.598	113.663
---	---------------	---------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	0	6	1	5	3
5. Otros ingresos de explotación	12.688	2.812	4.283	3.041	7.057	2.677	2.677
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	9.381	1.450	2.500	1.450	5.830	1.450	1.450
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	2.109	-	137	99	15	15	15
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	173	179	129	92	92	92	92
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	1.025	1.183	1.517	1.399	1.119	1.119	1.119

Tráfico total (Miles tons)	15.517	15.336	15.748	16.138	16.448	16.759	17.069
UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)	279.043	251.251	283.492	290.205	295.786	301.367	306.948
Pasajeros (número)	8.745.651	8.516.835	9.168.107	9.194.406	9.310.760	9.470.803	9.631.245
Superficie Total Terrestre (m2)	2.043.709	2.079.979	2.079.709	2.079.709	2.079.709	2.079.709	2.139.709
Superficie Concesionable (m2)	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.308.428
Superficie en concesión (m2)	480.748	527.000	525.000	525.000	535.000	535.900	583.900
Ratio m2 concesión/m2 superficie total concesionable (%)	38,51	42,21	42,05	42,05	42,85	42,93	44,63

Importe Neto Cifra Negocios por tonelada (Euros/ton)	5,59	6,46	6,49	6,60	6,53	6,48	6,66
Ingresos Tasas portuarias por tonelada (Euros/ton)	3,30	4,05	3,83	4,00	3,93	3,92	3,98
Tasa del buque/G.T. (Euros/G.T.)	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Tasa del pasaje/Pasajero (Euros/pasajero)	1,02	0,87	1,04	1,04	1,04	1,03	1,03
Tasa de la mercancía/tonelada (Euros/ton)	0,40	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Tasa ocupación/Importe Neto Cifra de Negocios (%)	21,00	24,37	21,45	22,56	22,81	22,57	22,73
Tasas ocupación y actividad/Importe Neto Cifra Negocios (%)	28,22	33,89	28,64	31,38	31,45	31,39	31,60
Tasa ocupación/Superficie en concesión (Euros/m2)	37,92	45,81	41,77	45,81	45,80	45,73	44,24
Tasas ocupación y actividad/Superficie en concesión (Euros/m2)	50,95	63,70	55,78	63,71	63,16	63,62	61,52

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2025	2026	2027
1. Importe neto de la cifra de negocios	86.801	99.050	102.234	106.584	107.455	108.598	113.663
A. Tasas portuarias	51.142	62.120	60.248	64.506	64.694	65.673	67.906
a) Tasa de ocupación	18.231	24.143	21.932	24.050	24.505	24.509	25.833
b) Tasas de utilización	25.327	26.952	29.442	29.545	29.384	30.060	30.462
1. Tasa del buque (T1)	6.859	8.069	7.781	7.544	7.641	7.727	7.811
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	2.839	3.360	3.656	3.663	3.141	3.415	3.415
3. Tasa del pasaje (T2)	8.934	7.436	9.492	9.553	9.648	9.796	9.944
4. Tasa de la mercancía (T3)	6.153	7.686	7.932	8.120	8.277	8.433	8.589
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	40	134	68	139	142	145	148
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	503	266	513	525	536	546	556
c) Tasa de actividad	6.263	9.427	7.353	9.398	9.288	9.583	10.087
d) Tasa de ayudas a la navegación	1.321	1.598	1.522	1.513	1.517	1.520	1.524
B. Otros ingresos de negocio	35.660	36.930	41.985	42.078	42.761	42.925	45.757
a) Importes adicionales a las tasas	23.390	26.117	29.783	29.783	30.351	30.402	33.125
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	8.267	8.020	8.104	8.132	8.168	8.200	8.229
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	4.003	2.793	4.099	4.163	4.243	4.323	4.403
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	0	6	1	5	3
5. Otros ingresos de explotación	12.688	2.812	4.283	3.041	7.057	2.677	2.677
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	9.381	1.450	2.500	1.450	5.830	1.450	1.450
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	2.109	-	137	99	15	15	15
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	173	179	129	92	92	92	92
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	1.025	1.183	1.517	1.399	1.119	1.119	1.119
6. Gastos de personal	(14.751)	(21.004)	(18.297)	(22.831)	(24.493)	(26.463)	(28.584)
a) Sueldos, salarios y asimilados	(10.682)	(15.648)	(12.941)	(15.938)	(17.107)	(18.495)	(19.989)
b) Indemnizaciones	-	(200)	(180)	(200)	(200)	(200)	(200)
c) Cargas sociales	(4.093)	(5.156)	(5.176)	(6.694)	(7.185)	(7.768)	(8.395)
d) Provisiones	24	-	-	-	-	-	-
7. Otros gastos de explotación	(35.522)	(42.535)	(36.158)	(42.482)	(46.204)	(43.534)	(43.361)
a) Servicios exteriores	(23.107)	(38.055)	(30.212)	(36.203)	(35.718)	(36.964)	(37.092)
1. Reparaciones y conservación	(9.964)	(16.524)	(13.561)	(17.505)	(17.997)	(17.792)	(17.577)
a. Reparaciones y conservación (excluido Marpol)	(7.956)	(13.024)	(11.461)	(14.005)	(14.497)	(14.292)	(14.077)
b. Gastos de recogida de desechos generados por buques Marpol	(2.008)	(3.500)	(2.100)	(3.500)	(3.500)	(3.500)	(3.500)
2. Servicios de profesionales independientes	(2.520)	(3.303)	(2.643)	(3.920)	(3.725)	(3.618)	(3.552)
3. Suministros y consumos	(4.481)	(9.586)	(6.231)	(6.236)	(6.401)	(6.779)	(7.004)
4. Otros servicios exteriores	(6.143)	(8.641)	(7.777)	(8.542)	(7.595)	(8.776)	(8.959)
b) Tributos	(1.148)	(1.350)	(1.200)	(1.350)	(1.377)	(1.391)	(1.405)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(413)	(250)	(350)	(250)	(100)	(100)	(50)
d) Otros gastos de gestión corriente	(8.566)	(352)	(1.915)	(1.951)	(6.323)	(2.250)	(2.250)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1.b) RDL 2/2011	(985)	(1.096)	(1.023)	(1.205)	(1.290)	(1.294)	(1.313)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(1.303)	(1.432)	(1.458)	(1.523)	(1.397)	(1.535)	(1.251)
8. Amortizaciones del inmovilizado	(18.533)	(19.999)	(20.194)	(19.616)	(22.856)	(26.397)	(31.894)
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	942	1.027	939	969	1.486	1.835	2.466
10. Excesos de provisiones	463	-	-	2.131	8.149	-	-
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	542	-	-	-	3.488	-	-
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	542	-	-	-	3.488	-	-
Otros resultados	29	-	-	-	-	-	-
a) Ingresos excepcionales	29	-	-	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)	32.660	19.351	32.808	27.801	34.083	16.722	14.969
12. Ingresos financieros	208	30	1.020	1.297	842	26	20
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	208	30	1.020	1.297	842	26	20
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-	-	-	-
13. Gastos financieros	(64)	(66)	(361)	(287)	(3)	(3)	(3)
a) Por deudas con terceros	(2)	(5)	-	-	-	-	-
b) Por actualización de provisiones	(62)	(61)	(361)	(287)	(3)	(3)	(3)
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	-	-	-	-	-	-
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	144	(36)	659	1.011	840	23	17
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	32.804	19.315	33.466	28.812	34.923	16.745	14.987
17. Impuesto sobre beneficios	134	(2)	(53)	(52)	(97)	(27)	(27)
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	32.937	19.312	33.413	28.760	34.826	16.718	14.960
RESUMEN DE PLANTILLA							
Cifra media de empleados	302	391	344	407	417	427	437
Cifra final de empleados	291	391	366	407	417	427	437
Variación interanual retribución media (x 100)	0,0%	0,0%	6,4%	4,1%	4,8%	5,6%	5,6%

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2025	2026	2027
A) FLUJOS EFECTIVO DE LAS ACTIV. DE EXPLOTACIÓN	62.146	40.898	56.301	49.099	44.473	45.993	45.538
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	32.804	19.315	33.466	28.812	34.923	16.745	14.987
2. Ajustes del resultado	24.842	20.653	19.866	16.743	13.376	24.446	29.318
a) Amortización del inmovilizado (+)	18.533	19.999	20.194	19.616	22.856	26.397	31.894
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
c) Variación de provisiones (+/-)	8.139	1.824	1.399	(801)	(7.953)	-	-
d) Imputación de subvenciones (-)	(942)	(1.027)	(939)	(969)	(1.486)	(1.835)	(2.466)
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmov. (+/-)	(542)	-	-	-	(3.488)	-	-
f) Rdos. por bajas y enajenac. de instrum. financ. (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
g) Ingresos financieros (-)	(208)	(30)	(1.020)	(1.297)	(842)	(26)	(20)
h) Gastos financieros (+)	64	66	361	287	3	3	3
i) Variación valor razonable en instr. financieros (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
j) Ingresos trasp. al rdo. por concesiones revertidas (-)	(173)	(179)	(129)	(92)	(92)	(92)	(92)
k) Imputac. a rdos. anticipos ventas o prestac. servicios (-)	-	-	-	-	-	-	-
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	(29)	-	(0)	-	4.380	(0)	(0)
3. Cambios en el capital corriente	7.443	(321)	1.275	859	1.097	475	204
a) Existencias (+/-)	12	2	5	4	3	2	2
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	6.098	(238)	598	(46)	180	373	(340)
c) Otros activos corrientes (+/-)	(1.244)	-	-	-	1.244	-	-
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	830	1.272	1.217	2.085	283	218	548
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	1.987	(1.017)	(54)	(693)	(124)	142	144
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(239)	(340)	(490)	(490)	(490)	(260)	(150)
4. Otros flujos de efectivo de las activ. de explotación	(2.943)	1.250	1.694	2.685	(4.923)	4.327	1.029
a) Pagos de intereses (-)	(2)	(60)	(353)	(284)	-	-	-
b) Cobro de dividendos (+)	-	-	-	-	-	-	-
c) Cobros de intereses (+)	75	30	1.020	1.297	842	26	20
d) Pagos principales e intereses de demora por litigios tarif. (-)	(8)	-	(143)	(5)	-	-	-
e) Cobros del OPPE por princip. e inter. de demora litig. tarif. (+)	156	-	-	-	-	-	-
f) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	(3.164)	1.281	1.385	1.676	(1.386)	4.301	1.009
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	-	-	(215)	-	(4.380)	-	-
B) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(98.941)	(34.851)	(71.855)	(89.227)	(61.316)	(103.809)	(228.674)
6. Pagos por inversiones (-)	(99.556)	(59.879)	(71.886)	(89.328)	(104.194)	(178.882)	(228.747)
a) Empresas del grupo y asociadas (-)	(3.845)	-	-	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible (-)	-	(500)	(900)	(1.200)	(2.100)	(2.900)	(2.900)
c) Inmovilizado material (-)	(18.560)	(59.379)	(41.044)	(88.128)	(102.094)	(175.982)	(225.847)
d) Inversiones inmobiliarias (-)	-	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros(-)	(77.151)	-	(29.942)	-	-	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
7. Cobros por desinversiones (+)	615	25.028	31	101	42.878	75.073	73
a) Empresas del grupo y asociadas	11	28	31	101	4.248	73	73
b) Inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
c) Inmovilizado material	604	-	-	-	-	-	-
d) Inversiones inmobiliarias	-	-	-	-	3.495	-	-
e) Otros activos financieros	-	25.000	-	-	35.136	75.000	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
h) Deducción del IVA soportado (+)	-	-	-	-	-	-	-
C) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	540	2.107	3.116	8.503	4.612	2.305	198.741
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	540	2.107	3.116	8.503	4.612	2.305	(1.259)
a) Subvenciones europeas (+)	540	3.007	3.116	9.503	5.612	9.305	741
b) Aumento/Disminución de Patrimonio (+/-)	-	(900)	-	(1.000)	(1.000)	(7.000)	(2.000)
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	-	-	-	-	-	-	200.000
a) Emisión	-	-	-	-	-	-	200.000
1. Deudas con entidades de crédito (+)	-	-	-	-	-	-	200.000
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 (-)	-	-	-	-	-	-	-
E) AUMENTO/ DISMINUC. NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.	(36.254)	8.153	(12.439)	(31.625)	(12.231)	(55.511)	15.605
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio.	199.263	199.411	163.008	150.570	118.945	106.714	51.203
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio.	163.008	207.565	150.570	118.945	106.714	51.203	66.808
Inversiones en Inmovilizado no financiero (Anexo LPGE)	(18.560)	(59.879)	(41.944)	(89.328)	(104.194)	(178.882)	(228.747)

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

ORÍGENES	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2.025	2.026	2.027
1. Recursos procedentes de las operaciones	58.155	39.457	53.881	46.640	49.322	41.606	44.430
2. Ampliaciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo de Compensación Interportuario recibido	1.025	1.183	1.517	1.399	1.119	1.119	1.119
4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	535	3.402	2.675	10.271	5.634	9.305	741
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital	535	3.402	2.675	10.271	5.634	9.305	741
FEDER M.C.A. 14/20	-	-	-	-	-	-	-
Feder M.C.A. 21/27 (F4).	-	-	-	900	3.900	9.305	741
CEF (TEN,RTE).	-	-	-	-	-	-	-
CEF 21/27.	-	-	-	-	-	-	-
BAR Brexit.	-	-	-	-	-	-	-
PATSYD.	-	-	41	4.883	-	-	-
FEMPA.	-	-	-	-	-	-	-
Otras de la Unión Europea	-	794	-	794	50	-	-
Fondos MRR.	-	2.608	2.634	3.694	1.684	-	-
Otras subvenciones, donaciones y legados de capital	535	-	-	-	-	-	-
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos por reversión de concesiones	-	-	-	-	-	-	-
5. Altas de pasivo no corriente	3.675	1.276	3.638	3.456	3.422	3.456	203.490
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito	-	-	-	-	-	-	200.000
b) Deudas a l.p con proveedores de inmovilizado	3.675	1.276	3.638	3.456	3.422	3.456	3.490
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	-	-	-	-	-	-	-
6. Bajas de activo no corriente	901	409	492	776	9.976	2.848	3.047
a) Enajenación de activos no corrientes	604	-	-	-	3.495	-	-
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	28	101	101	327	3.994	2.454	2.744
d) Cancel./trasp. c.p. de otras inversiones financieras a l.p.	269	308	391	449	1.922	394	302
e) Transferencias de activos a otros org. Públicos	-	-	-	-	566	-	-
7. Otros	156	-	-	-	-	-	-
TOTAL ORÍGENES	64.447	45.727	62.204	62.542	69.472	58.333	252.827

APLICACIONES	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2.025	2.026	2.027
1. Altas de activo no corriente	26.393	63.544	40.302	90.439	119.187	185.392	222.346
a) Adquisiciones inmov. intangible, material e invers. Inmobiliarias	20.781	63.204	39.798	89.935	103.724	185.132	222.196
b) Inmovilizado financiero	5.612	340	504	504	15.463	260	150
Participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
Subvenciones a cobrar a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
Préstamos a l.p. concedidos al Fondo de Accesibilidad	3.845	-	-	-	14.973	-	-
Otras inversiones financieras a l.p	1.767	340	504	504	490	260	150
c) Inmovilizado por concesiones revertidas	-	-	-	-	-	-	-
d) Transferencias de activos desde otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
2. Reducciones de patrimonio	-	1.000	100	1.000	1.566	6.900	2.000
3. Fondo de Compensación Interportuario aportado	1.303	1.432	1.458	1.523	1.397	1.535	1.251
4. Bajas de pasivo no corriente	1.658	1.660	3.996	4.159	7.935	3.324	3.357
a) Canc./trasp. a c.p. deudas con entidades de crédito	-	-	-	-	-	-	-
b) Canc./trasp. a c.p. deudas con proveedores de inmovilizado	1.658	1.660	3.781	4.159	3.555	3.324	3.357
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.	-	-	215	-	4.380	-	-
5. Otros	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL APLICACIONES	29.354	67.636	45.856	97.121	130.084	197.151	228.954
VARIACIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE	35.093	(21.909)	16.348	(34.579)	(60.612)	(138.818)	23.873
Fondo de maniobra principio de ejercicio	220.276	235.820	255.369	271.717	237.138	176.525	37.708
Variación de circulante	35.093	(21.909)	16.348	(34.579)	(60.612)	(138.818)	23.873
Fondo de maniobra final de ejercicio	255.369	213.912	271.717	237.138	176.525	37.708	61.581

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

ACTIVO	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2.025	2.026	2.027
A) ACTIVO NO CORRIENTE	473.659	522.737	493.275	563.323	648.787	804.934	992.340
I. Inmovilizado intangible	892	3.088	3.999	4.755	6.193	8.179	9.596
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	-	-	-	320	800	1.860	3.240
2. Aplicaciones informáticas	892	2.075	3.099	3.235	3.293	3.419	3.456
3. Anticipos para inmovilizaciones intangibles	-	1.013	900	1.200	2.100	2.900	2.900
II. Inmovilizado material	389.454	438.160	398.223	468.731	541.808	699.338	877.929
1. Terrenos y bienes naturales	77.038	78.433	71.698	73.698	76.895	77.775	71.382
2. Construcciones	245.555	267.557	248.671	240.661	292.349	320.484	340.691
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	8.556	7.332	10.113	11.866	19.282	42.577	90.794
4. Inmovilizado en curso y anticipos	56.176	82.071	64.817	139.486	150.075	255.221	371.870
5. Otro inmovilizado	2.129	2.767	2.923	3.020	3.207	3.281	3.192
III. Inversiones inmobiliarias	75.815	75.504	83.545	82.599	84.000	83.220	93.514
1. Terrenos	64.034	64.034	69.928	69.928	71.253	71.373	77.767
2. Construcciones	11.782	11.470	13.617	12.672	12.747	11.847	15.747
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	5.520	5.419	5.419	5.092	16.071	13.617	10.873
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	5.520	5.419	5.419	5.092	16.071	13.617	10.873
V. Inversiones financieras a largo plazo	1.732	459	1.868	1.947	613	507	381
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a terceros	488	459	624	703	613	507	381
3. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-	-	-	-	-	-
4. Otros activos financieros	1.244	-	1.244	1.244	-	-	-
VI. Activos por impuesto diferido	245	107	222	198	101	74	47
VII. Deudores comerciales no corrientes	-	-	-	-	-	-	-
B) ACTIVO CORRIENTE	268.399	230.422	284.278	251.612	205.773	70.953	86.162
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
II. Existencias	23	2	18	15	12	9	8
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	25.279	17.755	23.588	22.325	23.975	19.668	19.274
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	14.037	11.609	13.901	14.300	14.530	14.600	15.306
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	150	-	-	-	-	-	-
3. Deudores varios	312	316	354	411	444	367	276
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	46	-	15	-	-	-	-
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	10.733	5.831	9.319	7.614	9.001	4.700	3.692
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	31	101	101	327	73	73	73
V. Inversiones financieras a corto plazo	80.058	5.000	110.000	110.000	75.000	-	-
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	-	-
3. Otros activos financieros	80.058	5.000	110.000	110.000	75.000	-	-
VI. Periodificaciones	-	-	-	-	-	-	-
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	163.008	207.565	150.570	118.945	106.714	51.203	66.808
1. Tesorería	163.008	207.565	150.570	118.945	106.714	51.203	66.808
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL ACTIVO (A+B)	742.058	753.159	777.553	814.935	854.560	875.887	1.078.502

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

(en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Cierre real 2022	Presupuesto 2023 PGE	Presupuesto Actualizado 2023	Presupuesto 2024	2.025	2.026	2.027
A) PATRIMONIO NETO	696.112	712.044	730.573	765.192	801.445	816.748	828.297
A-1) Fondos propios	674.452	688.358	707.766	735.525	768.785	778.603	791.563
I. Patrimonio	212.383	211.183	212.283	211.283	209.718	202.818	200.818
II. Resultados acumulados	429.132	457.862	462.069	495.482	524.242	559.068	575.786
III. Resultado del ejercicio	32.937	19.312	33.413	28.760	34.826	16.718	14.960
A-2) Ajustes por cambios de valor	-	-	-	-	-	-	-
I. Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	-	-	-	-
II. Operaciones de cobertura	-	-	-	-	-	-	-
III. Otros	-	-	-	-	-	-	-
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	21.660	23.686	22.807	29.667	32.660	38.145	36.734
B) PASIVO NO CORRIENTE	32.916	24.605	34.419	35.269	23.867	25.893	225.623
I. Provisiones a largo plazo	12.449	5.972	13.636	12.837	507	510	512
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	215	215	-	-	-	-	-
2. Provisión para responsabilidades	12.234	5.757	13.636	12.837	507	510	512
3. Otras provisiones	-	-	-	-	-	-	-
II. Deudas a largo plazo	14.187	11.428	14.045	13.343	13.210	13.342	213.475
1. Deudas con entidades de crédito	-	-	-	-	-	-	200.000
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras	14.187	11.428	14.045	13.343	13.210	13.342	13.475
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
IV. Pasivos por impuesto diferido	6.280	7.205	6.738	9.088	10.150	12.042	11.636
V. Periodificaciones a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
C) PASIVO CORRIENTE	13.030	16.511	12.561	14.475	29.248	33.245	24.582
II. Provisiones a corto plazo	-	723	-	-	-	-	-
III. Deudas a corto plazo	4.068	6.068	2.009	2.626	2.165	8.425	1.884
1. Deudas con entidades de crédito	-	-	-	-	-	-	-
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	3.537	5.698	1.391	1.998	1.528	7.778	1.227
3. Otros pasivos financieros	531	370	619	628	638	648	658
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	173	-	-	-	14.973	12.592	9.921
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	8.789	9.719	10.551	11.849	12.110	12.228	12.776
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	6.256	6.469	7.566	9.603	9.841	9.914	10.416
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	395	-	805	23	-	-	-
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	2.137	3.250	2.180	2.224	2.268	2.314	2.360
VI. Periodificaciones	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)	742.058	753.159	777.553	814.935	854.560	875.887	1.078.502

	2023	2024	2025	2026	2027	PdE. 2023
Porcentaje general a aplicar	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
	Cierre Real 2022	Previsión Cierre 2023	Presupuesto	2025	2026	Previsión Cierre 2022
Tasa de ayudas a la navegación Art. 159 3.a)	302	305	307	307	307	366
a = Cuantía de la aportación (80% de la tasa)	242,00	244,00	245,00	246,00	246,00	293,00
b = Regularización tasa 2022	-	-	-	-	-	-
Resultado del ejercicio (A.4).	32.937	33.413	28.760	34.826	16.718	28.730
Amortizaciones (Ep.8)	18.533	20.194	19.616	22.856	26.397	19.119
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-).	-542	-	-	-3.488	-	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-).	-	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-).	-942	-939	-969	-1.486	-1.835	-1.027
Otros Resultados Extraordinarios	-162	53	52	97	27	2
Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios (+/-)	-120	7	2	3	3	6
FCI Aportado (Ep.7.f)	1.303	1.458	1.523	1.397	1.535	1.303
FCI Recibido (Ep.5.d))	-1.025	-1.517	-1.399	-1.119	-1.119	-1.025
Tasa de Ayudas a la Navegación (Ep.A.d)	-1.321	-1.522	-1.513	-1.517	-1.520	-1.560
Base de la Aportación	48.660	51.147	46.072	51.569	40.204	45.548
c = Base x (1)	1.216	1.279	1.152	1.289	1.005	1.139
FONDO DE COMPENSACIÓN A APORTAR	2023	2024	2025	2026	2027	2023
Total Aportación a+b+c	1.458	1.523	1.397	1.535	1.251	1.432

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:

a) 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.

b) 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.

	2024	2025	2026	2027	PdE. 2023
Porcentaje de beneficios a aportar	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%
Resultado del ejercicio (A.4)	32.937	33.413	28.760	34.826	28.730
FCL recibido (art. 159.5.b, ordinales 1º a 5º TRLPEMM) (-)	-	-	-	-	-
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-)	-542	-	-	-3.488	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-)	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-)	-942	-939	-969	-1.486	-1.027
Intereses recibidos por préstamos concedidos al Fondo Acces. (-)	-3	-120	-197	-92	-
Otros resultados extraordinarios (Ingresos -/ Gastos +)	-162	53	52	97	2
Resultado del ejercicio ajustado	31.287	32.407	27.646	29.857	27.705
Base de cálculo	31.287	32.407	27.646	29.857	27.705
Aportación anual obligatoria teórica = Base x (1)	3.911	4.051	3.456	3.732	3.463
Fondo de maniobra (+/-)	255.369	271.717	237.138	176.525	235.820
Aportac. obligat. exigibles no desemb. (deducidos pagos ptes. de compensar) (-)	-12.358	-14.102	-14.991	-14.973	-12.358
Otros activos financieros (activo no corriente) (+)	1.244	1.244	1.244	-	-
Fondo de maniobra ajustado (+/-)	244.255	258.859	223.391	161.552	223.462
150% Aportación anual teórica	5.866	6.076	5.184	5.598	5.195
Fondo maniobra ajustado negativo o < 150% Aportación anual teórica	NO	NO	NO	NO	NO

	TOTALES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Siguientes	2024
TOTAL APORTACIÓN (1)	40.355	3.800	5.088	2.215	2.364	2.727	3.381	1.871	3.759	3.911	4.051	3.456	3.732		3.463

Inversiones aprobadas reunión FFATP															
Inversión	12.542	-	-	-	342	-	1.000	200	-	1.000	1.000	7.000	2.000	-	-
Subvención asociada a inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversión neta aprobada (2)	12.542	-	-	-	342	-	1.000	200	-	1.000	1.000	7.000	2.000	-	-
Inversiones certificadas (pagos)															
Inversión certificada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvención asociada a inversión certificada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversión neta certificada (3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regularizaciones ejercicios anteriores (4) = (3) - (2)	-1.542	-	-	-	-	-342	-	-1.000	-200	-	-	-	-	-	-
Total inversión computable (5) = (2) + (4)	11.000	-	-	-	342	-342	1.000	-800	-200	1.000	1.000	7.000	2.000	-	-

TOTAL Aportaciones - Inversiones certificadas 40.355

Compensación del año (límite: aportación) (6)	9.188	-	-	-	342	-342	1.000	-800	-200	1.000	1.000	3.456	3.732	-	-
Saldo inversiones para compensaciones futuras (7)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.544	1.812	-	-

Aportación - compensación (EXIGIBLE) (8) = (1) - (6)															
Exigido de 2016	474	-	-	-	237	237	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2017	5.088	-	-	-	-	-	1.243	3.845	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2027	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total exigidos	5.562	-	-	-	237	237	1.243	3.845	-	-	-	-	-	-	-
Prescripciones (10)	15.684	-	-	-	-	-	3.326	-	2.215	2.022	3.069	2.381	2.671	-	-
Total saldo deudas con empr. grupo. c.p. (11)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14.973	12.592	9.921	-

(6) La compensación es la inversión computable (5), con el límite de la aportación (1). Si la inversión computable del año es inferior a la aportación, se utiliza el saldo pendiente para compensaciones futuras que quedaba al final del ejercicio anterior, también con el límite de la Aportación del año actual. Si la Aportación es 0, no hay compensación.
(7) El saldo de inversiones para compensaciones futuras es la inversión computable del año (5) menos la compensación del año (6).
(10) Prescriben las cantidades pendientes de exigir transcurridos 5 años (Exigible menos total exigido).
(11) Total exigible periodo "n-4" a "n", pendiente de exigir al cierre del ejercicio.

AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

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

PLAN DE EMPRESA 2024

Versión OPPE 18/10/2023 14:36

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	PdE. 2023
Resultados del ejercicio despues de impuestos	16.393	30.189	32.937	33.413	28.760	34.826	16.718	14.960	2023
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado (+/-)	-	-	-542	-	-	-3.488	-	-	19.312
Otros Resultados Extraordinarios (+/-)	-344	888	-162	53	52	97	27	27	-
+/- Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios	60	60	-120	7	2	3	3	3	6
- Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- FCI recibido	-1.151	-994	-1.025	-1.517	-1.399	-1.119	-1.119	-1.119	-1.183
+ FCI aportado	1.319	864	1.303	1.458	1.523	1.397	1.535	1.251	1.432
+ Ajuste dotación amortización prorrateo altas	8	25	29	22	16	11	94	75	48
Resultados del ejercicio ajustados	16.285	31.032	32.419	33.437	28.954	31.726	17.257	15.196	19.618

	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027	31-12-2022	31-12-2023
Saldo Balance Activo no corriente	453.209	464.372	474.257	473.659	493.275	563.323	648.787	804.934	992.340	479.602	522.737
Inmovilizado material en curso	-45.298	-66.817	-51.163	-56.176	-64.817	-139.486	-150.075	-255.221	-371.870	-38.952	-82.071
Terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Activos por impuesto diferido	-56	-1.031	-112	-245	-222	-198	-101	-74	-47	-109	-107
Deudores comerciales no corrientes.	-	-	-8.100	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste incorporación diques de abrigo, esclusas y accesos	-388	-302	-974	-1.104	-830	-570	-386	-3.640	-2.833	-1.024	-1.834
Saldo Balance Activo no corriente ajustado	407.467	396.223	413.908	416.133	427.406	423.069	498.224	545.998	617.589	439.517	438.725

Activo no corriente medio	401.845	405.066	415.021	421.769	425.237	460.646	522.111	581.794	439.121
----------------------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

	Cierre 2020	Cierre 2021	Cierre 2022	2023	2024	2025	2026	2027	
RENTABILIDAD ANUAL	4,05%	7,66%	7,81%	7,93%	6,81%	6,89%	3,31%	2,61%	4,47%

6,81% Prev. cierre 2022 PdE 2023

Coefficientes correctores

	2020	2021	2022	2023	2024
Tasa del buque	1,00	0,90	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

Rdos. del ejercicio ajustados 2020-2022 (suma total 3 años)	79.736
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2020-2022 (suma total 3 años):	-49.314
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2020-2022 deflactadas y aplicación coeficientes correctores 2024 (suma total 3 años):	49.133
Rdos. del ejercicio ajustados 2020-2022 (suma total 3 años)	79.555
Rdos. del ejercicio ajustados 2020-2022 (media 3 años) (a):	26.518
Media activo no corriente medio 2020-2022 (b):	407.310
Rentabilidad media ejercicios 2020-2022:	6,51%

	2020	2021	2022	
Tasa del buque	1.812	3.930	6.859	Tasa del buque
Tasa del pasaje	3.284	5.204	8.934	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	6.313	6.826	6.153	Tasa de la mercancía
Tasas deflactando sus coeficientes correctores:				
Tasa del buque	1.812	4.367	7.621	Tasa del buque
Tasa del pasaje	4.691	7.435	12.763	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	7.015	7.584	6.836	Tasa de la mercancía
Tasas deflactadas y aplicación coeficientes 2024:				
Tasa del buque	1.631	3.930	6.859	Tasa del buque
Tasa del pasaje	3.284	5.204	8.934	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	6.313	6.826	6.153	Tasa de la mercancía
TOTAL	11.228	15.960	21.945	TOTAL

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 2021	Cierre real 2022	2023		Proyecto Presupuesto 2024	2025	2026	2027
			Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre 2023				
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	2.071	4.003	2.792	4.099	4.163	4.243	4.323	4.403
Ingreso por R1	1.446	2.552	1.660	2.600	2.640	2.691	2.741	2.792
Ingreso por R2	147	527	488	553	562	573	584	595
Coefficiente corrector propuesto A.P.	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Gastos de recogida de desechos generados por buques (Marpol)	-990	-2.008	-3.500	-2.100	-3.500	-3.500	-3.500	-3.500
Resultado recepción desechos generados por buques (Marpol)	1.081	1.995	(708)	1.999	663	743	823	903

Ingreso por recepción de desechos generados por buques (PRESUPUESTO PPyGG) 4.099 4.163 4.243 4.323 4.403

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



ANEXO VI. BONIFICACIONES

- ✓ Impacto económico 2022 de las bonificaciones a las tasas portuarias.
- ✓ Cuadros de Bonificaciones 2024.
- ✓ Estimación económica de las Bonificaciones 2024.
- ✓ Memoria Justificativa de las Bonificaciones 2024.

IMPACTO ECONÓMICO BONIFICACIONES TASAS PORTUARIAS 2022

ESTIMADO	REAL	DIFERENCIA
----------	------	------------

(miles de euros)

		ESTIMADO	REAL	DIFERENCIA
ART.182	TASA DE OCUPACIÓN			
ART. 245.3	TASA DEL BUQUE	566	667	101
	TASA DE LA MERCANCÍA	72	77	5
	TASA DEL PASAJE	510	403	-107
	TOTAL	1.148	1.147	-1
	LÍMITE	5.224		
ART. 245.3 bis	TASA DEL BUQUE			0
	TASA DE LA MERCANCÍA			0
	TASA DEL PASAJE			0
	TOTAL		0	0
ART. 245.4	TASA DEL BUQUE			
	TASA DE LA MERCANCÍA			
	TOTAL			
	LÍMITE			
ART. 245.5	TASA DEL BUQUE	1.214	1.221	7
	TASA DE LA MERCANCÍA	3.365	3.974	609
	TASA DEL PASAJE	5.393	4.098	-1.295
	TOTAL	9.972	9.293	-679
	LÍMITE	15.000		

Donde **Estimado** corresponde al impacto económico estimado de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2022**

Donde **Límite** corresponde al límite de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2022**.

BONIFICACIONES 2024 (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 período denominado Temporada Baja (TB), siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.
	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, siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma 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, siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.
LINEAS REGULARES CON COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (*)	1D	Desde la primera escala, si se cumple la condición específica	40%	Desde la primera tonelada, si se cumple la condición específica	20%	A partir del primer pax, si se cumple la condición específica	20%	Servicios marítimos regulares de tráfico rodado de mercancía y/o de pasaje (como mínimo 48 escalas durante el año natural) en el puerto, que apaguen los motores de combustión y utilicen baterías o la conexión a la red eléctrica en tierra cuando el buque se encuentra atracado y en operaciones de servicio al pasaje y/o manipulación de mercancías, o bien utilicen combustibles alternativos durante su estancia en puerto (o acrediten su utilización en la navegación desde el puerto anterior)
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 período denominado Temporada Baja (TB), siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.
	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, siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE MAÓ (*)	3A	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 a todos los buques y pasajeros, desde la primera escala, siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma 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.
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE ALCUDIA (*)	4A	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 a todos los buques y pasajeros, desde la primera escala, siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.

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 2024 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 2022.

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.

Se entiende por combustibles alternativos aquellos contemplados como tales por la Directiva 2014/94/UE del Parlamento y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos

Autoridad Portuaria de: BALEARES

BONIFICACIONES 2024 (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:

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

La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente la aplicación de las bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite conjunto del importe total para el ejercicio fijado en 15.000 miles de euros.

Impacto Económico de las Bonificaciones del art. 245.3. para 2024

(euros)

Autoridad Portuaria de Baleares

INDICADORES GLOBALES	TASA DEL BUQUE				TASA DE LA MERCANCÍA				TASA DEL PASAJE				TOTAL			
	Ingresos Totales por Tasas en Presupuesto (4)	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones (5)=(4)+(2)	% Ingresos con bonificación sobre Total (6)=(3)/(4)	Corrección media de la tasa (7)=(4)/(5)	Ingresos Totales Tasas Presupuesto (4)	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones (5)=(4)+(2)	% Ingresos con bonificación sobre Total (6)=(3)/(4)	Corrección media de la tasa (7)=(4)/(5)	Ingresos Totales Tasas Presupuesto (4)	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones (5)=(4)+(2)	% Ingresos con bonificación sobre Total (6)=(3)/(4)	Corrección media de la tasa (7)=(4)/(5)	Total Impacto Económico (9)=Σ(2)	Límite Conjunto de las Bonificaciones (11)	% máximo de las bonificaciones	Consumo de la bolsa (12)=(9)/(11)
	7.544.370	8.287.361	24,3%	91,0%	8.120.406	8.231.269	2,0%	98,7%	9.553.253	10.032.249	11,7%	95,2%	1.332.849	4.388.996	20%	30,4%
TRÁFICOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS SENSIBLES, PRIORITARIOS O ESTRATÉGICOS	Cuota líquida B1 aplicando CC propuesto (1)	Importe de las bonificaciones a B1 (2)	Tipo medio	Ingresos netos B1 en presupuesto (3)=(1)-(2)	Cuota líquida B3 aplicando CC propuesto (1)	Importe de las bonificaciones a B3 (2)	Tipo medio	Ingresos netos B3 en presupuesto (3)=(1)-(2)	Cuota líquida B2 aplicando CC propuesto (1)	Importe de las bonificaciones a B2 (2)	Tipo medio	Ingresos netos B2 en presupuesto (3)=(1)-(2)	Importe Total de las cuotas líquidas aplicando CC propuesto (8)=Σ(1)	Importe Total de las bonificaciones (9)=Σ(2)		Importe Total de ingresos netos en presupuesto (10)=Σ(3)
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE PALMA	1.142.570	321.073	28%	821.497					870.668	240.384	28%	630.284	2.013.238	561.457	28%	1.451.781
LÍNEA REGULAR PUERTO DE PALMA	14.543	5.817	40%	8.726									14.543	5.817	40%	8.726
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE EIVISSA	929.716	221.233	24%	708.483					315.582	75.480	24%	240.102	1.245.298	296.712	24%	948.586
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE MAÓ	280.992	112.369	40%	168.623					121.759	48.704	40%	73.055	402.751	161.072	40%	241.679
LÍNEA REGULAR PUERTO DE MAÓ	206.114	82.446	40%	123.669	277.158	110.863	40%	166.295	285.849	114.340	40%	171.510	769.121	307.648	40%	461.473
CRUCEROS TURÍSTICOS EN EL PUERTO DE ALCÚDIA	135	54	40%	81					221	88	40%	133	355	142	40%	213
TOTAL	2.574.069	742.991	29%	1.831.079	277.158	110.863	40%	166.295	1.594.079	478.996	30%	1.115.083	4.445.306	1.332.849	30%	3.112.457

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 2024 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 2022.

% 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 2022	Estimación cierre 2023	Estimación 2024
Coefficientes reductores servicios marítimos interinsulares			
Tasa del Buque (art. 197.i)	909.469	957.283	1.028.288
Tasa de la Mercancía (art. 216.c)	923.168	982.256	1.008.601
Tasa del Pasaje (art. 208.e)	8.960.104	9.590.578	9.631.871
TOTAL	10.792.741	11.530.117	11.668.760
Bonificaciones por insularidad, especial aislamiento, y ultraperifericidad (Art. 245.5) (*)			
Tasa del Buque	1.220.550	1.276.961	1.366.018
Tasa de la Mercancía	3.974.075	4.863.168	4.981.882
Tasa del Pasaje	4.098.027	4.096.960	4.101.901
TOTAL	9.292.652	10.237.089	10.449.801

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 fijado en 15.000.000,00 euros



MEMORIA BONIFICACIONES

2024

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

CRUCEROS TURÍSTICOS

Desde la entrada en vigor de la Ley 48/2003, la Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante APB) 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 TRLPMM).

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.

Igualmente, con el fin de lograr un equilibrio económico y social y buscando garantizar la adecuada prestación del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques, especialmente al producirse la entrega de los desechos en un archipiélago y buscando facilitar tanto el reciclado como la correcta gestión de los desechos mediante una separación de estos y de este modo mejorar en el cuidado y la protección de la naturaleza, de manera que se gestione eficientemente los recursos naturales que se disponen, preservándolos para que las futuras generaciones también puedan usarlos, la APB ha considerado necesario vincular las bonificaciones establecidas al cumplimiento de una óptima gestión de los desechos y entrega de éstos al prestador de modo que se optimicen en este servicio las mejores prácticas medioambientales para lo que la condición específica de aplicación se amplía incorporando:

“Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.”

Y 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. Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.
- 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 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. Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.
- 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. Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.

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).



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

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. Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.

- 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. Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma escala.

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. Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma en la escala.



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. Siempre que se certifique la entrega segregada, en al menos un 80%, de desechos generados por el buque en el puerto, y no utilice el servicio de suministro de agua al buque, todo ello en la misma en la escala.

LINEA REGULAR EN EL PUERTO DE MAÓ

Desde la puesta en funcionamiento de la Dársena Exterior de Son Blanc, en el Puerto de Ciutadella, 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.

LINEA REGULAR

Con la puesta en funcionamiento de la instalación eléctrica, en media y baja tensión, que permite el suministro de electricidad desde el puerto a los buques que atraquen en el Muelle de Paraires, la Autoridad Portuaria de Baleares cumple con la recomendación de la Comisión Europea a los estados miembros que instalen una conexión a la red. Su finalidad es la reducción de emisiones procedentes de los motores auxiliares del buque cuando se encuentra atracado.

En consecuencia, se ha estimado establecer esta medida que incentive el crecimiento de tráfico que utilicen la conexión a la red cuando el buque se encuentra atracado, y su utilización en operaciones de servicio al pasaje y manipulación de mercancías.

Igualmente se considera que han de ser bonificados los servicios marítimos regulares con buques que apaguen los motores de combustión y utilicen baterías o la conexión a la red eléctrica en tierra cuando el buque se encuentra atracado y en operaciones de servicio al pasaje y/o manipulación de mercancías.

La bonificación a aplicar sería del 40% en las tasas del buque, de aplicación a todos los servicios marítimos de línea regular que realicen al menos 48 escalas en el puerto durante el año natural.



Resumen cuantías artículo 245.3

PUERTO	Escalas	TIPO	B1	B2	B3
PALMA	519	1A	277.478,84	198.666,34	
		1B	42.300,31	40.477,99	
		1C	1.293,47	1.239,84	
EIVISSA	168	2A	70.578,75	18.083,08	
		2B	150.653,78	57.396,83	
MAÓ	91	3A	112.368,89	48.703,53	
ALCUDIA	1	4A	53,84	88,35	
Total cruceros	779		654.727,89	364.655,95	
LR MAÓ		3B	82.445,70	114.339,70	110.863,09
LR PALMA		1D	5.817,03		
TOTAL			742.990,62	478.995,65	110.863,09
LINEA REGULAR		B1	B2	B3	TOTAL
	3B / 1D	88.262,73	114.339,70	110.863,09	313.465,53

TOTAL	B1	B2	B3	TOTAL
BONIFICACIONES 2024 (art 245.3)	742.990,62	478.995,65	110.863,09	1.332.849,36

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 2024 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
1.366.018	4.101.901	4.981.882	10.449.801



ANEXO VII SOSTENIBILIDAD

- ✓ Indicadores de Sostenibilidad Ambiental.
- ✓ Memoria de Sostenibilidad Ambiental 2022.

Autoridad Portuaria de Baleares



MEMORIA DE
SOSTENIBILIDAD

SUSTAINABILITY
REPORT

2022



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

150
ANIVERSARI

Índice de Contenidos

SALUDO DEL PRESIDENTE	5	→ MISIÓN, VISIÓN Y VALORES	33
SALUDO DEL DIRECTOR	8	→ EJES ESTRATÉGICOS	34
PERFIL INSTITUCIONAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES	10	→ OBJETIVOS	34
FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA	11	→ PLAN DE EMPRESA	35
GOBIERNO Y CALIDAD DE GESTIÓN ↓	12	SISTEMAS DE INFORMACIÓN, GESTIÓN Y APOYO A LA TOMA DE DECISIONES ↓	36
→ ÓRGANOS DE GOBIERNO Y GESTIÓN DE LA APB	14	→ SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y APLICATIVOS INFORMÁTICOS	36
→ CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	14	• CATÁLOGO DE SERVICIOS ELECTRÓNICOS	36
→ EL PRESIDENTE	15	• CATÁLOGO DE DATOS ABIERTOS	37
→ EL DIRECTOR	15	→ PRINCIPALES PROYECTOS DE 2021 EN SISTEMAS IT Y APLICACIONES DE GESTIÓN	37
→ CONSEJOS DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS	16	SISTEMAS DE GESTIÓN CERTIFICADOS: ISO 9001, ISO 14001 E ISO 30301	42
• PALMA	16	RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA	43
• ALCÚDIA	17	POLÍTICAS Y COMPROMISOS EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD Y RSC	44
• MAÓ	17	→ LA NUEVA ESTRATEGIA DE RSC DE LA APB	44
• EIVISSA	17	→ ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO CON LOS ODS	47
• LA SAVINA	17	→ EVENTOS Y NOTICIAS RELACIONADOS CON LAS DIMENSIONES Y LOS PILARES RSC	48
→ COMITÉS TÉCNICOS Y CONSULTIVOS	18	→ COMPROMISOS CON EL PACTO MUNDIAL	50
• EL COMITÉ DE DIRECCIÓN	18	CUMPLIMIENTO NORMATIVO, TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS	52
• COMITÉ DE SERVICIOS PORTUARIOS	18	→ LEY DE TRANSPARENCIA. INFORMACIÓN PUBLICADA EN WEB	52
• COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD	19	→ CÓDIGO ÉTICO	53
• COMITÉ DE CALIDAD	19	→ TRANSPARENCIA EN LA CONTRATACIÓN	53
• COMITÉ DE INNOVACIÓN PORTUARIA	19	PROYECTOS PORT CENTRE PALMA	55
UN AÑO EN IMÁGENES 2021	20	CARACTERIZACIÓN Y CERTIFICACIONES DE EMPRESAS DE SERVICIOS PORTUARIOS	56
ESTRATEGIA ↓	26	INNOVACIÓN	60
→ PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO	26	PARTICIPACIÓN E INNOVACIÓN ABIERTA EN APB. INDICADORES DE INNOVACIÓN EN 2022	61
		→ FACTORES CLAVE DE LA INNOVACIÓN	61
		→ SEGUIMIENTO DE LA PLATAFORMA DE INNOVACIÓN	61
		→ PROCEDIMIENTO DE INNOVACIÓN	61

→ PROYECTOS INNOVADORES	63	→ SEGURIDAD Y PROTECCIÓN	104
→ PUERTOS 4.0	63	• SEGURIDAD	104
→ PROYECTOS EUROPEOS	64	• PROTECCIÓN	107
→ INDICADORES DE INNOVACIÓN	65	COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL	113
→ PUERTO DEL FUTURO	65	DIMENSIÓN ECONÓMICA	116
POLO MARINO DE INNOVACIÓN	66	SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA ↓	117
PLANIFICACIÓN	67	→ CUENTA DE EXPLOTACIÓN	117
PLANIFICACIÓN FÍSICA Y ORDENACIÓN PORTUARIA ↓	68	→ BALANCE	118
→ DELIMITACIONES DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS	68	DIMENSIÓN SOCIAL	121
→ PLANES ESPECIALES	70	CAPITAL HUMANO ↓	122
→ PLANES DIRECTORES DE INFRAESTRUCTURAS	71	→ I PLAN DE IGUALDAD DE LA APB	122
→ PLANES ESTRATÉGICOS	71	→ EVOLUCIÓN DEL EMPLEO	124
→ RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL (Y SECTORIAL)	71	→ BENEFICIOS SOCIALES	124
PLANIFICACIÓN EN FAROS Y SEÑALES MARÍTIMAS	72	→ RETRIBUCIONES Y SELECCIÓN	124
INFRAESTRUCTURAS	73	FORMACIÓN	125
DIMENSIONAMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS	74	SINIESTRALIDAD LABORAL	126
PRINCIPALES INVERSIONES ACOMETIDAS EN 2022. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE APOYO A LA EXPLOTACIÓN	80	OTROS AVANCES EN LA GESTIÓN DE PERSONAS EN 2021	126
TRÁFICO	85	DIMENSIÓN AMBIENTAL	127
SERVICIOS	90	IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL. OFICINA TÉCNICA AMBIENTAL, E21-0124	128
TIPOLOGÍA DE SERVICIOS	91	ESTRATEGIA AMBIENTAL. OBJETIVOS AMBIENTALES DE LA APB	128
→ SERVICIOS GENERALES	91	EFFECTO TRACTOR DE POLÍTICAS AMBIENTALES MEDIANTE CONVENIOS CON CONCESIONARIOS	132
→ SERVICIOS PORTUARIOS	91	OBJETIVOS Y METAS EN 2022	134
→ SERVICIOS DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN	92	ASPECTOS AMBIENTALES	135
CONCESIONES	92	QUEJAS Y RECLAMACIONES AMBIENTALES	151
LÍNEAS DE NEGOCIO	92	FORMACIÓN AMBIENTAL Y ADSCRIPCIÓN DE RECURSOS HUMANOS	151
NÁUTICA DE RECREO	103	ANEXO: INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD	152
OPERACIONES PORTUARIAS ↓	104	ANEXO DE MATERIALIDAD	159



Saludo del Presidente

Queden les obres, les persones passen

150 anys donen per a molt. Són els que han passat per a què l'Autoritat Portuària de Balears s'hagi consolidat com l'organisme públic portuari essencial per a la comunitat autònoma de les Illes Balears i un dels de referència al Sistema Portuari Espanyol. Des que el 16 d'agost de 1872 s'aprovà mitjançant Reial Ordre de Creació la Junta de les Obres del Port de Palma de Mallorca fins avui, l'Autoritat Portuària de Balears ha estat compromesa amb el seu objectiu de garantir l'abastiment de la població, esdevenir motor socioeconòmic del seu entorn i ésser facilitador de la primera indústria de l'arxipèlag que és el turisme.

Una tasca que s'ha realitzat amb perseverança i tenacitat per part dels milers de persones que han format part d'aquesta institució que, amb noms, funcions i competències diferents, ha tengut l'encàrrec de gestionar els principals ports i fars d'aquest territori insular al llarg del darrer segle i mig de servei públic.

El 2022 també celebrem el trentè aniversari de la Llei 27/1992 de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant que instaura un model de gestió portuària per als ports d'interès general, basats en uns organismes públics anomenats autoritats portuàries, que és com coneixem avui l'organisme a què se li assigna la gestió dels ports de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina, així com la responsabilitat dels ajuts a la navegació de l'arxipèlag. Són trenta anys en què la gestió dels nostres ports s'ha modernitzat i ens han permès preparar-nos per fer front als reptes d'aquest inici de segle -convuls i incert-, que es dibuixen molt diferents dels que van haver d'afrontar els nostres antecessors.

Avui, la màxima que menys és més va calant a la nostra gestió diària. La sostenibilitat consisteix en això: treure'n el màxim profit de l'entorn consumint-

ne el mínim. L'Autoritat Portuària de Balears ha introduït als seus gens el compromís de deixar un món millor per a les futures generacions, garantint el creixement i benestar dels nostres coetanis. Si fa un segle, els nostres tècnics tenien la ingent tasca de sotmetre la natura mitjançant la construcció de dics, esculleres i molls per assegurar el proveïment i el transport de persones, avui els objectius són els mateixos, però minimitzant –si no es poden evitar– els impactes nocius que aquesta activitat provoca al medi ambient.

En qualsevol cas, no són els ports (ni els fars) els que canvien, sinó les persones que ens ocupem d'ells les que transformem la societat a la qual servim. És per això que en aquest cent cinquanta aniversari hem volgut commemorar mitjançant una placa la tasca dels homes i les dones que han fet del port la seva vocació de servei públic, recollint l'herència del passat per convertir-la en llegat per a les generacions futures.

I abans de convidar-vos a llegir aquesta memòria, permeteu-me que tingui un especial gest de gratitud al meu company i amic, Francesc Antich, qui em va passar el relleu de presidir aquesta institució, que amb molt d'honor vaig assumir el passat 7 de desembre de 2022, i que em va transmetre l'essència d'aquest text des del principi. La meua relació amb l'Autoritat Portuària de Balears ve d'anys enrere com a membre del Consell d'Administració en diverses etapes. Però per circumstàncies sobrevingudes del meu antecessor, que li van aconsellar deixar el càrrec, vaig acceptar el repte de formar part activa de la història d'aquesta casa, conscient, com som, que no importa el temps que un dediqui a la seva tasca, sinó l'afany i compromís amb què l'assumeixi.

Jaume Colom Adrover
President



Quedan las obras, las personas pasan

150 años dan para mucho. Son los que han pasado para la que la Autoridad Portuaria de Baleares se haya consolidado como el organismo público portuario esencial para la comunidad autónoma de Illes Balears y uno de los de referencia en el Sistema Portuario Español. Desde que el 16 de agosto de 1872 se aprobara mediante Real Orden de Creación la Junta de las Obras del Puerto de Palma de Mallorca hasta hoy, la Autoridad Portuaria de Baleares ha permanecido comprometida con su objetivo de garantizar el abasto de la población, convertirse en motor socioeconómico de su entorno y ser facilitador de la primera industria del archipiélago que es el turismo.

Una labor que se ha realizado con perseverancia y tenacidad por parte de las miles de personas que han formado parte de esta institución que, con distintos nombres, funciones y competencias, ha tenido el encargo de gestionar los principales puertos y faros de este territorio insular a lo largo del último siglo y medio de servicio público.

En 2022 también celebramos el trigésimo aniversario de la ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que instaura un modelo de gestión portuaria para los puertos de interés general, basados en unos organismos públicos denominados autoridades portuarias, que es como conocemos hoy al organismo al que se le asigna la gestión de los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina, así como la responsabilidad de las ayudas a la navegación del archipiélago. Son treinta años en los que la gestión de nuestros puertos se ha modernizado y nos han permitido prepararnos para afrontar los retos de este inicio de siglo -convulso e incierto-, que se dibujan muy distintos a los que tuvieron que afrontar nuestros antecesores.

Hoy, la máxima de que menos es más va calando en nuestra gestión diaria. La sostenibilidad consiste en esto: sacar el máximo provecho del entorno consumiendo el mínimo de este. La Autoridad Portuaria de Baleares ha introducido en sus genes el compromiso de dejar un mundo mejor para las futuras generaciones, garantizando el crecimiento y bienestar de nuestros coetáneos. Si hace un siglo, nuestros técnicos tenían la ingente labor de someter la naturaleza mediante la construcción de diques, escolleras y muelles para asegurar el abastecimiento y el transporte de personas, hoy los objetivos son los mismos, pero minimizando –si no se pueden evitar– los impactos nocivos que esta actividad provoca en el medio ambiente.

En cualquier caso, no son los puertos (ni los faros) los que cambian, si no las personas que nos ocupamos de ellos las que transformamos la sociedad a la que servimos. Es por esto que en este ciento cincuenta aniversario hemos querido conmemorar mediante una placa la labor de los hombres y mujeres que han hecho del puerto su vocación de servicio público, recogiendo la herencia del pasado para convertirla en legado para las generaciones futuras.



Y antes de invitarles a que lean esta memoria, permítanme que tenga un especial gesto de gratitud a mi compañero y amigo, Francesc Antich, quien me pasó el relevo de presidir esta institución, que con mucho honor asumí el pasado 7 de diciembre de 2022, y que me transmitió desde el principio la esencia de este texto. Mi relación con la Autoridad Portuaria de Baleares viene de años atrás como miembro de su Consejo de Administración en diversas etapas. Pero por circunstancias sobrevenidas de mi antecesor, que le aconsejaron dejar el cargo, acepté el reto de formar parte activa de la historia de esta casa, consciente, como soy, de que no importa el tiempo que uno le dedique a su labor, si no el empeño y compromiso con el que la asuma.

Jaume Colom Adrover
Presidente



Carta del Director

El año 2022 definió el camino de la consolidación en términos de actividad y resultados de los cinco puertos de interés general que gestiona la Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante APB), después de los pasados ejercicios profundamente marcados por la situación de pandemia. En 2021 ya se inició el retorno a valores pre-COVID-19 y 2022 fue el año para afianzar y seguir mejorando dichos resultados.

Así se demuestra en los datos de tráfico en nuestros puertos donde la mayoría de las magnitudes de resultado operacional experimentó un significativo incremento. En 2022 crecimos en cuanto a tráfico de mercancías en 1.701.138 toneladas movidas respecto al año anterior y se obtuvo un incremento del 45,48% en número de pasajeros.

El afianzamiento de estos resultados tuvo su lógico reflejo en nuestros resultados económicos. En 2022 la APB superó de nuevo los resultados del año anterior en resultado del ejercicio y EBITDA (50.620.925,50€) y, un año más, mantuvimos también en 2022 un elevado nivel de esfuerzo en inversión certificada mediante numerosos proyectos en nuestros cinco puertos que se describen a lo largo de esta memoria.

El ejercicio 2022 fue también muy productivo desde el punto de vista estratégico. Se dio continuidad a la fase 3 del nuevo Plan Estratégico de la APB, apoyada en intensificar nuestro modelo de relación con los grupos de interés, la actualización y adaptación de nuestro sistema de control de gestión y un plan de comunicación interna y externa. Como parte fundamental de nuestra estrategia quiero también destacar la importancia clave de la Sostenibilidad y la RSC. El esfuerzo realizado a lo largo de 2021 en la elaboración y aprobación de un ambicioso plan estratégico de RSC 2022-2025 para la APB, buscando mantener el equilibrio entre crecimiento económico, protección del entorno y responsabilidad social, fue ya desplegándose a lo largo de 2022 en 27 iniciativas concretas en los ejes ambiental, de gestión, gobernanza, social y laboral así como en otras 24 acciones en relación con nuestros grupos de interés. De todas ellas se da cuenta en esta memoria pero quisiera destacar aquí los esfuerzos realizados en la reducción de emisiones y ruidos en puertos mediante

desarrollos normativos y operaciones de Cold Ironing, una mejor gestión de residuos, proyectos de eficiencia energética, la elaboración de un plan de igualdad propio para la APB y la implantación de un sistema de ética e integridad, entre muchos otros. También subrayar que hemos renovado un año más nuestro compromiso con el Pacto Mundial.

Asimismo, avanzamos a lo largo del año 2022 en muchas de nuestras iniciativas en materia de tecnología e innovación, en muchas ocasiones en colaboración con otros actores del entorno portuario con los que fortalecemos cada vez más nuestras alianzas. Dos de estas iniciativas, que considero especialmente destacables, son la participación activa de la APB en la convocatoria Ports 4.0 de Puertos del Estado y el Polo Marino de Innovación Portuaria. Junto con otros proyectos ya en pleno desarrollo, como es el caso del nuevo Paseo Marítimo de Palma, tendrá un impacto significativo en la relación entre el puerto y la ciudad y será uno de los elementos clave en el camino hacia la transición del sector logístico-portuario-marítimo a una economía 4.0. En 2022 desde la APB se dio un gran paso en este sentido mediante el inicio de las obras de la nueva sede del SOCIB, junto a nuestra sede en el puerto de Palma que contribuirá a desarrollar un trabajo científico de primer nivel en el ámbito marino-marítimo en busca de soluciones a retos de sostenibilidad en Mediterráneo.

Deseo concluir esta breve introducción, como cada año, destacando lo que considero el recurso más valioso de la APB, que son nuestras personas. A pesar de la continua disminución de recursos que enfrentamos año tras año (en 2022 la plantilla promedio de la APB volvió a verse reducida de nuevo por sexto año consecutivo), su actitud, desempeño y esfuerzo hacen de la APB una organización de la que sentirse tremendamente orgullosos.

Les invito un año más a leer y compartir esta memoria, la cual no solo es un ejercicio de transparencia y reporte de lo sucedido, sino también una forma de hacerles partícipes de nuestros esfuerzos constantes por mejorar.

Jorge Nasarre López
Director de la APB





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
- 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:

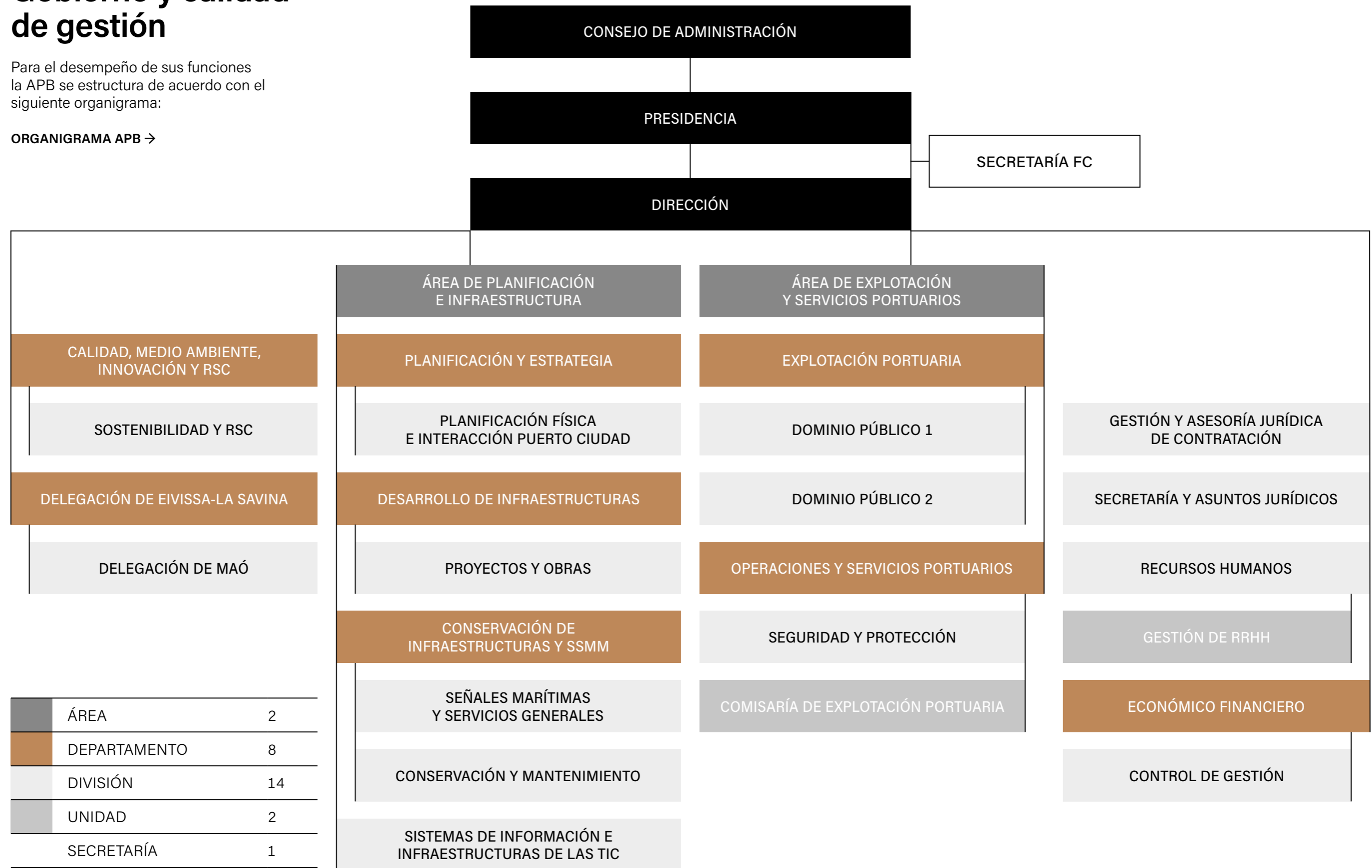
- Realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tránsito y los servicios portuarios.
- Ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios.
- Planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras de servicios 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

Jaume Colom Adrover / presidencia@portsdebalears.com / +34 971 22 81 51

DIRECCIÓN

Jorge Nasarre López / direccio@portsdebalears.com / +34 971 22 81 52

ÁREA DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

Antonio Ginard López / infraestructuras@portsdebalears.com / +34 971 22 84 86

PLANIFICACIÓN Y ESTRATEGIA

Juan Leo Rubio / +34 971 22 81 50

Planificación Física e Interacción Puerto-Ciudad

Joan Gili Mulet / jgili@portsdebalears.com / + 34 971 22 81 50

DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS

Víctor Darder Gallardo / infraestructuras@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

Proyectos y Obras I

Joaquín Jiménez Buedo / jjimenez@portsdebalears.com / +34 971 31 06 11

Proyectos y Obras II

José Bascuñana Pastor / jbascu@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SSMM

Joan Llaneras Pascual (temporal) / jllaneras@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

Señales Marítimas y Servicios Generales

-

SISTEMAS DE INFORMACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE LAS TIC

Javier Segovia Mascaró / informatica@portsdebalears.com / +34 971 22 84 91

ÁREA DE EXPLOTACIÓN Y SERVICIOS PORTUARIOS

Sin asignar / +34 971 22 89 20

EXPLOTACIÓN PORTUARIA

Armando Parada González / aparada@portsdebalears.com / +34 971 22 81 54

Dominio Público 1

Jordi Morell Rullán / jmorell@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

Dominio Público 2

Carlos Roselló Marí / crosello@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS

Eva González Alonso / evagonzalez@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

Seguridad y Protección

Josep Aubareda Figueres / jaubareda@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

Comisaría de Explotación Portuaria

Juan Amengual Ordinas / juanamengual@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

GESTIÓN Y ASESORÍA JURÍDICA DE CONTRATACIÓN

Olga Peñalver de Lamo / contratacion@portsdebalears.com / +34 971 22 84 85

SECRETARÍA Y ASUNTOS JURÍDICOS

Maria Antònia Ginard Moll / secretaria@portsdebalears.com / +34 971 22 84 93

RECURSOS HUMANOS

Jorge Vallespir Badía / rrrh@portsdebalears.com / +34 971 22 84 89

Gestión de Recursos Humanos

Julià Carles Coll Conesa / jcoll@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

ECONÓMICO FINANCIERO

Miguel Rigo Salvà / miguelrigo@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

Control de gestión

Silvia Campaner / silviacampaner@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

CALIDAD, MEDIO AMBIENTE, INNOVACIÓN Y RSC

Jorge Martín Jiménez / jmartin@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

Sostenibilidad y RSC

Laura Molano Villar / lauramolano@portsdebalears.com / +34 971 22 81 50

DELEGACIÓN DE EIVISSA - LA SAVINA

Ignacio Revilla Alonso / ignaciorevilla@portsdebalears.com / +34 971 31 06 11

DELEGACIÓN DE MAÓ

Vicente Fullana Santonja / vfullana@portsdebalears.com / +34 971 36 30 66

En las secciones de Información Corporativa y de Transparencia de la web de la APB 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 2022 fue la siguiente:

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

En la web de la APB 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 11 ocasiones en que se reunió a lo largo de 2022, 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.

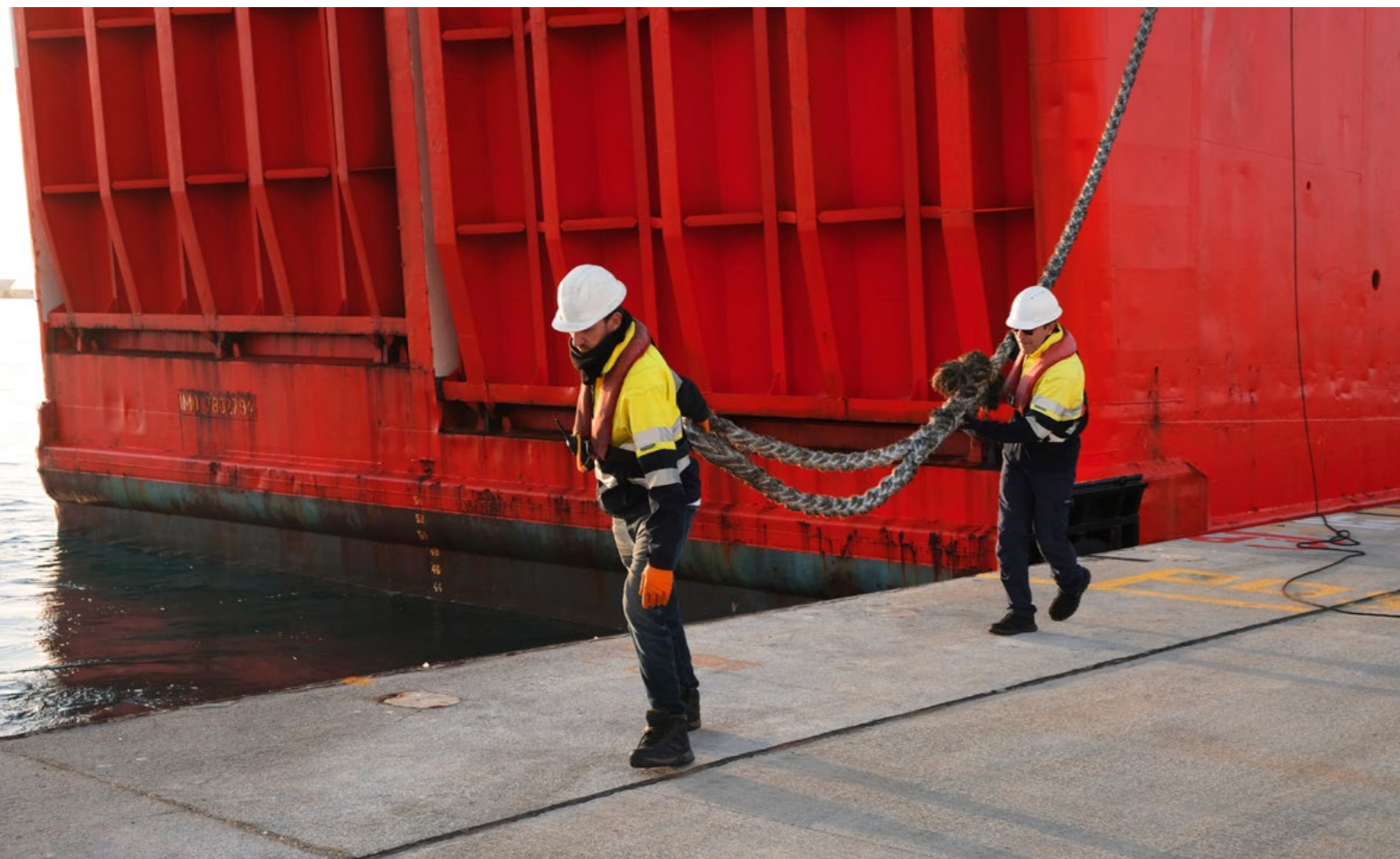
En 2022 fue Jaume Colom Adrover.

Licenciado en derecho por la Universitat de les Illes Balears (UIB) en 1983, nació en Sóller en 1960. Colom era hasta ahora secretario general de la Conselleria de Modelo Económico, Turismo y Trabajo del Govern de las Illes Balears, cargo que ocupaba desde el 2019.

Previamente, ejerció también como secretario general de la Conselleria de Trabajo, Comercio e industria desde el 2017 hasta el 2019.

El nuevo presidente de la Autoridad Portuaria ya formó parte del Consejo de Administración de este ente durante seis años, coincidiendo con su etapa como jefe de gabinete del delegado del Gobierno de España en las Islas Baleares (2004 al 2011).

Colom ha sido regidor del Ayuntamiento de Sóller del 1987 al 2003, tanto en la oposición como el equipo de Gobierno; director general de Función Pública del Govern de las Illes Balears, del 1999 al 2003; consejero electo del Consell de Mallorca, del 2011 al 2015; secretario técnico del Departamento de Territorio e infraestructuras del Consejo de Mallorca, entre el 2015 y el 2016, y secretario técnico del Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes de esta misma institución del 2016 al 2017.



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 2022 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 Puerto 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 tuvieron lugar en 2022 fueron:

Reunión del Consejo de Navegación y Puerto del puerto de Palma	22/11/22
Reunión del Consejo de Navegación y Puerto del puerto de la Savina	21/12/22
Reunión del Consejo de Navegación y Puerto del puerto de Alcúdia	25/11/22
Reunión del Consejo de Navegación y Puerto del puerto de la Eivissa	29/11/22
Reunión del Consejo de Navegación y Puerto del puerto de Maó	19/12/22

Los principales temas comunes tratados en los respectivos consejos fueron:

- Lectura y aprobación del acta de la sesión anterior
- Información del presidente
 - / Evolución del tráfico, servicios y operaciones portuarias.
 - / Instrumentos de planificación y ordenación.
 - / Plan empresa 2023.
 - / Desarrollo de infraestructuras, proyectos y obras.
 - / Dominio público.
 - / Aprobación del pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de remolque portuario puertos de Palma, Alcúdia, Maó y Eivissa, conforme al Reglamento Europeo UE 2017/352 y en virtud de lo dispuesto en el artículo 113 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
 - / Aprobación de las respectivas cuentas anuales individuales de cada puerto del ejercicio 2021.
 - / Aprobación de la modificación de la estructura orgánica de la APB.
 - / Aprobación de la versión revisada del Código Ético de la APB.
 - / Plan de adaptación al cambio climático para los puertos de la APB.
- Información del capitán marítimo

En cada uno de los diferentes consejos se trataron temas específicos de cada uno de los respectivos puertos, entre los que destacan:

PALMA

- Aprobación del convenio entre el Ayuntamiento de Palma y la APB en materia de prevención y extinción de incendios, salvamento y protección civil
- Aprobación del Convenio entre la Administración General del Estado (Secretaría General de Administración Digital) y la Autoridad Portuaria de Baleares para la prestación de los servicios asociados a la utilización de la "Gestión Integrada de Servicios de Registro (GEISER) como aplicación integral de Registro.
- Aprobación aumento de la aportación de la Autoridad Portuaria de Baleares en el Consorcio del Castillo de San Carlos.
- Aprobación del Convenio de asistencia jurídica entre la Administración General del Estado (Ministerio de Justicia, Abogacía General del Estado-Dirección del Servicio Jurídico del Estado) y la Autoridad Portuaria de Baleares.
- Aprobación de instrucción interna y procedimiento para la asistencia jurídica de los empleados y miembros del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares.



EIVISSA Y LA SAVINA

- Aprobación de la ordenanza portuaria por la que se establece la ordenación y asignación de atraques en los puertos de Eivissa y la Savina para determinados tráficos.
- Aprobación de la ordenanza portuaria por la que se establece la regulación de las velocidades máximas de navegación en las aguas del puerto de Eivissa.



ALCÚDIA

- Otorgamiento de licencia provisional para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías en el Puerto de Alcúdia, a la empresa Transportes Marítimos de Alcúdia, S.A.



MAÓ

- Aceptación de la mutación demanial de los terrenos correspondientes al convenio entre la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) y el Ayuntamiento de Maó para la ejecución del proyecto de mejora de accesos en la Costa de Ses Voltes.



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 2022 por los siguientes miembros:

- Jaume Colom
- Jorge Nassarre
- Vicente Fullana
- Antonio Ginard
- M^aAntonia Ginard
- Jorge Vallespir
- Eva González
- Miquel Rigo
- Armando Parada
- Jorge Martín
- Olga Peñalver
- Ignacio Revilla



A lo largo de 2022 el Comité de Dirección se reunió en un total de 12 ocasiones. Destacar, entre estas, la última sesión del año, celebrada el 22/12/2022, en la que se trataron los siguientes aspectos:

- A. Aprobación del acta anterior
- B. Asuntos derivados del Comité de Seguridad en relación con la política de seguridad de la información, consistente en la aprobación de dos documentos:
 - Normativa de clasificación de la información
 - Normativa de uso de los medios tecnológicos
- C. Ruegos y preguntas relacionadas con la oferta pública de empleo

COMITÉ DE SERVICIOS PORTUARIOS

En cada uno de los puertos que gestiona la APB y en cumplimiento del artículo 124 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Autoridad Portuaria consultará, al menos una vez al año, al Comité de servicios portuarios en relación a la prestación de los servicios portuarios. Durante el año 2022, los respectivos Comités de Servicios Portuarios se reunieron en las siguientes fechas:

- Palma-Alcúdia 14/12/2022
- Maó 14/12/2022
- Eivissa 20/12/2022

En estos, se trataron diversos temas, tales como:

- Información general y consulta sobre los servicios portuarios año 2022.
- Información de cada uno de los puertos referente al amarre, practicaaje, remolque, recepción de desechos generados por buques y pesaje.
- Recibimiento de comentarios de Balearia, InterCruises y Grimaldi.

COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

El Comité de Seguridad y Salud está compuesto por un total de 12 miembros. Las reuniones se celebran en la sede de la Autoridad Portuaria de Baleares y, los miembros se dividen entre:

· Dirección de la Autoridad Portuaria de Baleares:

/ Jorge Vallespir

/ José Bascuñana

/ D. Josep Aubareda

/ D. Joan Llaneras

/ D. Joan Amengual

/ D. Germán Perelló (Servicio de Prevención "Previs")

· Representación Legal de los Trabajadores:

/ Enrique Noguera (Delegado de Prevención)

/ José Ignacio Espada (Delegado de Prevención)

/ D. Salvador Pardo (Delegado de Prevención)

/ D. José Ismael Barrio (Delegado de Prevención)

/ D. Luis Simón Rayo Alonso (Delegado de Prevención)

/ D. Juan Carlos Varela Martínez (Asesor)

A lo largo del año 2022, el Comité de Seguridad y Salud se reunió un total de cuatro veces:

· 17/01/2022

· 29/04/2022

· 29/07/2022

· 28/10/2022

En cada uno de los respectivos Comités se trataron diversos puntos del día, de los cuales se tratan de forma recurrente los siguientes:

· Formación e intervención en prevención de riesgos laborales.

· Formación reciclaje DESA

· Vigilancia de la salud y reconocimientos médicos periódicos.

· Información relacionada con el COVID-19.

· Accidentes último trimestre 2021.

· Entrega de equipos de protección individual.

· Actividad preventiva realizada por SPA.

· Reposición de botiquines.

Además, de los puntos del día, también se tratan en los Comités los puntos presentados por la RLT en cada uno de ellos.

COMITÉ DE CALIDAD

El Comité de Calidad de APB estuvo formado en 2022 por los siguientes miembros:

- Jorge Nasarre · Juan Leo · Ignacio Revilla
- Antonio Ginard · Javier Segovia · Armando Parada
- Eva González · Pedro Bauzá · M^a Antonia Ginard
- Jorge Vallespir · Miquel Rigo
- Olga Peñalver · Vicente Fullana
- 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 2022.

COMITÉ DE INNOVACIÓN PORTUARIA

Este Comité en 2022 estuvo formado por los siguientes miembros:

- Jorge Nasarre López
- Antonio Ginard López
- Vicente Fullana Santonja
- Miquel Rigo
- Olga Peñalver de Lamo
- María Antònia Ginard Moll
- Eva González Alonso
- Javier Segovia Mascaró
- Jorge Martín Jiménez
- Jorge Vallespir

Durante 2022 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:

- Definición de factores clave de la Innovación.
- Seguimiento de la Plataforma de Innovación.
- Actualización del Procedimiento de Innovación mediante la revisión del plan tecnológico
- Implementación de proyectos innovadores.
- Participación en la convocatoria Puertos 4.0.
- Colaboración 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 2022

Los eventos más destacables del año 2022 fueron los siguientes:

DÍA	MES	EVENTO
05	ENERO	Llegan los Reyes Magos al puerto de Alcúdia para repartir juguetes a todos los niños de la zona norte de Mallorca.
05	ENERO	Los Reyes Magos llegan al puerto de la Savina para repartir ilusión entre los más pequeños.
05	ENERO	Llegan los Reyes Magos al puerto de Palma y son recibidos por el presidente de la APB.
07	ENERO	Se reanudan las visitas al faro de Portopí tras el cambio de gestor.

08 ENERO El buque accidentado San Giorgio (anteriormente San Gwann) ha sido remolcado desde el muelle RoRo al dique de Botafoc para ser embarcado en el buque Rolldock Sea. La Policía Portuaria ha salido con su embarcación para asegurar la seguridad por mar.



08 ENERO Pere Bonet, último farero de Portopí (Palma) explica sus vivencias a los nuevos guías de la exposición de señales marítimas.

10 ENERO El Govern se reúne con la APB y CLIA para establecer los mecanismos que permitan llevar a cabo el acuerdo para regular la llegada de cruceros a Palma.

14 ENERO La APB ofrece formación continua a los Bomberos de Palma.



14 ENERO El presidente y director de la APB visitan la renovada exposición de señales marítimas del faro de Portopí.

18 ENERO El general de la Guàrdia Civil, Juan Manuel Llenderozas, visita al presidente de la APB, Francesc Antich, tras la toma de su posesión como segundo Jefe de la Jefatura Fiscal y de Fronteras de Illes Balears.



19 ENERO Alumnos del IES Berenguer d'Anoia visitan el puerto de Palma acompañados por el jefe de Comunicación, Raimond Jaume.



01 FEBRERO Este mes de febrero nos ha visitado por primera vez el buque de transporte logístico Ysabel A-06, propiedad del Ejército de Tierra pero operado por la Armada Española.



07 FEBRERO El presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, visita el puerto de Palma y se interesa por el sistema de suministro de electricidad a buques ya en funcionamiento.

10 FEBRERO Una delegación del Port de Barcelona, encabezada por su presidente Damià Calvet, visitó el puerto de Palma en el marco de un encuentro bilateral para compartir experiencias en materia de medio ambiente e innovación portuaria.

14 FEBRERO Simulacro de incendio en el puerto de Palma.



28 FEBRERO Un grupo de voluntarios ha participado hoy en una jornada de concienciación y limpieza del litoral en la playa de Can Pere Antoni de Palma con el lema «En el mar deja solo tu estela».



04 MARZO Presentación del cómic *Las puertas del mar* a alumnos de Primaria del Colegio del Sagrado Corazón por parte de algunos de los dibujantes.



04 MARZO	La APB y el Ayuntamiento de Palma revalidan el convenio de prevención y extinción de incendios, salvamento y protección civil para el puerto de Palma.	18 MARZO	Curso de seguridad marítima en el Centro Jovellanos. Participan los delegados de los puertos de Maó y Eivissa y Formentera, Vicent Fullana e Ignacio Revilla, respectivamente, y el comisario de Explotación Portuaria, Joan Amengual.		01 MAYO	Mesa redonda sobre sostenibilidad y descarbonización del mar en la Palma International Boat Show (EsRadio).		
06 MARZO	Fotos del buque hidrográfico y oceanográfico francés "Beautemps-Beaupré" A758, saliendo del puerto de Palma después de permanecer allí del 2 al 6 de marzo de 2022.	21 MARZO	Primer crucero de 2022 en el puerto de Maó, el Spirit of Discovery.			02 MAYO	Presentación oficial del servicio CITY BOAT desde el Puerto de Eivissa.	
			22 MARZO	Simulacro de colocación de barreras anticontaminación en el puerto de Palma, en condiciones de fuerte viento.	26 ABRIL	La delegación balear asiste al Seatrade Cruise Global Miami en el stand de Puertos del Estado. El director, Jorge Nasarre, y la comercial de la APB, Xisca Leal, encabezan junto a la directora general de turismo del Govern Balear, Rosana Moreno, la representación de las islas en la feria de cruceros más importante del mundo.	05 MAYO	Simulacro de un gran incendio, en el testero del carbón, en los depósitos de agua que simulan un líquido inflamable N.E.P. Se cubre la superficie con espumógeno y taponar la fuga con cojín de neopreno hinchable y zunchos.
08 MARZO	El 8 de marzo, Día Internacional de la Mujer, nuestras oficinas amanecieron vestidas de morado. Seguimos comprometidos con el principio de igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres en nuestra organización.		25 MARZO	Compartir experiencias y poner en común retos y desafíos. Esta ha sido la tónica de la reunión mantenida entre los directores y presidentes de las autoridades portuarias de Baleares y Melilla. En la fotografía, Jorge Nasarre y Francesc Antich, director y presidente de la APB, respectivamente, y Víctor Antonio Gamero y Luis Ayala, presidente y director de la APM.		09 MAYO	Trabajos realizados por los alumnos de 6º de Primaria del CEIP Can Misses d'Eivissa sobre los puertos y faros de las Pitiusas.	
08 MARZO	Formación permanente para la Policía Portuaria de Alcúdia.		11 ABRIL	Nueva patrullera de la Guardia di Finanza italiana "Tenente Petrucci" P.V. 10.	26 ABRIL	Reunión de seguridad para la Palma International Boat Show.		
15 MARZO	Trabajos de desguace del Charpat Segundo, el pesquero hundido en Eivissa y remolcado hasta el puerto.				29 ABRIL	Estand de la Autoridad Portuaria de Baleares en la Palma International Boat Show. Visita de autoridades y visitantes.	10 MAYO	El puerto de Palma se repuebla de mejillones para el biofiltrado de sus aguas. Los estudios confirman que un solo mejillón filtra hasta dos litros de agua por hora.
					30 ABRIL		12 MAYO	Éxito en la exposición de CaixaFòrum "Altres móns" en el puerto de Eivissa.



17 MAYO Visita del farero Santi Ribas al colegio Can Misses.

20 MAYO Joan Amengual y Miquel Àngel Ramis han recibido la Cruz al Mérito Policial con Distintivo Blanco por parte de la Policía de Palma.



24 MAYO La directora general de la Guardia Civil, María Gámez, visitó la exposición de Señales Marítima del faro de Portopí en el puerto de Palma.

26 MAYO Simulacro de un accidente en un camión de bombonas de butano, con incendio del motor y perforación y explosión de una bombona. Participaron los Bomberos de Menorca, con el nuevo jefe de Servicio, Joan Rosselló, al frente.

01 JUNIO La presidenta del Consell de Menorca, Susana Mora y el presidente de la APB, Francesc Antich, presentaron en el Ateneu de Maó el contenido del proyecto de sostenibilidad turística del puerto.

05 JUNIO Primera visita del Buque Escuela y de Cooperación Pesquera "Intermares A-41" en Palma.



06 JUNIO Inauguración y bautismo del buque Yatch Servant.



07 JUNIO Rehabilitación del edificio de las oficinas en el puerto de Eivissa.

08 JUNIO Con motivo del Día Internacional de los Archivos, el Archivo Histórico de la APB expone diferentes objetos y documentos interesantes, entre ellos el proyecto constructivo del faro del puerto de Palma, conocido como faro de la Riba.

08 JUNIO Los alumnos del Green Valley School han disfrutado de una divertida e instructiva jornada en nuestra sede institucional con la exposición de "Los pescadores de Palma" y realizando talleres de lo más diverso. Han aprendido tanto a diferenciar las diferentes especies marinas como a realizar nudos marineros. ¡Gracias por vuestra visita!

10 JUNIO Encara no has visitat l'exposició que l'Arxiu de l'APB ha organitzat a la seu institucional del moll Vell? Tens fins avui a les 15 h per conèixer-la. Les nostres companyes hi han anat, i han quedat encantades!



13 JUNIO El circuito Plaza 3x3 CaixaBank regresa a Palma tras dos años de parón y vivirá una nueva entrega en el Moll Vell de Palma.

14 JUNIO Enseñar al alumnado maneras innovadoras de construcción sostenibilidad en la construcción. Este es el objetivo de los institutos Hermenegildo Lanz de Granda y el Politècnic de Palma, que visitaron recientemente nuestra sede para conocer cómo ahorrar material y reducir huella de carbono en la construcción.

16 JUNIO Aviso francés Commandant Blaison en el puerto de Palma.



20 JUNIO Reunió del presidente y director con las AOT de la Savina y las empresas de chárter de Formentera.

21 JUNIO Práctica de yoga dirigida por Veronica Blume en la terraza de la Cofradía de Pescadores de la Savina.



21 JUNIO El jefe de Departamento de Conservación de Infraestructuras y Señales Marítimas ofreció una charla a los alumnos del Colegio Beat Ramon Llull de Inca sobre los faros de las Baleares.



22 JUNIO Hoy se ha puesto en servicio el tramo de la carretera al faro de Formentor, cortado por la ruptura de un muro de piedra tradicional el pasado mes de septiembre. De esta manera se cumple el plazo para que mañana se pueda poner en marcha el servicio de transporte público que lleva al faro.

01 JULIO Homenaje al teniente Antonio Tejero con motivo de su traslado del puerto de Palma.

02 JULIO Procesión en honor al patrón de los pescadores, San Pedro, en el puerto de Palma.

	02 JULIO Visita del Club Ciclista els Ferrerets de Mallorca al puerto de Palma y al museo de señales marítimas del faro de Portopí.		15 JULIO Eivissa, 15 de julio de 2022. En el día de hoy se ha llevado a cabo la presentación institucional de la nueva Junta de la Demarcación de Eivissa y Formentera del Colegio Oficial de Arquitectos de las Islas Baleares y del delegado de los Puertos de Eivissa y Formentera de la Autoridad Portuaria de Baleares.	15 JULIO Encuentro de diferentes expertos para tratar la materia "La calidad del aire, una prioridad para nuestros puertos".	05 AGOSTO Abiertas al público 100 nuevas plazas de aparcamiento en la explanada de Cala Figuera, en el puerto de Maó.
	07 JULIO Después de dos años sin poder celebrarlo, nos reunimos para celebrar la fiesta de San Fermín en el puerto de Palma.	15 JULIO Palma, 15 de julio de 2022. Personal en activo y jubilados se reunieron en el restaurante del Palau de Congressos de Palma para celebrar la comida de la Patrona.	15 JULIO A primera hora de la mañana del 15 de julio llegó a la bahía de Palma el portaaviones nuclear estadounidense 'Harry S.Truman', donde permanecerá fondeado cinco días.	23 JULIO Torneo de pádel de verano.	08 AGOSTO La caligrafista Paz Alomar y la iluminadora Flavia Gargiulo han elaborado la orla del Consejo de Administración de 2022, 150 aniversario de la Autoridad Portuaria de Baleares.
	14 JULIO Visita del velero Stad Amsterdam al port de Palma.		15 JULIO La fragata Alpino, de la Marina Militar Italiana, llegó al puerto de Palma el pasado viernes y permanecerá en el puerto hasta mañana. Benvenuti!	26 JULIO Presentación de la Memoria de Sostenibilidad 2021 en la sede institucional de la APB.	09 AGOSTO Entrega de 600 mangueras a las náuticas que operan en el puerto de Maó, con el objetivo de reducir el consumo de agua.
				27 JULIO Presentación de la remodelación del paseo Marítimo de Palma, con la presencia de representantes de la APB y del Ayuntamiento de Palma.	
				28 JULIO Toni Abrines, policía portuario de Palma, ha conseguido la medalla de bronce 4x400 en categoría absoluta en los World Police & Fire Games Rotterdam 2022.	29 AGOSTO Mercado de artesanía del 29 de agosto al 9 de octubre en el puerto de Eivissa.
				01 AGOSTO Puesta en funcionamiento del servicio de Port Bus que une la estación marítima del Botafoc con el centro de Vila.	
				04 AGOSTO Incendio del yate Good Vibes de 30 metros de eslora, que fue remolcado hasta el puerto de Eivissa.	30 AGOSTO Celebración del Wipe Out, festival de cine documental sobre surf y sostenibilidad. Una propuesta cultural que convierte a la figura del surfista en testigo y altavoz del deterioro de nuestros mares para informar, concienciar y educar.
					04 SEPTIEMBRE Concierto de Cap.pela en Maó patrocinado por la APB con motivo del 150º aniversario de la entidad.



06 SEPTIEMBRE Alba, Elsa, Paula y Julián. Son los nombres de los premiados en el concurso de pintura y redacción de la APB realizado durante la pandemia, por lo que todavía no habían podido recoger su premio. El nivel ha sido altísimo, pero ellos han destacado con unos trabajos excelentes.

15 SEPTIEMBRE La APB ha sustituido sus vehículos de combustión de más de 10 años por otros eléctricos, con el objetivo de configurar una flota de transporte más sostenible. Se trata, en total, de 29 vehículos.

20 SEPTIEMBRE Instalación de un sensor de calidad de aire en un coche de la Policía Portuaria.

22 SEPTIEMBRE Programa de radio emitido por Onda Cero Menorca desde el faro de Favàritx, con motivo del centenario de la inauguración de esta señal marítima.



29 SEPTIEMBRE El patrullero 'Infanta Elena' ha visitado el puerto de Palma antes de su inmovilización y baja de la Armada. Acaban así 42 años de servicio por todo el mundo.



04 OCTUBRE Hoy sale el equipo de la Autoridad Portuaria de Baleares hacia Tenerife para participar en el XXV Torneo de Fútbol Sala Interpuertos. Esta será su 22ª participación.

06 OCTUBRE La sede institucional de la APB ha acogido un coloquio sobre economía circular en las estrategias públicas y empresariales organizado por APD. Ponentes de primer nivel han reflexionado sobre un nuevo modelo económico menos dependiente de recursos naturales no renovables.

07 OCTUBRE El galeón Andalucía visita, del 7 al 16 de octubre, el puerto deportivo de Alcúdiamar.



07 OCTUBRE El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Baleares y el Colegio de Arquitectos de Eivissa y Formentera visitaron las obras de la futura Estación Marítima del Botafoc, en el puerto de Eivissa.

13 OCTUBRE Del 14 de octubre al 5 de enero la sede institucional de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) acoge la exposición *Ports d'un temps*, llevada a cabo de forma conjunta entre Fotos Antiguas de Mallorca (FAM) y la APB, y que nace en el marco de la celebración del 150 aniversario de la institución.

17 OCTUBRE La exposición de Youngjae Lih en Rialto Living (Palma) rinde homenaje al mundo farero.



20 OCTUBRE Coincidencia de cinco veleros en el puerto de Maó: *Nao Victoria*, *galeón Andalucía*, *Pascual Flores*, *Star Clippers*, *Sea Cloud Spirit*



21 OCTUBRE Desmontaje de la grúa de la Agencia Melià instalada en el Muelle del Cós Nou desde el 26 de junio de 1999.

24 OCTUBRE Mejora de la seguridad vial en el puerto de Eivissa.



02 NOVIEMBRE Presentado el plan de adaptación al cambio climático para los puertos de interés general de Baleares.

06 NOVIEMBRE Llegada del buque de la Armada Francesa Seine A 604 al puerto de Palma.



10 NOVIEMBRE La APB ha comunicado a los grupos de interés afectados por las obras del nuevo paseo Marítimo todos los detalles y fases de la intervención. Comenzarán el 18 de noviembre.

16 NOVIEMBRE Reconocimiento a Ayaou Abdelaziz, miembro del servicio de limpieza de zonas comunes del puerto de Eivissa, a quien se le agradece su ejemplar colaboración con la Policía Portuaria, que va más allá de las competencias que tiene asignadas.

17 NOVIEMBRE La APB junto a Puertos del Estado organizaron las V Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios donde expertos en archivística portuaria e investigadores expusieron sus puntos de vista sobre las características generales y dimensión estratégica de los fondos documentales de los archivos portuarios.

18 NOVIEMBRE Con la colocación del cartel informativo se dan por iniciadas las obras del nuevo paseo Marítimo de Palma.



24 NOVIEMBRE Los faros de Baleares se iluminan a las 12 h para celebrar el 30º aniversario de la creación del Organismo Público Puertos del Estado.



14 DICIEMBRE El personal de la APB celebró el tradicional cóctel de Navidad en el que se rindió homenaje a los jubilados del año y se entregaron las medallas de fidelización a la empresa.



29 NOVIEMBRE Ejercicio de seguridad con los bomberos del Consell de Formentera, la UTE Patena, la Policía Local de Formentera, Protección Civil de Formentera y personal de la APB.



15 DICIEMBRE Las celebraciones del 150º aniversario del organismo que regula los puertos de interés general de Baleares culminan con un acto institucional en la sede de la APB.



02 DICIEMBRE Reunión con el cluster de transición energética en la sede administrativa de la APB.

16 DICIEMBRE Comida de Navidad de los trabajadores de los puertos de Eivissa y la Savina.

02 DICIEMBRE Reunión con los grupos de interés de la reforma del paseo Marítimo de Palma para explicar los avances en movilidad y la habilitación de aparcamientos.



18 DICIEMBRE La Policía Portuaria de Palma ha realizado un control de transportes en conjunto con Policía Local y la Consejería de Movilidad y Vivienda.

19 DICIEMBRE Consejo de Navegación y Puerto de Maó. Palma, 20 de diciembre de 2022. Visita del presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares a la presidenta del Govern, Francina Armengol.

20 DICIEMBRE Visita del presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares a la presidenta del Govern, Francina Armengol.



21 DICIEMBRE Consejo de Navegación y Puerto en la Savina.

21 DICIEMBRE Consejo de Navegación y Puertos en Eivissa.

26 DICIEMBRE Salida del USNS Arctic T-AOE-8 del puerto de Palma.



31 DICIEMBRE El faro de Portopí da la bienvenida al nuevo año con su sistema de señales en forma de banderas.

31 DICIEMBRE Equipo de guardia de la Policía Portuaria en el puerto de Palma para fin de año.

Estrategia

Planeamiento estratégico

En el 2022 se dio continuidad a la Fase 3 de la elaboración del nuevo Plan Estratégico de la APB, que contempla los cinco puntos de interés general (Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina) y las señales marítimas (34 faros), con el objetivo de indicar el camino a seguir en un horizonte temporal de diez años.

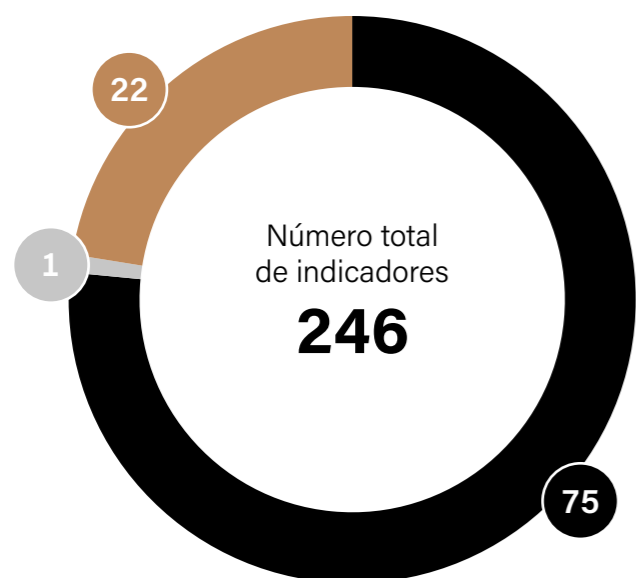
La mencionada Fase 3 se ha basado en el modelo de relación con los grupos de interés, en la actualización y adaptación del sistema de control de gestión (CMI), en un plan de comunicación interna y externa y en el procedimiento de revisión periódica del Plan Estratégico.

Referente a la actualización y adaptación del sistema de control de gestión, la APB dispone de la herramienta de control de gestión MIDENET, que mide el grado de cumplimiento de los

objetivos y que será necesaria actualizarla con el nuevo Plan Estratégico.

En la herramienta de control de Gestión MIDENET se registran los indicadores y el grado de cumplimiento de los objetivos operativos.

INDICADORES ↓

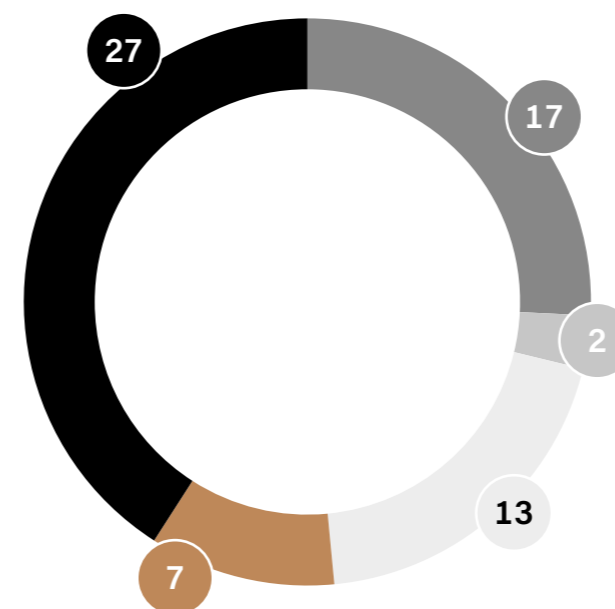


OBJETIVO CUMPLIDO	75 - 30,49%
CERCANO AL INCUMPLIMIENTO	1 - 00,41%
OBJETIVO NO CUMPLIDO	22 - 08,84%

OBJETIVOS OPERATIVOS ↓



PRESUPUESTO NO DESVIADO	53 - 80,03%
PRESUPUESTO DESVIADO	0 - 00,00%
OBJETIVOS OPERATIVOS SIN PRESUPUESTO	13 - 19,70%



FINALIZADO	27 - 40,91%
INICIADO	17 - 25,76%
INICIADO CON INICIATIVAS FUERA DE PLAZO	2 - 03,03%
NO INICIADO	13 - 19,70%
NO INICIADO Y DESVIADO	7 - 10,61%

ACTUALIZACIÓN Y ADAPTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN (CMI)

Desde la APB, se han planteado nuevos objetivos, así como las medidas a desarrollar para conseguir su implantación:

- Excelencia en el servicio a la vital movilidad de mercancías y personas, enfocado desde los siguientes aspectos:
 - / Eficiencia, calidad y seguridad en la intermodalidad y servicios a las mercancías y al pasaje, basado en elevar la calidad del servicio al tráfico de pasaje y optimizar el servicio al tráfico de mercancías.
 - / Mejora y optimización de las infraestructuras e instalaciones para el tráfico, basado en la elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto, así como la optimización y mejora de las infraestructuras.
- Reforzar la integración de los puertos en su territorio en los siguientes ámbitos:
 - / Integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y ambiental, llevado a cabo desde la mejora de la integración en su entorno en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina.
 - / Inserción en el entorno territorial, desarrollado a partir de los siguientes aspectos:
 - > Fomentar la complementariedad entre puertos
 - > Coadyuvar en iniciativas del entorno socioeconómico
 - > Conservar y recuperar el patrimonio material e inmaterial

- Facilitar las actividades portuarias que contribuyen al desarrollo socioeconómico de Baleares, desglosado en la mejora en los siguientes aspectos:
 - / Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias de territorio, llevado a cabo mediante la potenciación de la calidad, eficiencia y seguridad del tráfico de cruceros, priorizando los principios de sostenibilidad; así como de conseguir un enfoque sostenible e integrado con el destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicios al tráfico de cruceros.
 - / Baleares nodo de referencia internacional en la náutica de recreo-deportiva y en el mantenimiento y reparaciones de embarcaciones, que se basa, por un lado, en el refuerzo de la posición privilegiada de Baleares bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social y, por otro lado, en la facilitación de la actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones.
- Liderazgo en medio ambiente, sostenibilidad y RSC, que se basa en ser referente en la dimensión medioambiental, económica, social y de gobernanza en el ámbito portuario.
- Puertos tecnológicos e innovadores, sostenido sobre la idea de fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación.

MODELO DE RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

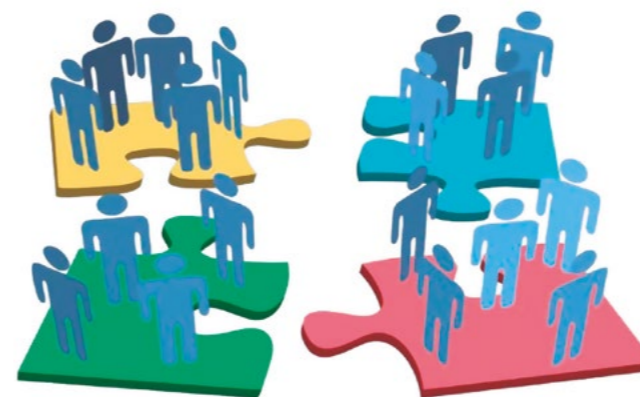
Siguiendo con los pilares en los que se ha basado la fase 3, la APB considera de gran importancia la participación y opiniones de sus stakeholders tanto internos como externos para determinar su estrategia, por lo que recaba periódicamente sus aspiraciones/expectativas con el objetivo de tenerlas en cuenta y enfocar adecuadamente sus prioridades.

Los Grupos de Interés de la APB son los siguientes:

- Clientes y usuarios del puerto
- El Estado con interlocución canalizada, a través principalmente de Puertos del Estado
- La Sociedad, a través del Gobierno Balear, los Consells Insulares y los Ayuntamientos.
- Trabajadores de la APB
- Proveedores (Pendiente de confirmar su inclusión)

El modelo de relación de la APB con los Grupos de Interés, responde a los siguientes valores:

- Transparencia: explicando qué hace, cómo, por qué lo hace y para qué lo hace.
- Comunicación multicanal:
 - / Canales formales (Con Consejos de Navegación y Puerto, Comités de Servicios Portuarios,...): procedimientos administrativos con Clientes y usuarios, con las administraciones estatales autonómicas y municipales, con los trabajadores; a través de sindicatos y mesas de negociación,...
 - / Canales no formales: principalmente utilizando herramientas digitales. Comunicación digital y comunicación personal



- Comunicación multinivel y comunicación bidireccionales y multidireccional

La APB, además dispone de una plataforma de diálogo e innovación donde interactúa con sus trabajadores, con el propósito principal de mejorar el funcionamiento de la organización y el clima interno, así como detectar y seleccionar las mejores ideas innovadoras para elevarlas al Comité de Innovación.

CANALES FORMALES CON LOS TRABAJADORES DE LA APB

- Mesa con Comité de Empresa
- Acuerdos de empresa
- Gestión de competencias

PARTICIPANTES

- La plataforma la componen 15 personas, procedentes de los 5 puertos de la APB, elegidas por orden de solicitud al correo electrónico habilitado para tal fin.

REUNIONES DE LA PLATAFORMA

- Frecuencia. Bimensual.
- Convocatoria. Liderará y convocará esta plataforma su presidente, y gestionará la Secretaría Técnica de la plataforma, en coordinación con el Jefe de la Unidad Organizativa de Calidad e Innovación.

IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE CONTENIDOS

- Los contenidos son seleccionados en función de su innovación, su viabilidad, su importancia e implicación para los diferentes grupos de interés de la Autoridad Portuaria, buscando aquellas aportaciones que beneficien al mayor número posible de personas y que preserven e impulsen los valores de la organización.

En el Plan de Acción del Plan Estratégico de la APB se concreta las políticas de alianzas estableciéndose la participación de cada entidad, organismo, institución, empresa, etc. en la implantación y desarrollo de las distintas Actuaciones de las Líneas y Objetivos Estratégicos y Operativos.

I. EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS		
I.1 Eficiencia, calidad y seguridad en la intermodalidad y servicios a las mercancías y al pasaje		
1	Elevar la calidad del servicio al tráfico de pasaje	
1.1	Favorecer y facilitar la intermodalidad del pasaje	Navieras, Consells Insulars, Ayuntamientos
1.2	Elevar la calidad del servicio gracias a las nuevas tecnologías	Navieras, Consells Insulars, Ayuntamientos
1.3	Modelo de gestión de las EEMM	Navieras
2	Optimizar el servicio al tráfico de mercancías	
IV LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE SOSTENIBILIDAD Y RSC		
IV.1 Ser referente en la dimensión medioambiental, económica, social y de gobernanza en el ámbito portuario		
17	Minimizar los efectos medioambientales negativos del transporte marítimo	
17.1	Fomentar la "contaminación cero" en buque atracado	Navieras
17.2	Apoyar proyectos de renovación e innovación tecnológica de los buques	Navieras
III FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES		
III.1 Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio		
13	Potenciar la calidad, eficiencia y seguridad del tráfico de cruceros, priorizando los principios de sostenibilidad	
13.1	Desestacionalizar el tráfico hacia la temporada baja	Navieras, Govern Balear, Consells Insulars, Ayuntamientos, sector privado (comercio + restauración)
13.2	Favorecer un mayor escalonamiento semanal y diario de las escalas, buscando también una menor coincidencia con las líneas regulares (ferries)	Navieras
13.3	Desarrollar el mercado de cruceros de pequeña y mediana eslora	Navieras, Consells Insulars, Ayuntamientos
13.4	Fomentar los cruceros de base en Palma, Eivissa y Alcúdia	Govern Balear, Navieras, AENA, Compañías aéreas, aéreas, servicios privados hoteleros

III FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES		
III.2 Baleares nodo de referencia internacional en la náutica de recreo - deportiva y en el mantenimiento y reparaciones de embarcaciones		
15	Reforzar la posición privilegiada de Baleares bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social	
15.1	Atender la demanda de los usuarios residentes	Concesionarios
15.2	Gestionar las concesiones bajo criterios de sostenibilidad, facilitando la financiación y explotación por la iniciativa privada	Concesionarios
16	Facilitación de la actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones	
16.1	Adaptación de la infraestructura, facilitando espacios de tierra y agua no necesarios para tráficos convencionales	Concesionarios
16.2	Fomentar las actividades relacionadas generadoras de empleo y valor añadido	Concesionarios, Ayuntamientos, Consells Insulars
III FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DE BALEARES		
III.1 Gestión del tráfico de cruceros bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio		
13	Potenciar la calidad, eficiencia y seguridad del tráfico de cruceros, priorizando los principios de sostenibilidad	
13.1	Desestacionalizar el tráfico hacia la temporada baja	Navieras, Govern Balear, Consells Insulars, Ayuntamientos, sector privado (comercio + restauración)
13.2	Favorecer un mayor escalonamiento semanal y diario de las escalas, buscando también una menor coincidencia con las líneas regulares (ferries)	Navieras
13.3	Desarrollar el mercado de cruceros de pequeña y mediana eslora	Navieras, Consells Insulars, Ayuntamientos
13.4	Fomentar los cruceros de base en Palma, Eivissa y Alcúdia	Govern Balear, Navieras, AENA, Compañías aéreas, aéreas, servicios privados hoteleros

IV LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE SOSTENIBILIDAD Y RSC		
IV.1 Ser referente en la dimensión medioambiental, económica, social y de gobernanza en el ámbito portuario		
18	Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética	
18.1	Incentivar la eficiencia energética en el entorno portuario	Concesionarios
18.2	Movilidad sostenible	Concesionarios
18.3	Fomentar la generación de renovables	Concesionarios
19	Posicionar a los puertos de Baleares como referente en gestión medioambiental en el ámbito de la gestión portuaria	
19.1	Reforzar el sistema de Gestión ambiental	Concesionarios
19.2	Colaboración con entidades y organismos en materia medioambiental	Concesionarios, otros
19.3	Integrar en la estrategia de comunicación e imagen del puerto su compromiso con la gestión medioambiental	Concesionarios
20	Fomentar la dimensión económica y social	
20.3	Puertos con excelente accesibilidad universal	Concesionarios
V PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES		
V.1 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación		
21	Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados	
21.1	Implantación de un Port Community System (PCS)	Concesionarios
21.2	Innovaciones en los sistemas para la gestión energética del consumo de agua y gestión ambiental en general	Concesionarios
21.3	Ciberseguridad	Concesionarios
21	Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la Autoridad Portuaria	
21.1	Establecer una política de innovación con sistemas informáticos y tecnológicos y comunicación (TIC)	Concesionarios
21.2	Integración de las plataformas de puerto inteligente con la plataforma de la ciudad	Concesionarios
21.3	Integración de modelos BIM en el puerto inteligente	Concesionarios
13.4	Aplicación de las nuevas tecnologías para el control de concesiones	Concesionarios

Finalmente destacar también la importancia de las alianzas con el sector público donde la implicación del Govern Balear, los Consells y los Ayuntamientos resulta muy necesaria para la implantación de múltiples actuaciones de las líneas estratégicas, tales como:

- Excelencia en el servicio a la vital movilidad de mercancías y personas
- Refuerzo de la integración de los puertos en su territorio
- Facilitar las actividades portuarias que contribuyen al desarrollo socioeconómico de Baleares

I. EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS		
I.1 Eficiencia, calidad y seguridad en la intermodalidad y servicios a las mercancías y al pasaje		
1	Elevar la calidad del servicio al tráfico de pasaje	
1.1	Favorecer y facilitar la intermodalidad del pasaje	Navieras, Consells Insulars, Ayuntamientos
1.2	Elevar la calidad del servicio gracias a las nuevas tecnologías	Navieras, Consells Insulars, Ayuntamientos
2	Optimizar el servicio al tráfico de mercancías	
2.1	Facilitar y apoyar el desarrollo de centros de transporte	Navieras, Consells Insulars, Ayuntamientos
2.3	Fluidez en los accesos a los puertos	Consells Insulars, Ayuntamientos
I.2 Mejora y optimización de las infraestructuras e instalaciones para el tráfico		
3	Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto	
3.1	Puerto de Palma	Ayuntamiento, Puertos del Estado
3.2	Puerto de Alcúdia	Ayuntamiento, Puertos del Estado
3.3	Puerto de Maó	Ayuntamiento, Puertos del Estado
3.4	Puerto de Eivissa	Ayuntamiento, Puertos del Estado
3.5	Puerto de Savina	Consell Insular, Puertos del Estado
3.6	Elaboración de los documentos de planificación de ordenación de cada faro	Ayuntamiento, Puertos del Estado
4	Optimización y mejora de las infraestructuras	
4.1	Puerto de Palma	Ayuntamiento, Puertos del Estado, Consell Insular
4.2	Puerto de Alcúdia	Ayuntamiento, Puertos del Estado, Consell Insular
4.3	Puerto de Maó	Ayuntamiento, Puertos del Estado, Consell Insular
4.4	Puerto de Eivissa	Ayuntamiento, Puertos del Estado, Consell Insular
4.5	Puerto de Savina	Ayuntamiento, Puertos del Estado, Consell Insular
4.6	Impulso especial al mantenimiento preventivo	Ayuntamientos, Puertos del Estado, Consells Insulars
4.7	Optimización y mejora de las señales marítimas adscritas a la APB	Ayuntamientos, Puertos del Estado, Consells Insulars

II. REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU TERRITORIO		
II.1 Integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y ambiental		
5	Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Palma	
5.1	Reforma de la dársena náutico - deportiva del Molinar	Puertos del Estado/MITMA
5.2	Nueva ordenación de los MM CC	Ayuntamiento
5.3	Nueva concepción/ordenación del Contramuelle - Mollet y de la industria pesquera	Ayuntamiento
5.4	Reforma del Paseo Marítimo	Ayuntamiento
5.5	Mejora de los accesos a través del Paseo Marítimo	Ayuntamientos, Consell, Puertos del Estado/MITMA
5.6	Puesta en valor patrimonio histórico-artístico	Ayuntamiento
6	Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Alcúdia	
6.1	Llevar a cabo las desafectaciones e incorporaciones previstas en actuaciones de la DEUP	Ayuntamiento, otros
6.2	Mejora de los espacios públicos abiertos al ciudadano	Ayuntamiento, otros
7	Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Maó	
7.1	Materializar las desafectaciones e incorporaciones previstas en la DEUP	Ayuntamiento, Puertos del Estado/MITMA
7.2	Mejora de los accesos viarios al Cós Nou (ME - 3)	Ayuntamiento, Consell Insular
7.4	Integración de Cala Figuera	Ayuntamiento
8	Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Eivissa	
8.1	Desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Especial	Ayuntamiento
9	Mejorar la Integración en su entorno del Puerto de La Savina	
9.2	Limitar el tráfico de excursiones en temporada alta	Consell Insular

II.2 Inserción en el entorno territorial y socioeconómico		
10	Fomentar la complementariedad entre puertos	
10.1	Palma y Alcúdia	Consell Insular, Govern Balear
10.2	Maó y Ciutadella	Consell Insular, Govern Balear
10.3	Eivissa y San Antoni	Consell Insular, Govern Balear
11	Coadyuvar en iniciativas del entorno socioeconómico	
11.1	Favorecer la construcción de Museos Marítimos de Mallorca, Eivissa y Menorca, facilitando espacios y contenidos para su desarrollo	Govern Balear, Consells Insulars, Ayuntamientos
11.2	Colaboración con entidades punteras en el sector I + D+ I	Govern Balear, Consells Insulars, Ayuntamientos
11.3	Promover la creación de un clúster náutico en Baleares	Govern Balear, Consells Insulars, Ayuntamientos
11.4	Impulsar la construcción y explotación de Centros de Interpretación Puerto-Ciudad (Ports Centers)	Govern Balear, Consells Insulars, Ayuntamientos
12	Conservación y recuperación del patrimonio material e inmaterial	
12.1	Rehabilitación de los faros	Ayuntamientos, Consells Insulars
12.2	Divulgación de la historia de los faros y fareros	Ayuntamientos, Consells Insulars
12.3	Puesta en valor del patrimonio histórico de cada puerto	Ayuntamientos, Consells Insulars

PLAN DE COMUNICACIÓN INTERNA Y EXTERNA

La comunicación institucional es una herramienta transversal para divulgar las acciones de éxito (los logros) que se alcancen en cada una de las 5 líneas estratégicas del Plan Estratégico (la excelencia en el servicio a la vital movilidad de mercancías y personas; la integración en la actividad urbana; la facilitación del desarrollo socio-económico de Illes Balears; liderazgo en medio ambiente, sostenibilidad y Responsabilidad Social Corporativa (RSC); e impulsar la innovación tecnológica), porque es lo que la sociedad percibe de las acciones de la APB.

El reconocimiento a la labor de la APB es uno de los Valores de la APB, que sirve de herramienta para alcanzar su Visión de ser una referencia para la calidad en la integración de la operativa portuaria y la prestación de servicios básicos y complementarios para personas y empresas. En este sentido, el Consejo de Administración de la APB aprobó en fecha de 28 de septiembre de 2016 la Política de RSC de la APB, con el fin de disponer de una guía para unificar y reforzar su identidad y cultura en los ámbitos económico, institucional, social, ambiental y ético y a su vez formar parte del marco de políticas corporativas de la APB. Dentro de estos ámbitos, se recogen los compromisos de la APB de mantener una comunicación responsable, fluida y multidireccional con los grupos de interés (usuarios, clientes, empleados, proveedores, instituciones locales, sociedad civil y el Estado), así como facilitar en lo posible la realización de actividades de interés social en el dominio público, siempre que sean compatibles con la actividad portuaria.

La APB ha licitado un concurso recientemente el contrato "Servicio de

Asistencia Técnica para la redacción y desarrollo del Plan de Actuaciones para la Divulgación del Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares".

El Plan de comunicación del Plan Estratégico de la APB deberá recoger su política en cuanto a Responsabilidad Social Corporativa (RSC), a los 10 Principios del Pacto Mundial y a los 17 Objetivos De Sostenibilidad (ODS) de las Naciones Unidas, con especial atención a los valores medioambientales, sociales, culturales y éticos, con la finalidad de entroncarlos en los territorios donde la APB ejerce su función.

El Plan de Comunicación del Plan Estratégico deberá:

- Definir los objetivos de la comunicación para cada uno de sus grupos de interés
- Proponer las acciones pertinentes para conseguir los objetivos
- Controlar y hacer el seguimiento de cada acción de difusión
- Incluir divulgación institucional



1. Análisis del entorno
2. Objetivos
3. Público objetivo
4. Mensaje
5. Estrategia
6. Acciones
7. Presupuesto
8. Timing
9. Control y evaluación

Los principales canales de comunicación serán la prensa escrita y digital, la radio, TV, internet y redes sociales y publicidad exterior:

Canales de comunicación



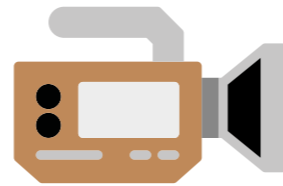
PRENSA ESCRITA Y DIGITAL

Generación de contenidos informativos a través de comunicados, entrevistas, etc.



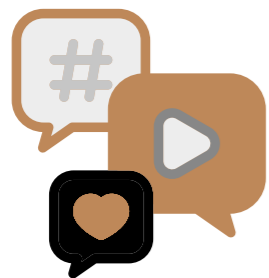
RADIO

Creación de productos específicos en las emisoras líderes.



TV

Generación de contenidos informativos a través de comunicados, entrevistas, etc.



INTERNET Y REDES SOCIALES

Potenciar la web propia y aumentar la presencia en Facebook, Twitter e Instagram.



EXTERIOR

Publicidad exterior en los soportes del puerto visibles desde la ciudad, en los que se anuncien las distintas fases y pasos de la implantación del Plan Estratégico.



ACTIVIDADES DE RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN PERIÓDICA DEL PLAN ESTRATÉGICO

La APB realizará un seguimiento y revisión anual del Plan coincidiendo con la elaboración del Plan de Empresa, con su propio procedimiento.

Adicionalmente, la APB realizará una actualización periódica del Plan Estratégico, previsiblemente cada 5 años, y que constará de las siguientes actuaciones:

1. Evaluación del grado de cumplimiento
 - a. Valoración y nivel de cumplimiento del Plan de Acción durante los primeros años de implantación. Identificación de Acciones no realizadas y sus motivos.
 - b. Realización de una consulta a los responsables de la Autoridad Portuaria de Baleares, para conocer su valoración sobre el Plan de Acción, valorando la vigencia, nivel de desarrollo, grado de urgencia de líneas estratégicas y objetivos, viabilidad de su desarrollo e implantación y nivel de importancia de dichas líneas y objetivos.
2. Actualización del Diagnóstico Estratégico de la APB, revisando y actualizando los siguientes aspectos:
 - a. Marco institucional, legal y estratégico
 - b. Análisis de la actividad y entorno de los puertos
 - c. Análisis interno
 - d. Análisis DAFO
3. Identificación de las desviaciones ocurridas sobre los escenarios del Plan Estratégico y actualizarlos en base a ellas, analizando la evolución real experimentada, determinando las desviaciones ocurridas y concretando sus causas y medidas necesarias, definiendo nuevas hipótesis sobre la futura evolución de los parámetros y actualizando el escenario de desarrollo de cada actividad analizada.
4. Revisar y actualizar la Formulación Estratégica y el Plan Operativo de la APB en base a posibles desviaciones identificadas mediante la revisión de la formulación estratégica de la APB en cuanto a la misión, visión y valores.

Misión, Visión y Valores

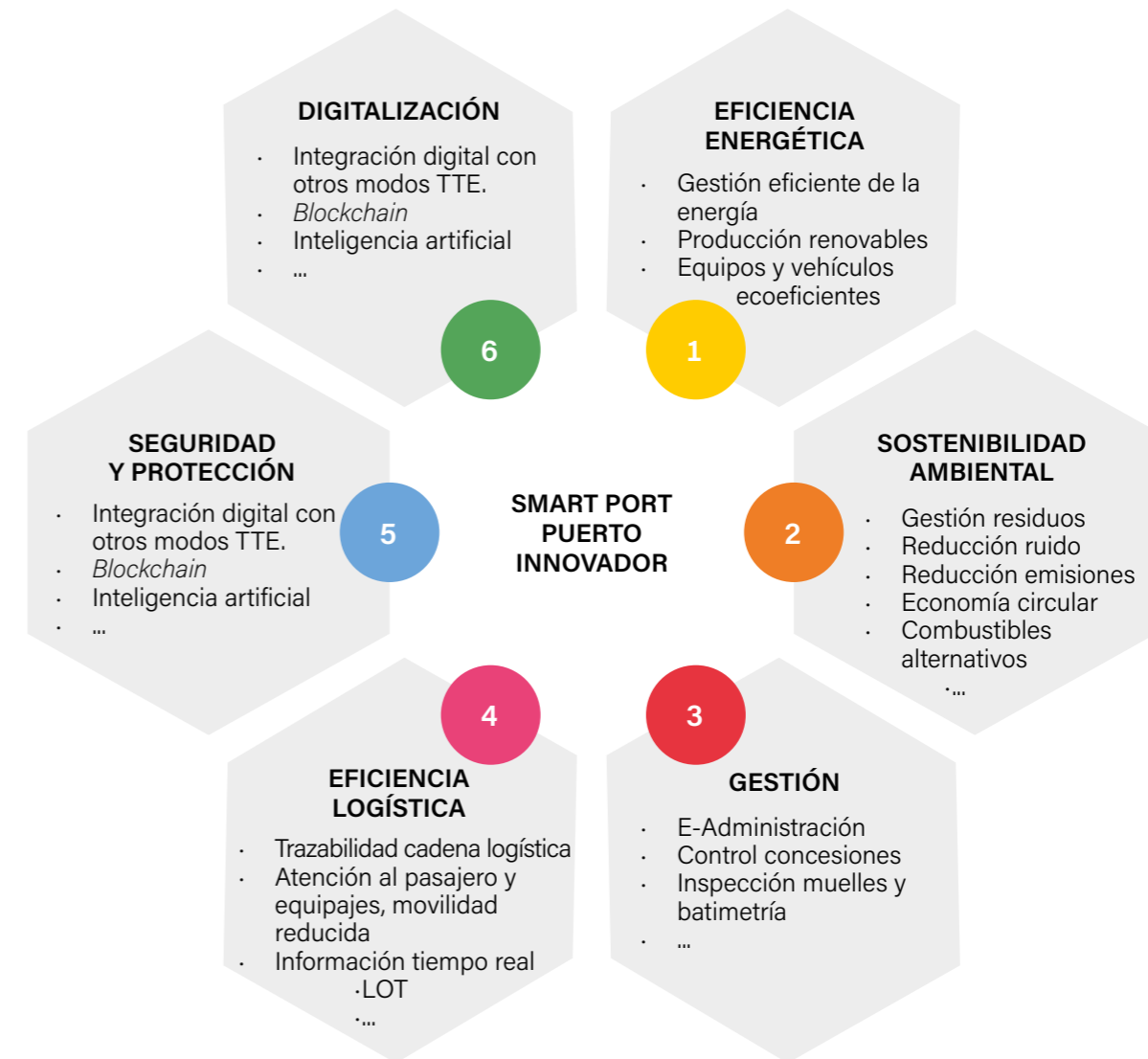


MISIÓN DE LA APB

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.

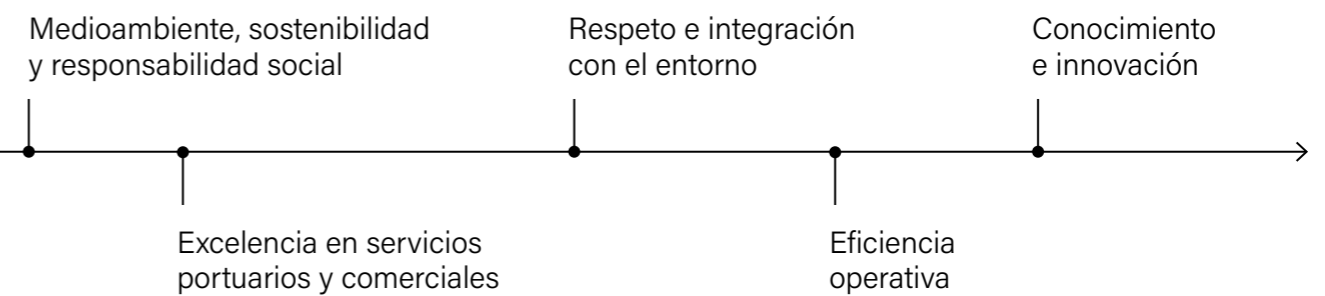
VALORES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

- 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:

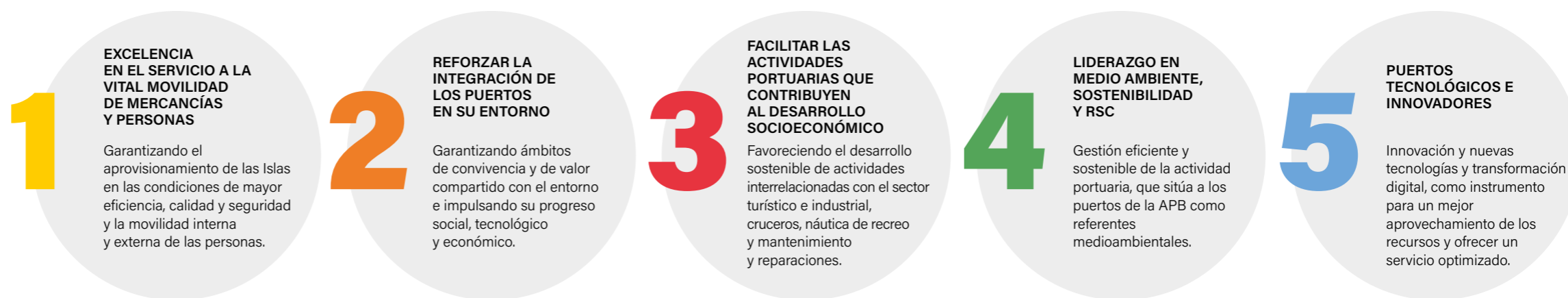


Ser puerto de referencia internacional en la excelencia en el servicio al transporte marítimo y a la náutica de recreo y su industria, en sostenibilidad, integración con las ciudades y su entorno socioeconómico, aplicando la innovación tecnológica.

Ejes estratégicos

Sobre la siguiente base se definieron los ejes estratégicos de la APB:

Los mencionados ejes en relación al modelo de actividad portuaria han de ir acompañados del modelo de gestión de la APB, adaptando la organización, los recursos y la estrategia financiera, la proyección comercial y exterior y los procesos internos a los mismos.



EJES ESTRATÉGICOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO	OBJETIVO OPERATIVO
1 EXCELENCIA EN EL SERVICIO A LA VITAL MOVILIDAD DE MERCANCÍAS Y PERSONAS	1 Eficiencia, calidad y seguridad en la intermodalidad y servicios a las mercancías y al pasaje	1 Elevar la calidad del servicio al tráfico de pasaje
	2 Optimizar el servicio al tráfico de mercancías	2 Optimizar el servicio al tráfico de mercancías
	3 Integración armónica y enriquecedora con el entorno urbano y ambiental	3 Elaboración y tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación de cada puerto
	4 Inserción en el entorno territorial y socioeconómico	4 Optimización y mejora de infraestructuras
2 REFORZAR LA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN SU ENTORNO	5 Gestión del tráfico de cruceros, bajo criterios de sostenibilidad y de integración con las estrategias turísticas del territorio (islas y ciudades portuarias)	5 Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Palma
	6 Baleares modo de referencia internacional en la náutica de recreo/deportiva y en el mantenimiento y reparaciones de embarcaciones	6 Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Alcúdia
	7 Ser referente en la dimensión medioambiental, económica, social y de gobernanza en el ámbito portuario	7 Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Maó
	8 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	8 Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Eivissa
	9 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	9 Mejorar la integración en su entorno del Puerto de Savina
	10 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	10 Fomentar la complementariedad entre puertos
3 FACILITAR LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE CONTRIBUYEN AL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO	11 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	11 Coadyuvar en iniciativas del entorno socioeconómico
	12 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	12 Potenciar la calidad, eficiencia y seguridad en la gestión del tráfico de cruceros, priorizando los principios de sostenibilidad
	13 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	13 Enfoque sostenible e integrado con el destino y las estrategias turísticas de las infraestructuras y servicio al tráfico de cruceros
4 LIDERAZGO EN MEDIO AMBIENTE, SOSTENIBILIDAD Y RSC	14 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	14 Reforzar la posición privilegiada de Baleares bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad territorial y social
	15 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	15 Facilitación de la actividad de mantenimiento y reparaciones de embarcaciones
	16 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	16 Minimizar los efectos medioambientales negativos del Tte. marítimo
	17 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	17 Desarrollar alternativas de generación y eficiencia energética
	18 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	18 Posicionar a los puertos de Baleares como referente de gestión medioambiental en el ámbito portuario
5 PUERTOS TECNOLÓGICOS E INNOVADORES	19 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	19 Fomentar la dimensión económica y social
	20 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	20 Innovación tecnológica para la gestión de unos recursos limitados
	21 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	21 Nuevas tecnologías para potenciar y reforzar la gestión y control de la Autoridad Portuaria
	22 Fomentar e implantar la innovación tecnológica y la transformación digital	22 Transformación digital

Objetivos

Desde la APB, para lograr la consecución de cada uno de los ejes estratégicos, se han planteado una serie de objetivos estratégicos y operativos a conseguir:

Plan de Empresa

La APB elabora anualmente un Plan de Empresa como herramienta clave de monitorización estratégica.

El mencionado Plan de Empresa fue acordado con Puertos del Estado el 15 de junio de 2022 y en este 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. En el Plan se presenta un diagnóstico de la situación, análisis de la dimensión y objetivos económicos, sociales y ambientales, así como el presupuesto de la Autoridad Portuaria,

además de realizarse un análisis y evaluación del grado de su grado de cumplimiento.

Este documento realiza previsiones hasta 2026 y es descargable en la web de la APB: <https://www.portsdebalears.com/sites/default/files/MEMORIA%20PLAN%20DE%20EMPRESA%202023%20AP%20BALEARES%20firmado%20Ap%20PdE.pdf>





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

Sistemas de información y aplicativos informáticos

CATÁLOGO DE SERVICIOS ELECTRÓNICOS

La Autoridad Portuaria de Baleares dispone de diversos servicios electrónicos para facilitar a sus usuarios la obtención de información y la tramitación de procedimientos, ya sea a través de la Sede Electrónica o de la propia web. A continuación, se indica el listado de dichos servicios:

- Servicios de tramitación electrónica:
 - / Registro electrónico.
 - / Pago de sanciones.
 - / Solicitud de autorización de ocupación temporal (AOT).
 - / Solicitud de autorización para la prestación de servicios comerciales.
 - / Carta de pago.
 - / Renovación de solicitud de amarre (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.
- Carpeta Ciudadana APB.
- Registro de empresas prestadoras de servicios portuarios.
- Catálogo de procedimientos de la APB.
- Perfil del contratante.
- Tablón de anuncios de la APB.
- Quejas, sugerencias y solicitudes de información.
- 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.

Ports de Balears
Autoritat Portuària de Balears
Apt. 2078, Torredemuntanyà
Código DIR3: BA0098509
Tel: 971 97 0712 Palma (Iles Balears)
www.gub.cat/portsdebalears

SOLICITUD DE CAMBIO DE AMARRE
SIA - 2215872

ORGANO DEL DESTINO: AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES	
Organo competente para resolver	Dominio Publico
Organo instructor	Dominio Publico

SOLICITANTE

Documento Identificador*
 Nombre NIF/NIE*
 Primer apellido*
 Segundo apellido*
 Telefono móvil*
 Telefono fijo*
 Correo electrónico*

REPRESENTANTE (El representante debe ser el titular de la actividad o un representante autorizado por el titular de la actividad)

Documento Identificador*
 NIF/NIE*
 Primer apellido*
 Segundo apellido*
 Telefono móvil*
 Telefono fijo*
 Correo electrónico*
 Medio de acreditación de la representación*

IDIOMA Y DESTINATARIO DE LAS COMUNICACIONES

Idioma*
 Destinatario*

CANAL PREFERENTE DE NOTIFICACIONES

Canal preferente de notificación*
 Dirección*
 Estado*
 Escalera*
 Piso*
 Localidad*
 Municipio*
 Provincia*
 País*

Nota: 200 01 027 Terminal de control de acceso
 Código DIR3: BA0098509
 Teléfono: 971 97 0712
 Dirección: 2078 Torredemuntanyà - Mallorca
 Web: www.gub.cat/portsdebalears

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.

En concreto, el esfuerzo de adaptación se manifestó 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 sirven tanto a usuarios como a empresas de los puertos de interés general de Baleares. Esta información se clasifica en tres categorías principales:

- 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.
 - / Memoria anual de la APB.
 - / Publicaciones 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 2022 en sistemas IT y aplicaciones de gestión

Durante el 2022, 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.

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 Autoridad Portuaria de Baleares ha puesto en marcha un portal web para la comunidad portuaria denominado PCS (Port Community System) que está completamente integrado con POSIDONIA, nuestra aplicación de gestión portuaria (PMS-Port Management System), 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).

Hay otros servicios del PCS que se ofrecerán a medida que se consolide la plataforma como son:

- Gestión de solicitudes de servicios.
 - / Servicio de suministro de agua y electricidad.
 - / 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.

También se incluye el servicio de soporte a los distintos usuarios de la APB y de la Comunidad Portuaria (consignatarios, Capitanía Marítima, prácticos, agentes portuarios, cuerpos de seguridad del Estado) garantizando la plena operatividad del servicio PCS.

PROYECTO: SUMINISTRO, IMPLANTACIÓN E INTEGRACIÓN EN LOS SISTEMAS TIC DE LA APB DE UNA PLATAFORMA GEOESPACIAL.

En cierta medida, un puerto se puede considerar como una pequeña gran ciudad. Es necesario gestionar, de una forma completa y unificada aspectos como la gestión de activos e infraestructuras, la seguridad, la sostenibilidad ambiental, los servicios portuarios, las operaciones portuarias, las concesiones y licitaciones. Todos estos aspectos se asientan sobre un lugar concreto dentro de un puerto y eso hace que contar con una plataforma geográfica para los puertos que gestiona la APB permita tomar decisiones operativas de una forma más ágil y eficiente.

La gestión de la información geográfica se ha limitado hasta ahora a "implantar un GIS" (Sistema de Información Geográfica, por sus siglas en inglés), donde se almacena la posición geográfica de algunos activos. Este enfoque se ha demostrado eficiente en los inicios pero pobre en la actualidad, donde se le demanda muchas más funcionalidades.

Sólo si esa información geográfica es accesible a través de servicios interoperables por el resto de los sistemas, es cuando realmente se pueden alcanzar verdaderas ventajas operativas. No solo eso, también es necesario que una plataforma geográfica, sea capaz de integrar la información de cualquier otro sistema, de forma que se puedan analizar y tomar decisiones que tengan en cuenta todas las variables.

En definitiva, un sistema integrado de gestión portuaria moderno e innovador, necesita disponer de una plataforma geoespacial completa, abierta e interoperable, que ofrezca mejor soporte a la planificación operativa, de los puertos gestionados por la APB.

Mediante este contrato se ha implantado una plataforma geoespacial que interopere con el resto de los sistemas de información de la APB y que permite generar los distintos paneles de control necesarios para que las diferentes unidades funcionales de la APB puedan tomar en cada momento las decisiones operativas con el máximo de información posible. El contrato se ha estructurado en dos lotes.

- LOTE 1. Suministro, implantación, formación y soporte de la plataforma geoespacial ESRI.

El objeto de este lote ha sido el 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.

El objeto de este lote ha sido integrar los distintos 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 está integrando 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.

Con la ejecución de este proyecto, se ha detectado la necesidad de crear un modelo de datos geoespacial portuario para poder estructurar toda la información en un único modelo y así poderlo compartir en toda la estructura de la APB de forma que cuando desde una obra se construy o instale un nuevo activo, con la recepción de la obra, automáticamente se pueda hacer uso de dicho activo desde explotación mediante el PMS Posidonia y se pueda mantener mediante la aplicación de GMAO Rosmiman, al quedar dibujado automáticamente en los mapas de dichas aplicaciones.

PROYECTO: HERRAMIENTA DE MONITORIZACIÓN DE LA RED INFORMÁTICA PARA LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

La sociedad actual se ha vuelto muy dependiente de las Tecnologías de la Información y Comunicaciones, las empresas, industrias y administraciones públicas realizan un uso masivo de las mismas. A la vez que se incrementa el uso de estas tecnologías, también se ha incrementado el riesgo de interrupción económica, social y física debido a las vulnerabilidades que estas tecnologías intrínsecamente poseen.

Estas vulnerabilidades son el origen de las incidencias provocadas por diferentes tipos de actores. Actualmente, el número de incidencias es alto y la complejidad grande para identificar las nuevas amenazadas y vulnerabilidades que presentan el mayor riesgo. Además, hay que reforzar las defensas y controles tradicionales para detectar nuevas tácticas y técnicas en las nuevas incidencias, que ahora pueden mezclarse en la inmensidad de la red y atravesar grandes y complejas infraestructuras en cuestión de segundos.

La Autoridad Portuaria de Baleares, gestiona cinco puertos de interés general, y como tales, sirven a industrias y establecimientos de importancia para la economía nacional y en particular de la Balear. Por todo ello, resulta esencial que la APB disponga de los medios tecnológicos para una protección de sus infraestructuras, información y los servicios ofrecidos.

Con este proyecto se dispone de un servicio que ofrece una herramienta de análisis de red y respuesta aplicado a la seguridad para la APB, además de servicios adicionales de monitorización continua de la red, análisis y soporte por expertos en el caso de detección de incidencias para los sistemas de la APB.

PROYECTO: INSTALACIÓN DE UNA RED DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LOS PUERTOS DE PALMA, ALCÚDIA, MAÓ, EIVISSA Y LA SAVINA

Con la ejecución de este contrato se van a realizar los trabajos necesarios para la instalación de una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina.

Se trata de 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 instalan 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 integran 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: DESARROLLO EVOLUTIVO DE LAS APLICACIONES DE ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

La Autoridad Portuaria de Baleares 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.

Se ha conseguido con este contrato 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.

PROYECTO: ACTUALIZACIÓN Y MEJORAS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE CCTV DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

Con este contrato de actualización del sistema de CCTV que la Autoridad Portuaria de Baleares dispone en los cinco puertos que gestiona, se ha conseguido que se actualicen tanto las estaciones de trabajo de visualización (las cuales han quedado obsoletas) como el programa y licencias software (que no permiten la ampliación de número de cámaras).

Además, con la actualización, se permite dotar al sistema de nuevas funcionalidades que mejoran tanto la gestión de las grabaciones efectuadas como la detección de eventos registrados por las cámaras.

Respecto a los servidores de gestión de las cámaras, actualmente se dispone de cinco (1 por puerto) servidores físicos con diversas cabinas de grabación local. Ello requiere, para una completa integración, que todos los servidores dispongan de versiones del software BVMS compatibles entre sí, pero, sin embargo, no todos los sistemas permiten

su actualización a la última versión disponible por el fabricante. Otras dificultades adicionales que presenta la solución actual son las relacionadas con el mantenimiento de 5 servidores físicos ubicados en diferentes localizaciones y por empresas mantenedoras diferentes. Tampoco se dispone de redundancia en caso de fallo de los servidores físicos.

Por todo lo mencionado anteriormente, el presente contrato tiene por objetivo la completa actualización del sistema de CCTV de la APB, unificándolo todo para simplificar toda su gestión y poder seguir evolucionándolo, permitiendo la incorporación de nuevas cámaras inteligentes, con mejoras en sus funcionalidades y prestaciones, así como incorporar redundancia.

PROYECTO: ADQUISICIÓN DE SWITCHES ETHERNET PARA LA RED DE COMUNICACIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

La Autoridad Portuaria de Baleares necesita realizar una renovación de parte de la electrónica de red que da servicio a los puestos de trabajo y diferentes sistemas que gestiona, debido a que los equipos actuales han quedado fuera de soporte (actualizaciones firmware, actualizaciones de seguridad, actualizaciones de funcionalidades, etc) y mantenimiento (resolución de averías, materiales de repuestos, etc) por parte del fabricante. Por otro lado, se requiere una ampliación de la red para dar servicio a la futura red WIFI a instalar en todas las estaciones marítimas de la APB.

Además, la APB dispone de un software de gestión del mismo fabricante de los switches que requiere su actualización para seguir operando, tanto con la electrónica existente como con la nueva prevista, así como permitir su ampliación y evolución.

Por todo ello, con este contrato se va a adquirir nueva electrónica de red así como su software de gestión. Dicha electrónica de red (switches) y sistema de gestión será suministrada por el contratista e instalada por el personal propio de la APB.

La instalación de los nuevos equipos implicará los siguientes beneficios para la APB:

- Posibilidad de integrar los nuevos equipos completamente en la plataforma de gestión y monitorización del Extreme Network (netSight) que ya tiene la APB instalada funcionando en su red corporativa.
- Actualización de plataforma de gestión y monitorización actual (netSight) a su última versión reaprovechando costes de inversión efectuados en plataforma actual.
- Disminuir la necesidad de formación del personal de la APB sobre la administración de los nuevos equipos, al ser dicha administración igual que los que ya tiene instalados en su red.
- Disminuir el tiempo de instalación y configuración de los equipos suministrados.
- Facilitar la administración de los nuevos equipos en el día a día, y por ello también reducir la probabilidad de producirse errores en dicha administración
- Disminuir el tiempo y facilitar la resolución de posibles incidencias en la interconexión con el resto de switches de la red (ya que son del mismo fabricante).
- Algunos de dichos beneficios son especialmente relevantes debido al hecho de que los equipos a suministrar formarán parte principal de la red de datos de la APB.

PROYECTO: ADQUISICIÓN, INSTALACIÓN, CONFIGURACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE UNA PLATAFORMA DE SEGURIDAD EN EL PUESTO DE TRABAJO Y EN LOS SERVIDORES DE LA RED CORPORATIVA DE LA APB

El objeto del contrato es la adquisición, instalación y configuración y puesta en marcha de una plataforma de seguridad en el puesto de trabajo y en los servidores de la red corporativa de la APB, así como el soporte y mantenimiento de la nueva plataforma durante todo el período de vigencia del contrato.

El objetivo es incorporar funcionalidades de nueva generación dotando a la red corporativa de la APB, que cuenta con distintas sedes (Palma, Maó, Eivissa, Alcúdia y La Savina), con medidas de protección y seguridad más avanzadas que hagan frente a los crecientes riesgos de seguridad, con capacidades de Inteligencia Artificial y automatización de las medidas de protección.

PROYECTO: ACTUALIZACIÓN, UNIFICACIÓN Y MEJORA DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LAS INSTALACIONES Y DE SEGURIDAD CONTRAINCENDIOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

La Autoridad Portuaria de Baleares cuenta con un sistema de gestión de seguridad contra incendios modelo MM8000 de Siemens en todos los edificios del puerto de Palma, así como también diversos sistemas de gestión de instalaciones técnicas Desigo en Palma y en Eivissa. No obstante, cada sistema dispone de una versión diferente y aisladas entre sí.

El objetivo de este contrato es actualizar y unificar los sistemas existentes y migrarlos a un único servidor virtual, reconfigurar los usuarios existentes, mejorar la gestión de alarmas, visualización gráfica y explotación del sistema, siempre buscando la optimización en la gestión de los edificios y su futura escalabilidad. Además, se pretende integrar la gestión de las instalaciones del edificio Centro de Interpretación del puerto de Palma.

Es necesaria una modernización del software de los sistemas disponibles actualmente

en las instalaciones de la APB a la última versión, necesaria para la mejora en gestión por unificación de distintos proyectos y distinta tipología de instalaciones. Además, mediante esta actualización, se pretende mantener la compatibilidad con el último equipamiento en controladores/centrales de incendio que se comercializan para no limitar posibles ampliaciones y reparaciones/sustituciones en los sistemas con la versión actual, y además, repercutiendo en la seguridad del sistema, disponiendo de las últimas actualizaciones de seguridad o de resolución de fallos detectados.

Por otro lado, la nueva versión de software requiere la renovación del hardware de los equipos de gestión clientes.

La solución plantea tareas de auditoría, ingeniería de detalle, actualización, migración y unificación del software existente, así como de reconfiguración e instalación de nuevo hardware, tanto de integración como de renovación de clientes.

PROYECTO: SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE 7 NUEVOS ESCÁNERES Y ARCOS DE SEGURIDAD PARA LAS ESTACIONES MARÍTIMAS DE LOS PUERTOS DE EIVISSA Y PALMA

Cada uno de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares ha experimentado en los últimos años un crecimiento significativo del tráfico de pasajeros, por lo que se ha previsto la implantación de nuevos sistemas de control de seguridad, en concreto, en la Estación Marítima del Puerto de Eivissa y la Estación Marítima número 2 del 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 se ha hecho necesario el suministro, instalación y mantenimiento integral de nuevos arcos de seguridad, así como, de escáneres de rayos X para la inspección de equipajes voluminosos.

Se ha establecido dotar de estos elementos en la Estación Marítima del Puerto de Eivissa y la Estación Marítima número 2 del Puerto de Palma. 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.

PROYECTO: ACTUALIZACIÓN Y MEJORA DE LOS SISTEMAS DE VIDEOCONFERENCIA DE LA APB

La aparición de nuevos sistemas de videoconferencia, hace necesario la actualización de los equipos de actuales, para poder realizar videoconferencias con otras plataformas utilizando los periféricos (cámaras, micros, altavoces, pantallas actuales) y así poder aprovechar al máximo toda la infraestructura hardware y las salas de reuniones que tiene la APB adaptadas para videoconferencias.

Se ha conseguido con este contrato la actualización de los equipos de videoconferencia de los que se disponía en la APB, con la sustitución de los componentes necesarios para adaptarlos a los nuevos requisitos y funcionalidades

Además en el puerto de La Savina (Formentera) se ha instalado un nuevo equipo completo de videoconferencia.

PROYECTO: SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE UN SISTEMA DE LOCALIZACIÓN GPS DE LOS EQUIPOS PORTÁTILES DE COMUNICACIONES RADIO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES EN SITUACIONES DE EMERGENCIA

Con el presente contrato se ha contratado la adquisición de un sistema de localización GPS de los equipos de radio portátiles de la Policía Portuaria ante situaciones de emergencia.

GPS a una aplicación gráfica de visualización tanto local (en el puerto donde se ha producido la alarma), como centralizada en el Centro de Control del puerto de Palma (alternativa redundante).

La APB cuenta en la actualidad con un sistema de comunicaciones móviles basado en tecnología DPMR en sus 5 puertos (Alcúdia, Palma, Maó, Eivissa y La Savina).

Así, se pretende que, ante una situación de emergencia, el policía portuario portador de un terminal móvil de comunicación pueda pulsar el botón de emergencia de forma que se genere una alarma en el centro de control del puerto en el que se encuentre, así como en el centro de control del Puerto de Palma (contingencia común a todos los puertos). Desde los centros de control, al recibir la alarma (visual y sonora) se podrá visualizar la localización exacta del policía portuario que ha pulsado el botón de emergencia, sobre una cartografía mostrada en los ordenadores de los centros de control.

Se dispone de terminales funcionando en la banda de UHF en el puerto de Palma y en la banda VHF en el resto de los puertos. Los terminales DPMR disponen de hasta 1024 canales con 128 zonas, funcionando en modo 1, 2 y 3 compatible, y satisfacen los estándares del ETSI Cuentan con un receptor GPS que permite su geolocalización en posibles situaciones de emergencia en las que se pueda encontrar el portador del terminal.

Con este contrato se ha implementado una solución que permite el envío de las coordenadas

PROYECTO: SERVICIO DE UNA PLATAFORMA DE AUTENTICACIÓN MULTIFACTOR Y SU PUESTA EN MARCHA EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

De acuerdo con la medida de control de acceso (op.acc) del marco operacional del Esquema Nacional de Seguridad (ENS), el control de acceso comprende el conjunto de actividades preparatorias y ejecutivas tendentes a permitir o denegar a una entidad, usuario o proceso, el acceso a un recurso del sistema para la realización de una acción concreta. Los mecanismos de control de acceso deberán equilibrar la facilidad de uso y la protección de la información y los servicios, primando una u otra característica atendiendo a la categoría de seguridad del sistema.

Uno de los aspectos que más preocupa a los responsables de seguridad de las diferentes organizaciones es la alta capacidad que tienen los atacantes de obtener credenciales de accesos a los sistemas de información, aspecto que adquiere más importancia en un entorno de trabajo remoto generalizado.

Por todo ello, se considera primordial el establecimiento de sistemas de autenticación multifactor, entendido como la exigencia de dos o más factores de autenticación para ratificar una autenticación como válida, para proteger los sistemas de información.

Mediante este contrato, se está implementando un sistema de autenticación multifactor en la APB, mediante

una plataforma fácil de implementar y que permita establecer una política y control sobre qué usuarios, dispositivos y redes pueden acceder a las aplicaciones de la APB.

PROYECTO: 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 Autoridad Portuaria de Baleares 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 Fars de Balears (<https://farsdebalears.com>). Dichos Portales Webs requieren de un mantenimiento correctivo, preventivo, adaptativo y evolutivo.

Asimismo, la APB ha desarrollado una nueva Intranet, ya que la anterior Intranet estaba desarrollada en Google Sites que dejó de estar operativa con la versión clásica de Google Sites debido a la evolución del producto que hacía que nuestra Intranet dejaría de funcionar.

Con este contrato se ha desarrollado una nueva Intranet, se ha incluido el mantenimiento de las webs (Portal Web oficial y Web de Faros), el sistema "POSIDONIA WEB - Situación de buques en puerto" y la app Smart Port además del servicio de alojamiento o hosting.

Se ha conseguido dotar a la APB de una Intranet más moderna y funcional, adaptada a las tecnologías y tendencias actuales, manteniendo y mejorando las funcionalidades existentes, proyectando 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 han adaptado a los requisitos que se establecen el ENS.

PROYECTO: INSTALACIÓN DE UNA RED WIFI EN LAS ESTACIONES MARÍTIMAS DE LOS PUERTOS DE PALMA, ALCÚDIA, MAÓ, EIVISSA Y LA SAVINA

Actualmente la APB dispone únicamente de red WIFI en los edificios que albergan oficinas. Siendo necesario disponer de una infraestructura de red WIFI para la implantación de las aplicaciones y para el acceso a ellas desde los diversos dispositivos móviles, aparte de facilitar la conectividad de los trabajadores de la APB (reduciendo el consumo de datos mediante la red de telefonía móvil), así como de las empresas colaboradoras e invitados eventuales, en los diversos edificios y oficinas de la APB en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina.

Se pretende con este contrato la instalación de una infraestructura de red WIFI en las estaciones marítimas en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina, faro de Porto Pi, así como diversos edificios gestionados por la APB, además de la actualización de la infraestructura WIFI existente en las oficinas de la APB y la actualización de su plataforma de gestión.

Sistemas de gestión certificados: ISO 9001, ISO 14001 e ISO 30301

Durante el transcurso del año 2022, se ha llevado a cabo, al igual que en años anteriores, una auditoría interna referente a la calidad, medioambiente y gestión documental, de acuerdo con los requisitos de las normas de referencia ISO 9001, ISO 14001 e ISO 30301, con los siguientes objetivos:

- Determinar la eficiencia del sistema de gestión de cada puerto de la APB para justificar el cumplimiento de los objetivos específicos, así como para identificar los posibles aspectos a mejorar.
- Determinación de la capacidad para asegurar que la APB cumple con los requisitos legales, reglamentarios y contractuales aplicables.

Respecto a las auditorías de años anteriores, en primer lugar, cabe destacar el similar nivel de cumplimiento de los requisitos auditados en cada uno de los respectivos puertos, aunque también destaca el incumplimiento en los controles de la calidad del agua que se suministra en el Puerto de Eivissa. Como se puede observar en los resultados de 2022, se evidencia un ligero aumento en el grado de cumplimiento respecto al 2021 en todos los puertos menos en Alcúdia.

Como puntos fuertes se destacan:

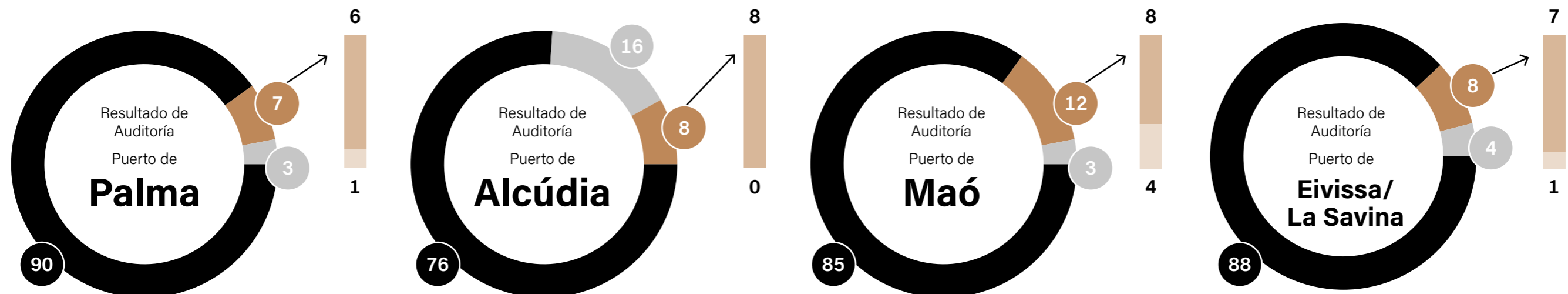
- Todos los puertos: En la Revisión por la Dirección, se evidencia la presentación de un informe sobre las encuestas de satisfacción realizadas en 2021 y unas propuestas de acciones para la mejora de la satisfacción.
- Todos los puertos: Creación y puesta en funcionamiento de un programa SGDfiles que aglutina en un mismo sitio los documentos de la APB.
- Todos los puertos: A raíz de las encuestas realizadas para saber la satisfacción en la formación del empleado, se detectan una serie de necesidades que RRHH incorpora a una serie de cursos en el plan trianual de formación.
- Puerto de Palma: Está en marcha una mejora del programa Navision para implantar el seguimiento del plan de gasto a través de esta plataforma.

Por otro lado, respecto a las oportunidades de mejora, se menciona la priorización de las acciones de mejora mediante el análisis de riesgos asociados a las mismas:

1. PC-ATR-02. Todos los puertos: Implantar las series documentales de RIPEA en prestación de servicios para el almacenamiento de la documentación de los usuarios de amarres.
2. PC-ATR-02. Todos los puertos: En cuanto a las inspecciones de amarres que realizan los policías portuarios, añadir al sistema de inspecciones de posidonia, las inspecciones semestrales del PC-ATR-02.
3. PC-MAN-01. Puerto de Palma, Puerto de Maó y Puerto de Eivissa y la Savina: aumentar el control de los productos químicos del almacén mediante sistema de estocaje.
4. PC-MAN-01. Puerto de Eivissa y la Savina: Realizar todas las incidencias de conservación correspondientes al AX-SEG-01-C a través del apartado "avisos" de GMAO, siendo así más fácil trasladar dicha incidencia a mantenimiento correctivo previa revisión por el responsable.

5. PC-MAN-01. Puerto de Palma: Revisión de flujo de Jira para redefinir la validación de los mismos. Se evidencian Jiras realizados sin la validación previa por lo que no es posible cerrar el Jira. (ej. Jira departamentales, de reclamaciones patrimoniales y de dominio público).
6. IT-PS-MA-02-D. Todos los puertos: Actualizar la tabla de registro de descontaminación de suelos en los 5 puertos.
7. PE-INV-01. Todos los puertos: definir un plazo máximo de respuesta a las oportunidades de mejora.
8. PC-INS-01. Identificar mejor en posidonia a que locales hacen referencia cada AOT o Concesión. En auditoría se detecta la dificultad a la hora de localizar los locales sin una correcta descripción en la aplicación.

Para finalizar, en la auditoría se comentaron también brevemente ciertas observaciones, así como también se realizó la apertura de no conformidades con las mencionadas observaciones referentes a cada uno de los puertos y que se tratará con los responsables de estas en la propuesta de acciones.



■ Total requisitos correctos ■ Requisitos no aplicables ■ Otros ■ Requisitos regular ■ Requisitos mal

*Todos los gráficos interpretados en %



Responsabilidad social corporativa

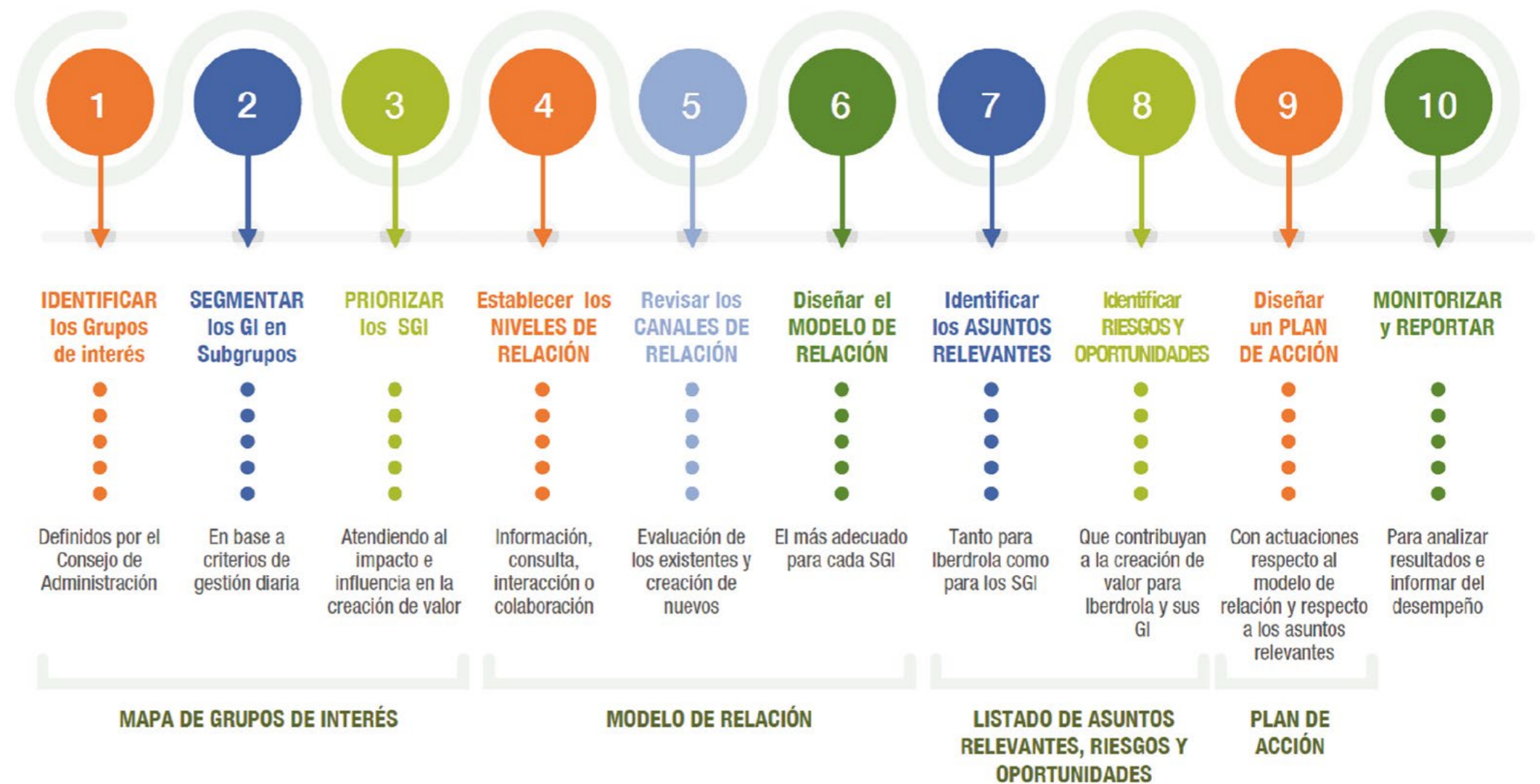
Políticas y compromisos en materia de sostenibilidad y RSC

La nueva estrategia de RSC de la APB

La APB lleva tiempo desarrollando acciones concretas de RSC, en especial a través de iniciativas de protección al medio ambiente y con el enfoque de mantener el equilibrio entre el crecimiento comercial y económico y la protección del entorno.

En consecuencia, la APB ha decidido potenciar la sostenibilidad como herramienta estratégica, desarrollando un Plan de RSC para el periodo 2022-2025 alineado con el Plan Estratégico de la organización y dirigido a todos sus Grupos de Interés, tanto internos como externos.

Para ello, la APB ha centrado sus esfuerzos en fijar los grupos de interés y en preguntarles a dichos grupos sus impresiones y las cuestiones que les preocupan para poder así trazar una hoja de ruta de los proyectos en los que se concreta la estrategia de RSC 2022-2025 de la APB. Para diseñar el modelo de relación con los grupos de interés se siguió el siguiente esquema:



La estrategia de sostenibilidad y RSC de la APB se basa en dicho modelo de relación con los grupos de interés, que se encuentra sostenido en los siguientes pilares:



En cada uno de los pilares mencionados, se despliegan diversas iniciativas para llevarlo a cabo, basadas en el alineamiento estratégico con ODS, con estándares puertos estado y con objetivos de la APB. Además, en cada una de estas iniciativas se indica la persona y área promotoras, además de las áreas que contribuyen en input/output, así como el despliegue de las acciones específicas que se componen la iniciativa.

El primero de estos ejes es el referente a la gobernanza, que tiene como principales iniciativas las siguientes:

- Definición de la Gobernanza de la RSC en la APB
- Implantación de un sistema de ética e integridad
- Revisión y mejora del posicionamiento de la APB en términos de transparencia
- Construcción de una nueva cultura empresarial. Definición de un propósito y unos valores consensuados.

En segundo lugar, el próximo eje es el de la dimensión económica, que pretende centrarse en el enfoque tractor de la RSC y la gestión empática, y entre los que destacan las siguientes iniciativas:

- Inclusión de cláusulas de RSC en pliegos y concesiones administrativas gestionadas por la APB
- Desarrollo de una planificación de compra pública responsable en la APB
- Desarrollo de un Software corporativo para una relación eficaz con los grupos de interés en términos de RSC
- Posicionar los puertos de la APB como referentes en accesibilidad universal
- Aplicación de un sistema LEAN para la agilización de procedimientos. Piloto con el proceso de "contratación"

Por lo que se refiere al tercero de los ejes, la dimensión ambiental esta centra sus esfuerzos en la transición verde y la eficiencia energética y destacan las siguientes iniciativas:

- Reducción de emisiones y ruidos en puertos: Avances normativos y operacionales en el proyecto Cold Ironing
- Mejora en la gestión de residuos: Avances en cuantificación y control de MARPOL y aguas sucias
- Mejora de la coordinación público-pública en gestión de efluentes y vertidos
- Impulso a la movilidad sostenible en los entornos portuarios
- Generación de energías renovables sobre infraestructuras de la APB
- Plan de incentivos a las buenas prácticas ambientales y sociales en proveedores y concesionarios
- Proyectos de economía circular, eliminación y reciclaje de residuos y plásticos

En cuarto lugar, referente al eje de la dimensión laboral, en este caso se centran los esfuerzos en incentivar el orgullo de pertenencia y el talento y formación. Las iniciativas propuestas en este caso son:

- Elaborar un plan de igualdad propio para la APB.
- Promover programas que incentiven el orgullo de pertenencia, la motivación y la involucración del personal de la APB.
- Potenciar el desarrollo profesional sobre la base del modelo de gestión por competencias y la formación de calidad.
- Elaborar un plan de retención y renovación de talento y de sucesión de personal crítico.

Para finalizar, el último eje referente de dimensión social se centra en las alianzas y la conexión Puerto-Ciudad y se sustenta en las siguientes iniciativas:

- Plan de activación social a partir de las principales actuaciones de la APB en cada puerto.
- Revisión y diseño de una estrategia de alianzas, actividades de sponsorship y mecenazgo.
- Programa educativo "Descobreix els teus ports!"
- Programas de ayudas sociales lideradas por los trabajadores de la APB
- Port Centres

PLAN SOSTENIBILIDAD Y RSC 2022-2025

10 PILARES Y 28 INICIATIVAS PARA TANGIBILIZAR UNA ACTITUD

DIMENSIÓN	PILAR	INICIATIVA
TRANSVERSAL	MODELO DE RELACIÓN CON LOS G.I.	MODELO DE RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS (MAPA, CANALES Y CONTENIDOS)
GOBERNANZA	1. INTEGRIDAD Y TRANSPARENCIA	DEFINICIÓN DE LA GOBERNANZA DE LA RSC EN LA APB
		IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE ÉTICA E INTEGRIDAD
		REVISAR Y MEJORAR EL POSICIONAMIENTO DE LA APB EN TÉRMINOS DE TRANSPARENCIA
	4. CULTURA ÉTICA CORPORATIVA	CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA CULTURA EMPRESARIAL. DEFINICIÓN DE UN PROPÓSITO Y UNOS VALORES CONSENSUADOS
ECONÓMICA-GESTIÓN	2. ENFOQUE TRACTOR DE LA RSC	INCLUSIÓN DE CLÁUSULAS DE RSC EN PLIEGOS DE CONCESIONES ADMINISTRATIVAS GESTIONADAS POR LA APB
		DESARROLLAR UNA PLANIFICACIÓN DE COMPRA PÚBLICA RESPONSABLE EN LA APB
	3. GESTIÓN EMPÁTICA - OPERATIVA DE LAS EXPECTATIVAS DE LOS G.I.	DESARROLLO DE UN SOFTWARE CORPORATIVO PARA UNA RELACIÓN EFICAZ CON LOS G.I EN TÉRMINOS DE RSC
		APLICACIÓN DEL SISTEMA LEAN PARA LA AGILIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS. PILOTO CON EL PROCESO DE "CONTRATACIÓN"
		POSICIONAR LOS PUERTOS DE LA APB COMO REFERENTES EN ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
AMBIENTAL	5. TRANSICIÓN VERDE	REDUCCIÓN DE EMISIONES Y RUIDOS EN PUERTOS: AVANCES NORMATIVOS Y OPERACIONALES EN EL PROYECTO COLD IRONING
		MEJORA DE GESTIÓN DE RESIDUOS: AVANCES EN CUANTIFICACIÓN Y CONTROL DE MARPOL Y AGUAS SUCIAS
		MEJORA DE LA COORDINACIÓN PÚBLICO-PUBLICA EN GESTIÓN DE EFLUENTES Y VERTIDOS
		IMPULSO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS ENTORNOS PORTUARIOS
		PROYECTOS DE ECONOMÍA CIRCULAR, ELIMINACIÓN Y RECICLAJE DE RESIDUOS Y PLÁSTICOS
	6. EFICIENCIA ENERGÉTICA	GENERACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES SOBRE INFRAESTRUCTURAS DE LA APB
		PLAN DE INCENTIVOS A LAS BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES Y SOCIALES EN PROVEEDORES Y CONCESIONARIOS
LABORAL	7. ORGULLO DE PERTENENCIA	ELABORAR UN PLAN DE IGUALDAD PROPIO PARA LA APB
		PROMOVER PROGRAMAS QUE INCENTIVEN EL ORGULLO DE PERTENENCIA, LA MOTIVACIÓN Y LA INVOLUCRACIÓN I DE LA APB
	8. TALENTO Y FORMACIÓN	POTENCIAR EL DESARROLLO PROFESIONAL SOBRE LA BASE DEL MODELO DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS Y LA FORMACIÓN DE CALIDAD
		ELABORAR UN PLAN DE RETENCIÓN Y RENOVACIÓN DE TALENTO Y DE SUCESIÓN DE PERSONAL CRÍTICO
SOCIAL	9. ALIANZAS	REVISIÓN Y DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA DE ALIANZAS, ACTIVIDADES DE ESPONSORIZACIÓN Y MECENAZGO
	10. RELACIÓN PUERTO-CIUDAD	PROGRAMA EDUCATIVO "DESCOBREIX ELS TEUS PORTS!"
		PLAN DE ACTIVACIÓN SOCIAL A PARTIR DE LAS PRINCIPALES ACTUACIONES DE LA APB EN CADA PUERTO
		PROGRAMA DE AYUDAS SOCIALES LIDERADAS POR LOS TRABAJADORES DE LA APB
		PORT CENTRES

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



Eventos y noticias relacionados con las dimensiones y los pilares RSC

DIMENSIÓN	PILAR RSC	INICIATIVA	DESCRIPCIÓN	OTRAS NOTÍCIAS
AMBIENTAL	Transición verde	Reducción de emisiones y ruidos en puertos: Avances normativos y operacionales en el proyecto Cold Ironing	Las navieras firman el acuerdo que limita la llegada de cruceros a Palma	
		Mejora de gestión de residuos: avances en cuantificación y control de MARPOL y aguas sucias	Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena limpian el agua del puerto de Palma	
		Mejora de la coordinación público-pública en gestión de efluentes y vertidos	Los puertos de Barcelona y Baleares intercambian conocimientos sobre innovación y sostenibilidad	
		Impulso a la movilidad sostenible en los entornos portuarios	Baleària presenta el primer ferri eléctrico	
	Eficiencia energética	Certificación de origen renovable de energía consumida por la APB	El puerto de Alcúdia reducirá a la mitad el consumo energético	IBJove premia un proyecto de energía renovable para embarcaciones
		Proyectos de generación de renovables sobre infraestructuras de la APB	La Estación Marítima 4 de Palma será un edificio inteligente y autosuficiente	
	Protección del entorno	Implantación de un sistema de incentivo a buenas prácticas en al protección de la biodiversidad	La APB invierte en 2022 más de 304 mil euros en bonificaciones a las tasas portuarias de concesionarios vinculadas a la protección del medio ambiente	
ECONOMICA Y DE GESTIÓN	Enfoque tractor de la RSC	Diseñar y comunicar un programa de incentivos a empresas proveedoras y concesionarias sobre la base de buenas prácticas ambientales y sociales	La APB tiene en su web la opción de iniciar los trámites para un convenio de buenas prácticas ambientales	
		Desarrollar una planificación de compra pública responsable en la APB incluyendo formación a todas las áreas que contratan		
		Inclusión de cláusulas de RSC en pliegos tanto en licitaciones como en concesiones	La APB reordena el puerto de la Savina en la nueva concesión	
	Transición digital y accesibilidad universal	Acciones de inversión en la mejora de la señalética física y digital en las zonas e instalaciones portuarias	El Consell de Mallorca comienza la recuperación de los 'marges' del camino Viejo del Faro de Formentor	Empiezan las obras de un centro de investigación marina en el Moll Vell la semana que viene
		Posicionar los puertos de la APB como referentes en accesibilidad universal	Puertos de Baleares adaptará los lavabos de las estaciones marítimas de Palma para personas ostomizadas	
Acercamiento a la ciudad	Interfaz puerto-ciudad: casos de éxito y oportunidades en la planificación integrada con la ciudad de los accesos a los puertos y paseos marítimos	El nuevo paseo marítimo de Palma		
	Iniciativa de mejora puerto-ciudad "flagship" para cada uno de los 5 puertos	La celebración de los VII Premios Timón en el Port Center reivindica el potencial de la náutico en Baleares		
GOBERNANZA	Transparencia	Revisar y mejorar el posicionamiento de la APB en portales de referencia como el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno de España y Transparencia Internacional	La APB responde al requerimiento para revisar la transparencia	
		Ampliar y mejorar la sección de Transparencia en la web de la APB	Mejora de la sección de transparencia en la web de la APB	
	Diligencia debida y compliance	Implantar y comunicar interna y externamente un sistema de gestión del Compliance en la APB	Nuevo código ético	
	Comunicación de avances en RSC	Posicionar la RSC como estratégica en el liderazgo de la APB: inclusión rutinaria de aspectos materiales en orden del día de los Consejos de Administración		
		Centralizar en una herramienta tipo CRM todos los contenidos de RSC para una comunicación interna y externa eficaz		
SOCIAL INTERNA	Igualdad	Elaborar un plan de igualdad propio de la APB	Trasmed iza en todos sus buques la bandera de la igualdad salarial	

	Talento y formación	Potenciar el desarrollo profesional sobre la base del modelo de gestión por competencias y la formación de calidad Elaborar un plan de carrera, retención y renovación de talento y de sucesión de personal crítico	Jaume Colom, nuevo presidente de la Autoritat Portuària	La ampliación del área de reparación de barcos de Palma generará 500 empleos	
	Pertenencia (Be Proud)	Promover programas que incentiven el orgullo de pertenencia, la motivación y la involucración del personal de la APB	La APB reconoce la labor de todos los trabajadores en su 150 aniversario		
SOCIAL EXTERNA	Fomento de la economía circular	Proyectos de eliminación y reciclaje de residuos y plásticos	Propuestas reales hacia una economía azul circular y un medio marino sostenible		
	Emprendimiento e innovación portuaria	Colaborar con grupos de interés del entorno de I+D+i para introducir en la APB mecanismos de compra pública innovadora Incrementar el apoyo de la APB a proyectos emprendedores del entorno portuario mediante iniciativas propias de la APB y convocaorias Ports 4.0	La innovación, en el punto de mira de los Puertos de Baleares		
	Alianzas	Diseñar y comunicar un programa de alianzas, esponsorización y mecenazgo con los grupos de interés más involucrados			
RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS		Definir un mapa centralizado de toda la APB de grupos de interés y sus contactos más representativos, canales y contenidos específicos para cada uno			
		Conformar grupos de trabajo con la comunidad portuaria de cada uno de los cinco puertos para identificar y proponer mejoras ambientales y sociales			
		Colaborar con grupos de interés del entorno de I+D+i para introducir en la APB mecanismos de compra pública innovadora			
		Aprobación de la estrategia de RSC (pilares, acciones, etc.)			
		Presentación pública memoria 2021 (primera vez)			
		Eventos internos	150 aniversario Fiesta de Navidad Padel edición verano 2022 Comida de la patrona		
		Colaboración CEPESCA		Cofradía de Ibiza. Peix Nostrum	
		Proyecto Bajurec		Ficha de análisis puertos estatales Baleares	
		Aprobación revisión Código Ético			
		Colaboración con zaqueo (entrega de material de higiene y comida)			
		Colaboración Gravity Wave		Una nueva vida para las redes de pesca	
		Día de Baleares (Colaboración con Ports IB para hacer un acto familiar de concienciación y limpieza de fondo o de playas en cada una de las islas)		Día de Balears 2022	
		Plan de Igualdad			
		Port Centre			
		Cruz Roja: Entrega de juguetes comprados con fondo social		Proyecto campaña de juguetes 22-23	
		Wipe Out			
		Consejo de transparencia y buen gobierno		Plan de transparencia de la Autoridad Portuaria	
	Gestión de grupos de interés: Visita colegios profesionales de arquitectos e ING. Caminos a las obras de la estación marítima de botafoc				

Paseo marítimo: Importancia de la gestión de los grupos de interés y creación de un equipo de trabajo específico para esa gestión	Reuniones presenciales con todas las asociaciones-representantes vecinales-gi	Reunión con los grupos de interés		
	Página web	Página web con toda la información sobre el proyecto		
	Diseño de acciones de comunicación y activación para hacer participe a la ciudadanía del proceso de cambio	Reuniones periódicas con los colectivos	Elementos físicos in situ: Carteles, flyers, exposición en la calle, señalización...	Correo electrónico bidireccional y permanente y uso de redes sociales de la APB
	Búsqueda de un cambio de modelo: de movilidad y de disfrute del espacio público	Cambio de modelo basado en estos cinco ejes más un aumento de la vegetación		
	Presentaciones			

Compromisos con el Pacto Mundial

La APB renovará en este año su compromiso con el Pacto Mundial mediante una declaración del Director General expresando su apoyo continuo con el mencionado Pacto Mundial de la ONU y renovando el compromiso de la empresa participante con la iniciativa y sus principios, además de un cuestionario que contiene preguntas sobre las acciones corporativas relacionadas con los Diez Principios y las ODS que se completará en la página web del Pacto Mundial de la ONU.

ANTIGUO INFORME DE PROGRESO	NUEVO INFORME DE PROGRESO
Formato narrativo	Formato online: declaración y cuestionario
Tres requisitos obligatorios:	Dos requisitos obligatorios:
<ul style="list-style-type: none"> Una declaración del director general que exprese su apoyo continuo al Pacto Mundial y renueve el compromiso con la iniciativa y sus principios. Una descripción de medidas prácticas que las empresas hayan llevado a cabo para implementar los principios del Pacto Mundial. Una evaluación de los resultados (el grado en que se han logrado alcanzar los indicadores de objetivos y actuación, y otro tipo de medición cuantitativa o cualitativa de los resultados). 	<ul style="list-style-type: none"> Una declaración del/ de la Director/a General expresando su apoyo continuo al Pacto Mundial de la ONU y renovando el compromiso de la empresa participante con la iniciativa y sus principios. Un cuestionario que contiene preguntas sobre las acciones corporativas relacionadas con los Diez Principios y los ODS que se completará en la página web del Pacto Mundial de la ONU. Todas las preguntas son de divulgación obligatoria, excepto si así se indica explícitamente en el cuestionario.
Período de reporte: justo al año de la adhesión o al año de la entrega del último informe publicado.	Período de reporte: periodo universal de reporte del 1 de marzo al 30 de junio.
Período non communicating: desde el día siguiente de la fecha de presentación hasta cumplirse un año en estado de non communicating	Período non communicating: del 1 de julio al 31 de diciembre.
Período de expulsión: trascurrido un año de la fecha de presentación sin haber publicado un Informe de Progreso.	Período de expulsión: el 1 de enero de cada año si no se presenta un Informe de Progreso en un año natural.
Niveles de reporte: principiante, activo y avanzado.	No existen niveles de reporte.

El nuevo Informe de Progreso no es un nuevo estándar de reporting, sino que muchas de las preguntas del nuevo cuestionario se basan en estándares y marcos existentes. Se han trabajado las preguntas del cuestionario para ajustarlas a un formato de opción múltiple que permita la comparabilidad y facilite y agilice las respuestas de las empresas.

En el caso de las preguntas vinculadas a estándares de reporting específicos (por ejemplo, GRI), las empresas que publiquen memorias de sostenibilidad o informes utilizando estos estándares ya tendrán la información necesaria recopilada para responder a las mismas en el cuestionario.





Alineación de las cinco secciones del informe de progreso actualizado con las cuestiones a reportar exigidas en la ley 11/22018 de información no financiera y diversidad.



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 correspondiente página web y sede electrónica la siguiente información, que ofrecemos con el firme propósito de mantener una comunicación responsable, fluida y multidireccional con nuestros grupos de interés:

1. Institucional, organizativa y de planificación

- Normativa aplicable
- Funciones
- Competencias
- Registro de Actividades de Tratamiento
- Código ético
- Descripción organizativa
 - › Consejo de Administración
 - › Organigrama
- Identificación de responsables (perfil y trayectoria de responsables)
 - › Perfil Presidencia
 - › Perfil Dirección
- Planes y programas
 - › Plan de Empresa
 - › Plan Estratégico
- Grado de cumplimiento y resultados
- Indicadores de medida y valoración

2. Información económica, presupuestaria y estadística

- Contratos adjudicados
- Modificaciones de contrato
- Desestimaciones o renunciaciones
- Datos estadísticos de contratos
- Contratos menores
- Relación de convenios suscritos
- Encomiendas de gestión y encargos a medios propios
- Subcontrataciones (información no disponible momentáneamente)
- Subvenciones y ayudas públicas
- Presupuestos
- Cuentas anuales
- Informes de auditoría de cuentas y fiscalización por órganos de control externo
- Retribuciones
 - › Retribuciones de Presidencia
 - › Retribuciones de Dirección
- Indemnizaciones percibidas por altos cargos (no se llevó a cabo pago o abono alguno por ese concepto a ningún miembro alto cargo de esta APB durante el ejercicio de 2022)
- Resoluciones de autorización o reconocimiento de compatibilidad que afecten a los empleados

› Documentación de Compatibilidades 2022

- Autorización para actividad privada al cese de altos cargos en la AGE o asimilados en la CC.AA (no se produjo actuación en autorizaciones en 2022 puesto que tampoco fueron solicitadas)
- Información estadística necesaria para la valoración del grado de cumplimiento y calidad de los servicios públicos de su competencia
- Plan Antifraude de la Autoridad Portuaria de Baleares
 - › Fondos Next Generation
 - › Comunicación de información sobre fraudes o irregularidades que afecten a fondos europeos
 - › Plan antifraude

3. Información de relevancia jurídica

- Directrices, instrucciones, acuerdos, circulares o respuestas a consultas
- Documentos sometidos a información pública
- Pliegos
- Ordenanzas portuarias
- Tablón de anuncios

4. Información patrimonial

- Relación de los bienes inmuebles que sean de su propiedad o sobre los que ostenten algún derecho real



Código Ético

La APB presenta su Código Ético como resultado de las reflexiones que la empresa ha venido haciendo en los últimos años y que tiene como objetivo recoger los valores de la Autoridad Portuaria de Baleares, que ayudan a reforzar las relaciones con sus grupos de interés y mejorar su reputación. En el Código Ético se establecen las pautas concretas de comportamiento para las relaciones con todas aquellos colectivos y personas con las que interactúa la APB, así como los comportamientos que no encajan con la cultura de trabajo de la APB y que, por tanto, no se permiten.

El cometido del Código Ético se basa en comprender como convertir los valores de la Autoridad Portuaria de Baleares en comportamientos, lo que llevará a la construcción de la identidad e imagen de la APB.

En consecuencia, se despliegan una misión y una visión claras de la APB, para la consecución de las cuales se siguen unos concretos valores basados en guiar las relaciones que se mantienen con todos los grupos de interés.

La misión se basa en proporcionar espacios que garanticen el abastecimiento y la conectividad marítima de las Islas Baleares con la finalidad de asegurar las condiciones más eficientes y seguras, así como facilitar las actividades socioeconómicas y turísticas que contribuyen a su desarrollo.

La visión de la APB se cimienta en ser una referencia por la calidad en la integración de la operativa portuaria y la prestación de servicios básicos y complementarios para personas y empresas. Como hemos mencionado, para conseguir la misión y la visión, la APB se basa en unos valores concretos que se pueden resumir en los siguientes:

- Vocación de servicio
- Innovación
- Transparencia
- Reconocimiento
- Colaboración
- Responsabilidad (Ambiental, social y tecnológica)

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 2022 se tramitaron tres denuncias en el canal habilitado a este efecto, denuncia.codigo@portsdebalears.com, que se resolvieron todas, **por lo que hay tres expedientes cerrados**, y 0 consultas a través del canal ético de consulta.codigo@portsdebalears.com.

Transparencia en la contratación

A lo largo del año 2022, esta es la relación de contrataciones efectuadas por la APB por tipo de contrato y procedimiento:

EXPEDIENTES ADJUDICADOS EN 2022						
ABIERTO ↓						LEY 9/2017
	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	1	7	0	7	1	8
IMPORTE CON IVA	978.942,44 €	602.288,58 €	0,00 €	1.466.236,86 €	114.994,16 €	1.581.231,02 €
LEY 9/2017						
ABIERTO ARMONIZADO ↓	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	1	20	5	22	4	26
IMPORTE CON IVA	45.494.771,85 €	6.980.099,05 €	2.161.353,62 €	53.288.198,74 €	1.348.025,78 €	54.636.224,52 €

	LEY 3/2020					
ABIERTOS ARMONIZADOS ↓	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	1	8	0	9	0	9
IMPORTE CON IVA	12.214.363,15 €	5.115.213,43 €	0,00 €	17.329.576,58 €	0,00 €	17.329.576,58 €
NEGOCIADOS SIN PUBLICIDAD ↓	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	0	5	1	0	6	6
IMPORTE CON IVA	0,00 €	328.740,11 €	20.908,80 €	0,00 €	349.648,91 €	349.648,91 €
SIMPLIFICADOS ↓	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	23	16	11	46	4	50
IMPORTE CON IVA	8.549.717,41 €	937.934,30 €	647.201,69 €	9.823.149,72 €	311.703,68 €	10.134.853,40 €
SÚPER SIMPLIFICADOS ↓	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	6	11	7	11	13	24
IMPORTE CON IVA	344.957,74 €	340.219,35 €	185.629,66 €	312.352,96 €	558.453,79 €	870.806,75 €
MENORES ↓	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	10	47	5	0	62	62
IMPORTE CON IVA	371.912,96 €	530.219,57 €	53.245,38 €	0	955.377,91 €	955.377,91 €
CONTRATOS BASADOS EN SDA ↓	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	0	0	1	1	0	1
IMPORTE CON IVA	0,00 €	0,00 €	8.424,63 €	8.424,63 €	0	8.424,63 €
TOTALES 2021 ↓	OBRAS	SERVICIOS	SUMINISTROS	MÚLTIPLES CRITERIOS	ÚNICO CRITERIO	TOTAL
N.º CONTRATOS	42	114	30	96	90	186
IMPORTE CON IVA	67.954.665,55 €	14.834.714,40 €	3.076.763,78 €	82.227.939,49 €	3.638.204,24 €	85.866.143,73 €

Proyectos Port Centre Palma

Durante el año 2022 se han realizado eventos relacionados con la división de responsabilidad social corporativa desarrollados en la sede institucional de la APB (Port Centre) desde su apertura en abril de 2022. Los proyectos llevados a cabo en 2022 en el Port Centre de Palma fueron los siguientes:

04/04-30/06/22. EXPOSICIÓN "ELS PESCADORS DE PALMA" (LOLA ÁLVAREZ).

Exposición fotográfica con la que la autora rinde homenaje y pone en valor el oficio de la Cofradía de Pescadores de Palma, como elemento diferenciador de la esencia, del patrimonio histórico y de la autenticidad sociocultural de Palma. La exposición pone de relieve como el trabajo de los pescadores forma parte del paisaje urbano de la ciudad y es uno de los símbolos identificadores del puerto.

28.04.22. PRESENTACIÓN DEL PROTOCOLO DE ACTUACIÓN ENTRE EL SOIB Y BALEARIC MARINE CLUSTER.

Presentación del protocolo de actuación entre el SOIB y Balearic Marine Clúster en el ámbito de la Formación Profesional para el Empleo a cargo del consejero de Modelo Económico, Turismo y Trabajo, Iago Negueruela, del presidente de Balearic Marine Clúster, Antoni Salom, y del presidente de la Autoridad Portuaria, Francesc Antich.

28.04.22. CHARLA INFORMATIVA "CONOCE DE CERCA LAS EMPRESAS DEL SECTOR NÁUTICO (SOIB Y APB).

Encuentro informativo para demandantes de empleo del SOIB en el que se dio a conocer a las principales empresas del sector náutico balear, así como las oportunidades de formación que desde el SOIB se ofrecen a las personas interesadas en trabajar en este sector.

29.04.22. INFORMACIÓN Y VISITAS GUIADAS A LOS SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS Y ASTILLEROS DE MALLORCA (SOIB Y APB).

Encuentro con demandantes de empleo para recibir información detallada sobre las más destacadas empresas del sector náutico balear, así como para visitar in situ algunas de las principales compañías situadas en el puerto de Palma.

15.07.22. "QUALITAT DE L'AIRE. UNA PRIORITAT PER ELS NOSTRES PORTS"

Jornada de reflexión y debate en la que se analizó la situación de la calidad del aire en la ciudad de Palma, y se dieron a conocer algunas de las principales iniciativas institucionales y privadas que se están llevando a cabo para mejorarla. Se contó con la presencia de representantes de la administración como la Consellera Insular de Territorio, el presidente de Emaya o el director general de Energía i Canvi climàtic del GOIB.

26.07.22. PRESENTACIÓN DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2021 DE LA APB.

Primera presentación pública de la memoria de sostenibilidad anual de la APB que contó con la presencia de más de 80 invitados.

27.07.22. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO DEL PASEO MARÍTIMO.

Después de presentar el proyecto en rueda de prensa, se celebró un encuentro con los principales grupos de interés del proyecto de remodelación del Paseo Marítimo de Palma en el que, de la mano del arquitecto del proyecto y de los representantes del Ayuntamiento de Palma y de la APB se repasó en detalle el proyecto y los avances en su tramitación. Se permitió a los representantes de los grupos de interés exponer sus preocupaciones y expectativas y se les emplazó a próximas reuniones en las que se les trasladará con mayor concreción las fases de ejecución de la obra.

21.09.22. "EL SECTOR NÁUTIC ES MOU" JOB DAY + FORMACIÓN DUAL.

Jornada desarrollada en colaboración con el SOIB y el Balearic Marine Cluster en la que se desarrolló un encuentro entre la directora del SOIB y empresas del sector náutico, así como un proceso selectivo de personas demandantes de empleo en el sector y unas charlas informativas sobre la oferta de Formación Dual del SOIB en el ámbito de la reparación y el mantenimiento naval.

27.09.22. MAR BLUE 2022. LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA EN EL MAR MEDITERRÁNEO.

Jornada desarrollada en colaboración con el Balearic Marine Cluster y la empresa mallorquina MEDVOLT MARINE en la que se debatió sobre los retos y oportunidades que la descarbonización de los sectores portuario, marítimo y náutica supone para la industria y las administraciones.



06.10.22. LA ECONOMÍA CIRCULAR EN LAS ESTRATEGIAS PÚBLICAS Y EMPRESARIALES.

Jornada divulgativa sobre las oportunidades para empresas y gobiernos que ofrece la posibilidad de desarrollar un modelo económico menos dependiente de los recursos naturales no renovables, basado en la circularidad y la sostenibilidad.

08.10.22. NOVENO CONGRESO RED CIUDADES QUE CAMINAN.

Acogida de una de las sesiones enmarcadas en el encuentro anual de ciudades adheridas a la Red de Ciudades Que Caminan. Esta red, en la que están inscritas más de 80 ciudades y municipios de España promueve la caminabilidad y la movilidad sostenible. En este sentido, la APB presentará el proyecto de remodelación del Paseo Marítimo de Palma, como una iniciativa relacionada con la transformación del espacio público.

10.10.22. LA INNOVACIÓN COMO MOTOR DEL CAMBIO. CASOS DE ESTUDIO.

Jornada divulgativa sobre casos prácticos y reales de proyectos innovadores que han supuesto un cambio positivo y transgresor en la industria portuaria, marítima y náutica. Durante la jornada se valora presentar también de forma oficial el NINEC (Nodo de Innovación Náutica para la Economía Circular Balear).

24.10.22. PRESENTACIÓN DE PROYECTOS VINCULADOS AL CLÚSTER DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA DE LAS ILLES BALEARS.

24.10.22. INAUGURACIÓN DE LA EXPOSICIÓN "IMAGINA EL MAR"

En conmemoración de la Primera Vacunación contra la Polio en España (León, mayo de 1963), la Asociación Rotaria se une en colaboración con la Associació d'Artistes Visuals de les Illes Balears y la APB para llevar a cabo una exposición con artistas afincados en Mallorca con el propósito de recaudar fondos para el programa "Polioplus". La exposición versará sobre la temática marina, náutica o portuaria y permanecerá expuesta con acceso público y gratuito en el Port Centre de la APB hasta el 31 de diciembre de 2022.

26.10.22. JORNADA INAUGURAL DEL 61 CONGRESO DE INGENIERÍA NAVAL. "LA MAR: IMPULSO VERDE HACIA LA DESCARBONIZACIÓN"

La APB acoge la jornada inaugural del congreso, en la que además de la participación de diferentes autoridades se desarrollará una conferencia magistral por parte de Adolfo Utor, presidente y único accionista de Balearia. Después de la conferencia habrá un "vino español" para los asistentes.

02.11.22. PRESENTACIÓN DEL PLAN DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO DE LA APB.

Presentación del Plan de Adaptación al Cambio climático por parte de los profesores al cargo del estudio.

03.11.22. CHARLA INFORMATIVA "CONOCE DE CERCA LAS EMPRESAS DEL SECTOR NÁUTICO" (SOIB Y APB).

Encuentro informativo para demandantes de empleo del SOIB en el que se dio a conocer a las principales empresas del sector náutico balear, así como las oportunidades de formación que desde el SOIB se ofrecen a las personas interesadas en trabajar en este sector.

17.11.22. V JORNADAS TÉCNICAS DE ARCHIVOS PORTUARIOS.

El año 2022 ha coincidido con el 150 aniversario de la creación de la Junta del Puerto de Palma de Mallorca y se han llevado a cabo las V Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios que llevaban sin organizarse desde 2009.

Estas jornadas se han enfocado, por una parte, en tratar de dar valor a la vertiente histórica de los puertos y, por otra, en abordar la evolución y revolución que se está produciendo con la implantación de la administración electrónica en el ámbito de la gestión documental.

El Archivo es de suma importancia porque es el testimonio vivo de los cambios producidos en los puertos desde su creación y es donde

se concentra material y documentación imprescindible para el desarrollo de las actividades marítimo-pesqueras. El patrimonio documental conforma la identidad de las Autoridades Portuarias y mantiene las raíces con el pasado, es el testimonio de la historia y su vínculo con la sociedad.

Por todo lo expuesto, la Autoridad Portuaria de Baleares siente un gran orgullo por haber podido organizar las V Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios y desea su continuidad, así como apoya a los posibles sucesores a organizarlas.

24.11.22. JORNADA DEDICADA A LA INNOVACIÓN COMO MOTOR DEL CAMBIO. DIARIO DE MALLORCA + APB.

25.11.22. ENTREGA DE LOS PREMIOS TIMÓN (GACETA NÁUTICA).

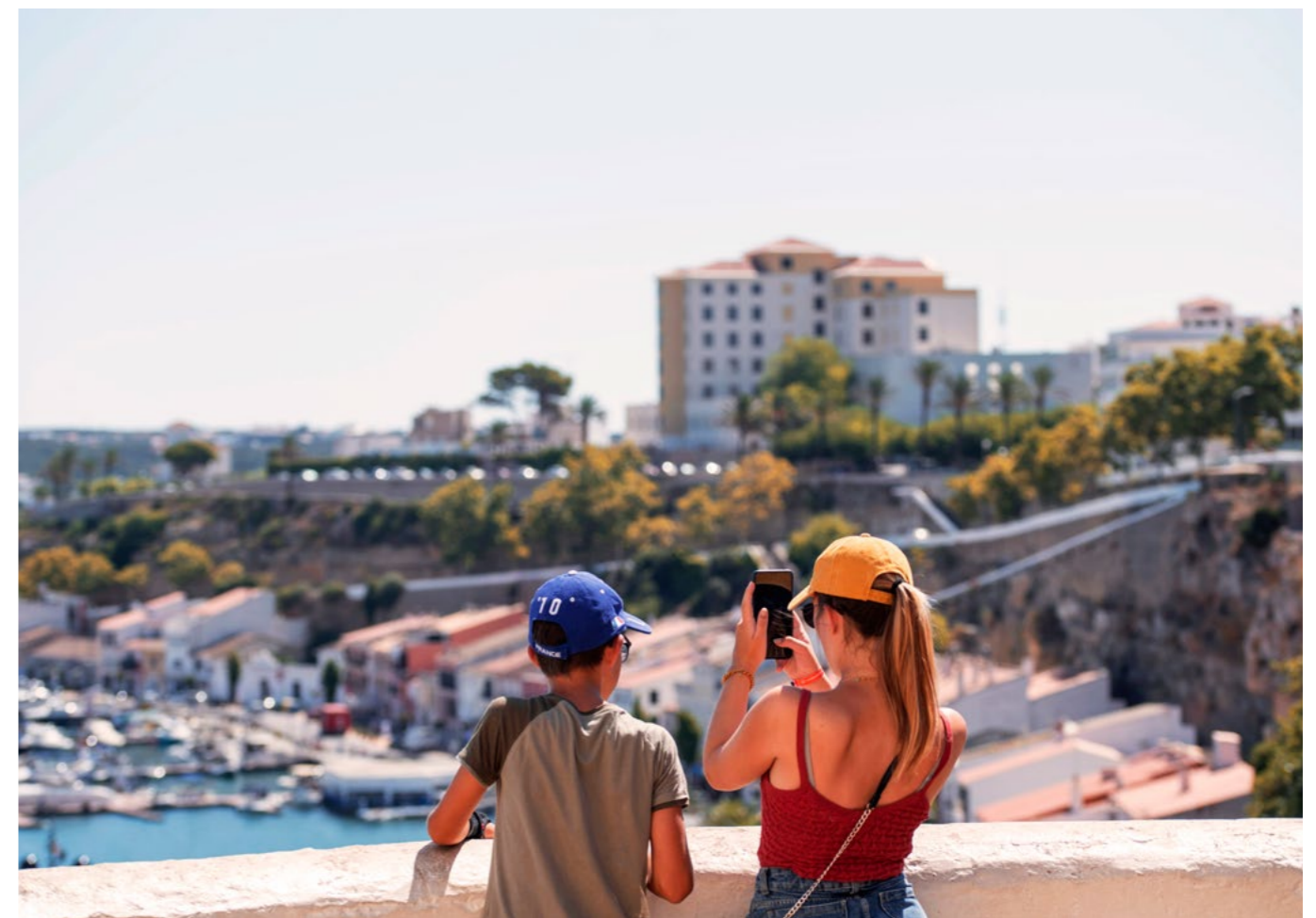
Celebración de la entrega de los Premios Timón, promovidos por la publicación especializada Gaceta Náutica. La APB concede el Premio Timón de Innovación 2022 a la mejor idea ligada al avance tecnológico que se haya proyectado o implementado en cualquier puerto deportivo de la Comunidad de Baleares en el transcurso de este año. La categoría "Innovación" de los

Premios Timón, 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.

28.11.22. INAUGURACIÓN EXPOSICIÓN: "INVESTIGAMOS EL MAR, COMPARTIMOS EL FUTURO" DEL SOCIB + JORNADA DIVULGATIVA CON MOTIVO DEL "DÍA INTERNACIONAL DEL MAR MEDITERRÁNEO"

La APB alojó de forma itinerante la exposición divulgativa del SOCIB titulada "Investigamos el mar, compartimos el futuro". La exposición muestra la misión, objetivos y proyectos principales del Sistema de Observación y Predicción Costero de las Illes Balears (ICTS SOCIB) a través de 18 fotografías en gran formato acompañadas de información sobre la relevancia científica del mar Balear y el Mediterráneo. La inauguración se acompañó de una jornada divulgativa en la que el profesor Joaquín Tintoré explicó la situación actual del Mediterráneo, así como las principales problemáticas que deben de ser atajadas tanto desde las iniciativas privadas como públicas.

15.12.22. ACTO INSTITUCIONAL EN CONMEMORACIÓN DEL 150 ANIVERSARIO DE LA APB.





Comunicación institucional

Si hay un hecho que ha planeado sobre la Autoridad portuaria de Baleares (APB) en 2022 ha sido la celebración del 150 aniversario de su creación. Fue el 16 de agosto de 1872 cuando, por aprobación mediante Real Orden de Creación de la Junta de las Obras del Puerto de Palma de Mallorca, tras varios cambios de nombre y puertos de competencias a lo largo de su historia, se creó el organismo de gestión portuaria propio que dio origen a la actual APB.

A lo largo de este año se puede decir que todas las actuaciones dirigidas al contacto con la ciudad, el territorio y sus grupos de interés han llevado la marca de este siglo y medio transcurrido de compromiso con el desarrollo de las islas. El acto institucional que puso el broche de oro fue el celebrado el 16 de diciembre en la Sede Institucional del Muelle Viejo del puerto de Palma, que ha vertebrado durante este año la visión colectiva del organismo portuario de convertirse en referente de integración de la actividad portuaria con su comunidad. Al acto asistió la presidenta del Comunidad Autónoma de les Illes Balears, Francina Armengol, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, y el recién nombrado presidente de la APB, Jaume Colom, quien sustituyó en noviembre de 2022 a Francesc Antich al frente de los puertos de interés general de Illes Balears. En la celebración hubo un especial reconocimiento a los hombres y mujeres que han hecho del puerto su vocación de servicio público, recogiendo la herencia de sus predecesores para convertirlo en legado para generaciones futuras.

Dentro de los actos relacionados con el 150 aniversario destacaron varias exposiciones artísticas organizadas en nuestra Sede Institucional. Dos de ellas organizadas con la colaboración



del archivo histórico de la APB. Por una parte, coincidiendo con el día internacional de los archivos, la APB sacó a la luz el proyecto original de la construcción del faro del puerto de Palma (o faro de la Riba) en una exposición que contó además con otros proyectos originales de obras portuarias, manuscritos de época, facsímiles, señales marítimas y fotografías. Por otra parte se organizó la exposición Ports d'un temps, llevada a cabo de forma conjunta entre Fotos Antiguas de Mallorca (FAM) y la APB con el objetivo de mirar hacia el pasado para realizar un viaje emocional que nos llevó por múltiples lugares de los puertos de interés general de Baleares. La otra muestra destacada fue la exposición Los Pescadores de la artista Lola Álvarez, un homenaje y puesta en valor del oficio de la Cofradía de Pescadores de la Lonja de Palma a través de fotografías de sus protagonistas.

Este año echó a andar definitivamente nuestra Sede Institucional del Muelle Viejo del puerto

de Palma como lo que pretende ser: el lugar de encuentro físico entre nuestra comunidad portuaria, nuestra casa del puerto. Muchos fueron los actos que se celebraron dentro del impulso dado este año a la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) que la APB quiere consolidar de ahora en adelante, en el marco de sus dimensiones institucional, social, económica y ambiental. Entre los muchos actos que aquí se celebraron están las presentaciones del estado económico y la Memoria de Sostenibilidad del organismo portuario del año 2021, el resultado del informe de adaptación al cambio climático de nuestros puertos elaborado por la Universitat Politècnica de Catalunya, la jornada de calidad del aire en nuestros puertos donde se presentó el convenio de colaboración entre diferentes instituciones en materia de calidad del aire de la capital balear, las V Jornadas Técnicas de Archivos Portuarios organizadas en colaboración con Puertos del Estado o la presentación de las obras de remodelación del paseo Marítimo de Palma.

Y es que 2022 será recordado también por el inicio de la actuación más ambiciosa de integración puerto-ciudad realizada en décadas en la capital balear: las obras de remodelación del paseo Marítimo. La APB promueve esta obra adjudicada por 37,6 millones de euros. El Nuevo Paseo Marítimo de Palma empezó su andadura el 18 de noviembre con clara vocación de adquirir una nueva entidad, lejana a la tosca vía urbana de alta capacidad para vehículos en la que se había convertido. El arquitecto Elías Torres, diseñador del proyecto junto a su socio José Antonio Martínez Lapeña y el equipo del Grupo Tysa, lo ha definido como “el paseo del peatón”, ya que se dobla la superficie destinada a aceras y el número de pasos de cebra; se apuesta por grandes zonas de descanso y se envía a un segundo plano a los vehículos a motor. Y esto se consigue con dos elementos que ganan protagonismo: el mar y la vegetación. Este nuevo entorno triplica el número actual de árboles y duplica el de palmeras y parterres, con casi dos mil nuevos árboles de más de veinte

especies diferentes. Además, regala a lo largo de más de tres kilómetros y medio una amable conexión marítima con el ciudadano.

El Nuevo Paseo Marítimo de Palma nace además con una nueva imagen que simboliza un nuevo espacio de la ciudad cerca del mar y donde las personas ganan en calidad de vida y un ambiente más agradable. Pero también con una novedosa acción de comunicación directa a sus grupos de interés. Para ello se han establecido dos líneas de actuación en cuanto a los públicos. Mientras que por una parte se intensifica la relación con los medios de comunicación, dirigidos a las masas, por otra se estrecha el contacto directo y continuo con los grupos de interés afectados por la obra, en un claro ejercicio de RSC en su dimensión institucional.

Este año visitaron el puerto y dejaron por escrito la felicitación por el aniversario en nuestro libro de honor autoridades destacadas como

la vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, el presidente de Puertos del Estado, el ya mencionado Álvaro Rodríguez Dapena, y el presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet, que junto a su equipo visitó el puerto de Palma en el marco de un encuentro bilateral para compartir experiencias en materia de medio ambiente e innovación portuaria. De forma privada, la directora general de la Guardia Civil, María Gámez, visitó la exposición de Señales Marítimas del faro de Portopí en el puerto de Palma, quien rememoró sus recuerdos de pertenecer a familia de fareros. Como emotiva fue la visita del último farero del Portopí, Pere Bonet, que accedió a compartir con los guías de la exposición anécdotas e historias de sus largos años de servicio.

Pero también nuestro personal salió a la calle para enseñar a los más jóvenes nuestro trabajo diario, como la charla que mantuvo nuestro farero Santi Ribas con alumnos del CEIP de can Misses, la visita del jefe de departamento de Conservación de Infraestructuras y Señales Marítimas al colegio Beat Ramon Llull de Inca, Joan Llaneras o la presentación en el colegio Sagrado Corazón de Palma del libro-cómic Las Puertas del Mar, publicado en ocasión del 150 aniversario.

En 2022 se presentó y bautizó en el puerto de Palma el buque Yacht Servant de la naviera DYT; nos visitó por primera vez el buque escuela y de cooperación pesquera Intermares A-41; también realizó su primera escala en el puerto mallorquín el buque de transporte logístico Ysabel A-06, propiedad del Ejército de Tierra pero operado por la Armada Española; y también fue destacada la llegada al puerto de Eivissa de los nuevos ferris Aquabus para el tráfico entre las Pitiusas.

Como es tradicional, en nuestros puertos se celebraron los tradicionales actos festivos lúdicos y religiosos de cada año, como las procesiones en honor a la Virgen del Carmen, a San Pedro o la llegada de los Reyes Magos. También fueron el escenario de

numerosos eventos deportivos, como la Ibiza Media Maratón, el Día Internacional del Yoga en la Savina, el Wype Out festival de cine documental sobre surf y sostenibilidad en Palma, la Fira de la Sèpia en Alcúdia y el concierto de Cap Pela en el puerto de Maó, dentro de los actos de celebración del 150 aniversario.

El compromiso de nuestro personal hacia la comunidad portuaria se hace visible con los numerosos simulacros de emergencias que la APB organiza en los cinco puertos, con la formación pertinente a los distintos cuerpos de bomberos gracias a los convenios vigentes en esta materia. Y la recompensa a esta vocación vino en forma de reconocimiento público a nuestros agentes Pep Amengual y su compañero de patrulla, que interceptaron a un individuo que transportaba un ancla del s.XIX, de la que pretendía apoderarse para beneficio propio; a Gerardo Arcón y Pablo Muñoz, que durante su servicio en el puerto de Eivissa evitaron lo que podría haber sido un incendio de considerables repercusiones; y a Joan Amengual y Miquel Àngel Ramis, quienes recibieron la Cruz al Mérito Policial con Distintivo Blanco por parte de la Policía de Palma.

Y también en 2022 despedimos a nuestro contramaestre del puerto de Palma, Diego Oliva Montoya, quien después de años de luchar contra olas de espuma negra se marchó, dejándonos una lección de dignidad y lucha contra la adversidad que nunca olvidaremos. Descansa en paz, Diego.





- PROYECTOS PORT CENTRE PALMA
- PARTICIPACIÓN E INNOVACIÓN ABIERTA EN APB. INDICADORES DE INNOVACIÓN EN 2022
- POLO MARINO DE INNOVACIÓN

Innovación

Participación e innovación abierta en APB. Indicadores de Innovación en 2022

Factores clave de la innovación

La innovación es considerada un factor clave por la Autoridad Portuaria de Baleares para alcanzar su visión y misión e impulsar un modelo económico más social, sostenible e integrador, así como estimular un mejor funcionamiento de los puertos.

Mediante la innovación, se buscan sinergias a la hora de lanzar proyectos que mejoren la competitividad del organismo.

En consecuencia, la APB inició un proceso de reflexión sobre las iniciativas innovadoras que lleva a cabo el organismo y se decidió basarse en los siguientes factores clave de la innovación:

- Liderazgo. Apoyo desde la alta dirección
- Escucha activa de los grupos de interés
- Definición de una política de innovación
- Innovación abierta (VT/I.C)
- Creación de un entorno propicio
- Gestión de los fracasos
- Entender la innovación como una tarea de toda la organización y no solo del departamento de innovación
- Agilidad para corregir desviaciones

Seguimiento de la Plataforma de Innovación



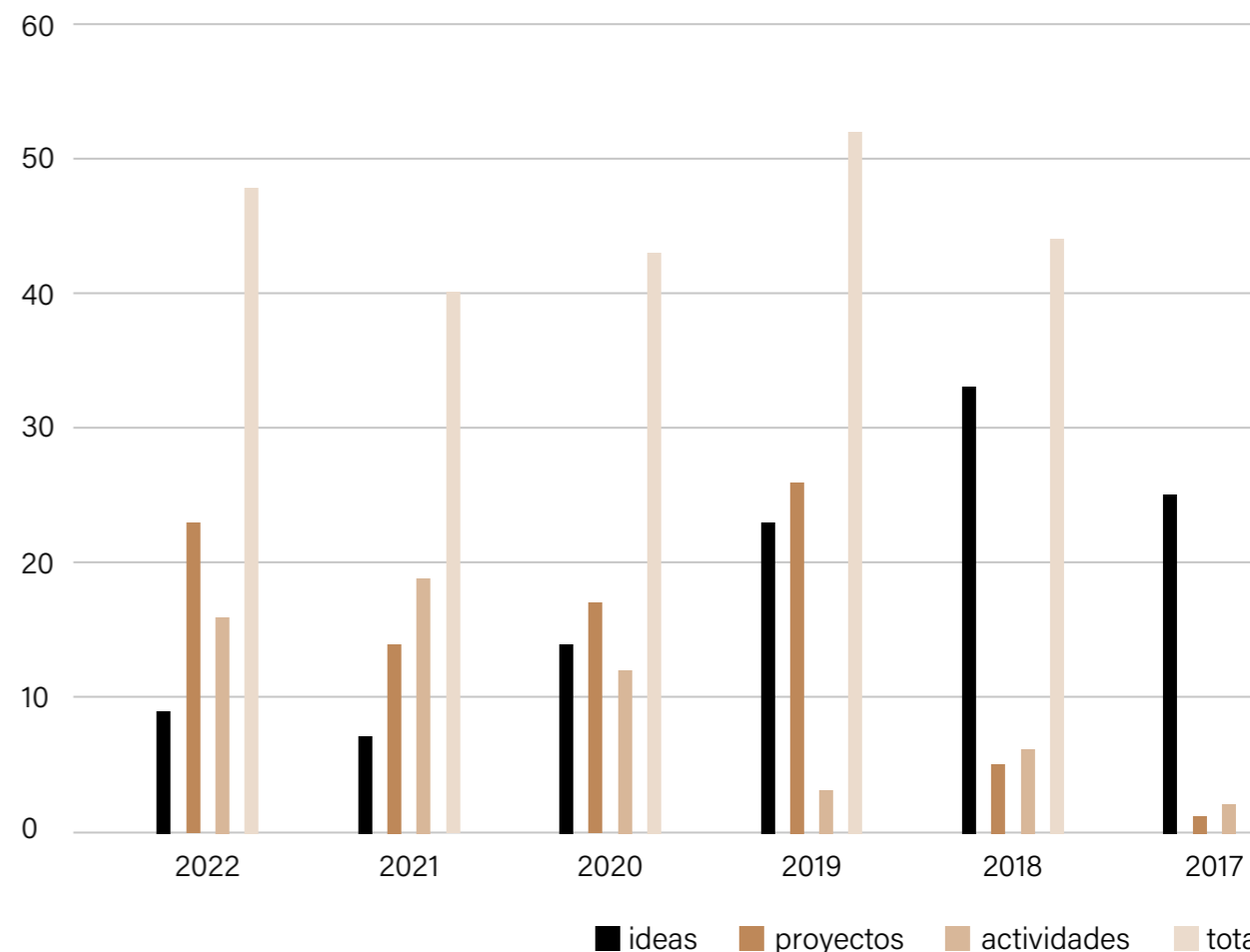
La Plataforma de Innovación de la Autoridad Portuaria de Baleares se trata de un punto de encuentro para liderar e impulsar la innovación en la Comunidad Portuaria en beneficio de los usuarios, donde se unen la Administración Pública, la Autoridad Portuaria, los agentes de innovación y los recursos propios de la APB.

En esta se recogen principalmente las ideas innovadoras que se presentan en relación con el sector, organizadas en categorías en función de si van referidas a los pasajeros, energía, medioambiente, entre otros; así como también las ayudas y subvenciones relacionadas que se pueden encontrar. Además, en la plataforma también se

presentan los proyectos innovadores que contribuyen a la mejora de la gestión en los puertos y las actividades y eventos que se llevan a cabo relacionados con la innovación.

La Plataforma de Innovación se encuentra en auge, teniendo cada vez mayor importancia y los datos así lo avalan. En 2022 las visitas totales que recibió aumentaron considerablemente con respecto a las del año anterior, además de seguir en crecimiento el número de suscriptores que tiene la plataforma. Mencionar también, que esto se debe a que las noticias publicadas también aumentaron, sobre todo las relacionadas con ideas y proyectos innovadores, lo que propicia la entrada de nuevos usuarios.

Noticias publicadas



Procedimiento de innovación

Referente al procedimiento de innovación que se plantea llevar a cabo la Autoridad Portuaria de Baleares, este se basa en incentivar la implicación de todas las unidades organizativas de la APB mediante reuniones trimestrales por departamentos con el objetivo de revisar el plan tecnológico.

La APB promoverá a través de sus procedimientos la mejora de manera continua de las ideas y los proyectos innovadores, tanto disruptivos como incrementales, que maximicen el empleo de los valores de la organización para lograr el cumplimiento de la misión y visión. Se priorizarán aquellos que persigan la diferenciación en los servicios prestados o, por otro lado, los que mejoren el desempeño ambiental de la organización, así como también se apoyará a las ideas y proyectos innovadores propuestos externamente que aporten valor a sus grupos de interés.

Para la priorización de los proyectos se valorarán tres criterios basados en el coste, el riesgo y el alineamiento del concepto de puerto innovador.

En primer lugar, el primero de estos criterios hace referencia al coste económico del proyecto e iniciativa, se realiza una valoración del proyecto en función del importe que representa la inversión del proyecto para la APB.

El segundo criterio de valoración de proyectos se basa en el riesgo y se divide entre riesgo económico, riesgo normativo en función del presupuesto y riesgo normativo en función del grado de madurez tecnológica. En el primero de estos, el riesgo económico, se analiza el proyecto en función del presupuesto económico y del riesgo de desviación presupuestaria se asigna una puntuación según la siguiente tabla:

		INCERTIDUMBRE PRESUPUESTARIA				
MAGNITUD DEL PRESUPUESTO		MUY BAJA	BAJA	MEDIA	ALTA	MUY ALTA
	MUY BAJO <200 MIL €	0	1	2	4	5
	BAJO 200 - 400 MIL €	1	3	4	5	6
	MEDIO 400 - 600 MIL €	2	4	5	6	7
	ALTO 600 - 800 MIL €	4	5	6	8	9
	MUY ALTO >800 MIL €	5	6	7	9	10

En el segundo criterio de riesgo, se analiza la iniciativa y en función del presupuesto normativo se asigna una puntuación según la siguiente tabla:

NORMATIVA YA DESARROLLADA CON ALTO GRADO DE MADUREZ CON ESTÁNDARES INTERNACIONALMENTE ACEPTADOS	0
NORMATIVA YA DESARROLLADA CON ALTO GRADO DE MADUREZ	1
NORMATIVA YA DESARROLLADA CON GRADO MEDIO DE MADUREZ	2
NORMATIVA YA DESARROLLADA CON GRADO BAJO DE MADUREZ	3
NORMATIVA EN DESARROLLO CON IMPLANTACIÓN A CORTO PLAZO	4
NORMATIVA EN DESARROLLO CON IMPLANTACIÓN A MEDIO PLAZO	5
NORMATIVA EN DESARROLLO CON IMPLANTACIÓN A LARGO PLAZO	6
NORMATIVA EN DESARROLLO A NIVEL INTERNACIONAL CON INICIATIVAS INCIPIENTES A NIVEL NACIONAL	7
EXISTEN VARIAS INICIATIVAS ENCAMINADAS A LA REGULACIÓN Y NORMALIZACIÓN DESDE EL ÁMBITO PRIVADO Y PÚBLICO	8
EXISTEN VARIAS INICIATIVAS ENCAMINADAS A LA REGULACIÓN Y NORMALIZACIÓN DESDE EL ÁMBITO PRIVADO	9
NO EXISTEN INICIATIVAS PARA LA REGULACIÓN Y LA NORMALIZACIÓN	10

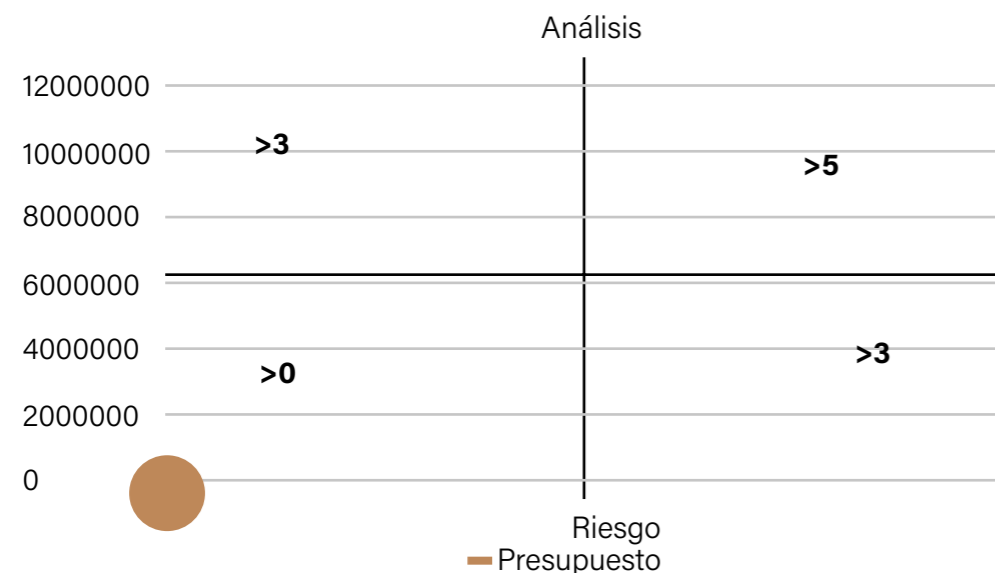
Finalmente, en el tercer criterio de riesgo normativo, se analiza el proyecto en función del grado de madurez tecnológica del proyecto se asigna una puntuación a la misma:

1. TRL 9 SISTEMA REAL PROBADO EN UN ENTORNO OPERACIONAL DENTRO DE LA APB.	0
2. TRL 9 SISTEMA REAL PROBADO EN UN ENTORNO OPERACIONAL.	1
3. TRL 8 SISTEMA COMPLETO Y CUALIFICADO.	2
4. TRL 7 DEMOSTRACIÓN DE PROTOTIPO EN ENTORNO.	3
5. TRL 6 TECNOLOGÍA DEMOSTRADA EN UN ENTORNO RELEVANTE.	4
6. TRL 5 TECNOLOGÍA VALIDADA EN UN ENTORNO RELEVANTE.	5
7. TRL 4 TECNOLOGÍA VALIDADA EN LABORATORIO.	6
8. TRL 3 PRUEBA DE CONCEPTO EXPERIMENTAL.	7
9. TRL 2 CONCEPTO TECNOLÓGICO FORMULADO.	8
10. TRL 1 PRINCIPIOS BÁSICOS ESTUDIADOS NIVEL 2.	9
11. TRL 1 PRINCIPIOS BÁSICOS ESTUDIADOS NIVEL 1.	10

Una vez obtenidas todas las variables de riesgo del proyecto se ponen en común y se calcula la media aritmética de estas para obtener el nivel de riesgo total de la iniciativa.

Finalmente, se usa un último criterio de análisis de iniciativas a parte de los mencionados anteriormente del coste económico y el riesgo, que es el alineamiento del concepto de puerto innovador, en el que se tienen en cuenta el número de ejes del concepto de puerto innovador y, cuanto mayor sea el número, más alineado estará el proyecto. Los mencionados ejes a tener en cuenta son la eficiencia energética, la sostenibilidad ambiental, la gestión, la seguridad y protección, la eficiencia logística y la digitalización.

Por consiguiente, una vez obtenidos los resultados del proyecto se realiza una representación en la siguiente gráfica y, dependiendo del cuadrante donde se ubique el proyecto y el número de ejes con los que está alineado se valora el apoyo al mismo.



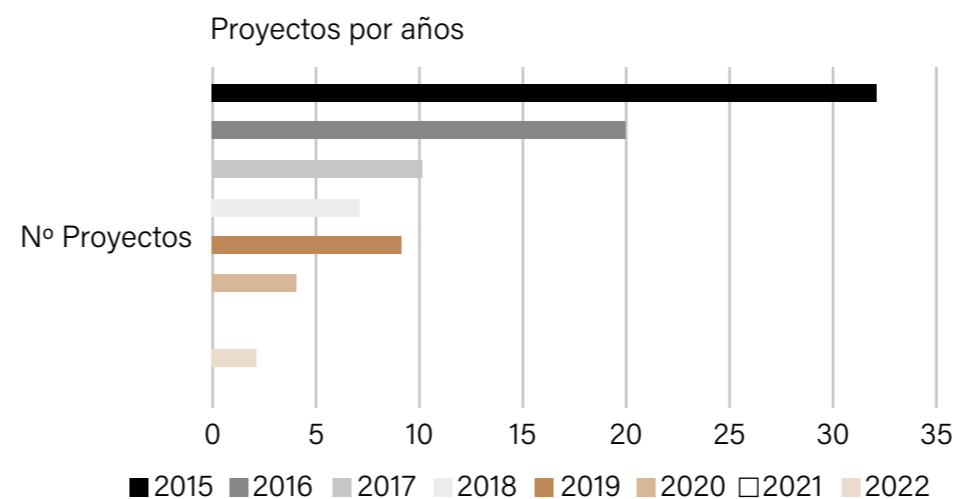
Proyectos innovadores

Desde la APB se han analizado, apoyado o impulsado un gran número de proyectos innovadores:

- Smart Pilot
- Port Control 2.0
- Smart Cover
- Eye Ports
- Desarrollo de una propuesta para la biorremediación con bivalvos en una dársena del puerto de Palma
- Guardian IoT
- 5Gwaste
- Reducción de emisiones en vehículos APB
- Desarrollo de una propuesta para la biorremediación con bivalvos en una dársena del puerto de palma.
- Identificación de suelos contaminados
- SEAREG
- Goclever
- Drone para transporte de mercancías logístico-portuarias
- SmartEcoReefer
- MEDLIGHT. Multi-target Optimization of Actions against Litter Pollution in the Mediterranean
- Proyecto Cicero
- Sea Rebbel
- OPS4B&B
- BCTours
- PORTNET
- BUCEMTO
- PRESTAMAR
- SIITIM
- TPF MARITIME: Monitorización y apoyo de actividades marinas mediante barco autónomo.
- Mupi Smart Point
- SECMAR
- NEWBUNKER
- Magallanes: catamarán eléctrico
- Mejora programa sanciones

En los últimos años, se ha dado una gran importancia a la presentación y ejecución de proyectos innovadores, por lo que desde la APB se han intentado impulsar estos en gran medida, lo que ha provocado un gran crecimiento del número de proyectos ya implementados o en desarrollo en 2022.

AÑO	Nº PROYECTOS
2015	2
2016	0
2017	4
2018	9
2019	7
2020	10
2021	20
2022	32



Puertos 4.0

Los Puertos 4.0 se tratan de un fondo de ayudas públicas en el marco del Plan Impulso al emprendimiento para la innovación al sector portuario. Puertos 4.0 es una iniciativa del Sistema Portuario que se engloba en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), y constituye el proyecto disruptivo más importante para la adaptación del sector logístico-portuario español a la economía 4.0.

El objetivo del Plan de Impulso al Emprendimiento para la Innovación en el Sector Portuario "Puertos 4.0" es atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento para la innovación al sector logístico-portuario español público y privado, articulado a través de un plan de ayudas públicas.

Durante el 2022, en la APB se han registrado una gran cantidad de proyectos que han sido apoyados mediante este Plan y que presentan unos objetivos claros y marcados, entre los cuales podemos destacar los siguientes:

- Bitácora
- Portnet
- Cat Clean – Seadron – Blue cleaner products
- Cicero
- Compass
- Green Water Point
- ICTYS
- NEREIDAS idea
- Portiot
- Prestamar
- Sea Wex
- Sentinel Port
- Sivap-ent
- Aula formación virtual
- Smart Dtwain Port
- 5GWASTE
- Dique de abrigo flotante

Desde el Comité se han querido destacar dos proyectos apoyados que van a ser subvencionados de acuerdo con la última resolución de Puertos del Estado:

· Proyecto OASIS

Ocean Ecostructures, ha desarrollado una tecnología única, comercializada bajo la marca BIOBOOSTING SYSTEM (BBS), que permite transformar las infraestructuras marinas grises en oasis azules, regenerando biodiversidad y recuperando la capacidad de los mares para absorber CO2. LA TECNOLOGÍA El sistema presenta el diseño y funcionalidades más avanzadas del mercado, gracias a una estructura básica que combina tres elementos clave: - Una espacio para el desarrollo de micro fauna - Un espacio para el desarrollo de macro fauna - Una cobertura (piel) de BASE NATURAL (Carbonato Cálcico o mineral), que es la superficie óptima para la fijación de la vida marina (RECLUTAMIENTO). Esta piel y su tecnología asociada, recibe el nombre comercial de LifeSkin y supone una gran mejora versus las soluciones tradicionales basadas en el uso de cemento Este sistema complejo maximiza las sinergias en la generación de biodiversidad, aumentando así la capacidad de captura de carbono.

Está previsto instalar 12 BBS entre los puertos de Palma y Eivissa y cuentan con una subvención de puertos 4.0 de 575.000 €.



· Proyecto VRT4PORTS

Plataforma de formación mediante realidad virtual para el sector logístico-portuario, localizada en la nube. El proyecto pretende dar un nuevo enfoque más flexible para los procesos formativos apoyándose en la digitalización y el uso de tecnologías inmersivas como la realidad virtual, que favorecen una aproximación eminentemente práctica, es decir, constructivista, del aprendizaje. La herramienta tendrá una arquitectura modular basada en servicios Cloud, incorporando mecanismos que permitan optimizar el rendimiento de los entornos virtuales. Proyecto subvencionado con 700.000 € pero el presupuesto es de 1 M€ y se va a implementar para mejorar la formación de la policía portuaria.



Proyectos Europeos

En 2022 se realizaron varios proyectos europeos entre los cuales hay que destacar los más importantes.

En primer lugar, el proyecto GREEN PORT ONE (GPO), es uno de los proyectos llevados a cabo en 2022 mediante el cual se financia el 70% de la propuesta (100% para ONGs) y combina tecnologías punteras en energía, infraestructura, medioambiente, movilidad, RSC y TIC en entornos portuarios, para la activación del Green New Deal en puertos. Va dirigido a puertos de tamaño medio, generando un impacto exponencial: Piensa global, actúa local; y tiene como puerto principal el Puerto de Palma. En este caso, financia acciones en marcha como *Cold Ironing* o movilidad sostenible, a la vez que financia también acciones proyectadas como el centro de gestión de residuos y escuela de economía circular, entre otros.

Otro de los proyectos a destacar es el Proyecto Eiffel, que se trata de un sistema basado en IA, fusión de datos y técnicas de minería con datos geoespaciales, para ayudar a minimizar la huella de bajo carbono mediante la reducción de la contaminación y la adopción de buenas prácticas ambientales.

El sistema desarrollado permitirá durante un período de tiempo:

- La calibración de los datos de contaminación superficial de la Observación de la tierra (OE) en el área portuaria donde los datos de la estación de contaminación terrestre están disponibles.
- La extrapolación de los datos de contaminación a nivel regional teniendo en cuenta las observaciones de OE

- La correlación de la actividad de los buques (buques de carga y cruceros), la contaminación y los datos del viento para detectar anomalías en los patrones de contaminación en el área del puerto, el área de la ciudad y zonas de agua I y II.
- El análisis temporal de los patrones de contaminación en las áreas afectadas por las rutas de navegación entre los puertos.
- El apoyo a la toma de decisiones mediante la optimización de la configuración del tráfico de embarcaciones desde y hacia el Área Portuaria considerando parámetros ambientales.

El sistema proporcionará mapas de calidad del aire e indicadores de detección de anomalías para el seguimiento de la contaminación y los informes estadísticos para la APB y las Empresas de Cruceros / Stakeholders.

Por otro lado, el proyecto Green Hysland (2021-2025) se trata de otro de los mayores proyectos en los que se ven involucrados las Islas Baleares, mediante el cual se pretende descarbonizar las islas, desplegar infraestructuras para distribuir H2 en toda la isla, reducir las emisiones de GHG, crear puestos de trabajo y desplegar una pila de combustible de 100kw para suministrar calor y energía en la infraestructura del Puerto de Palma.

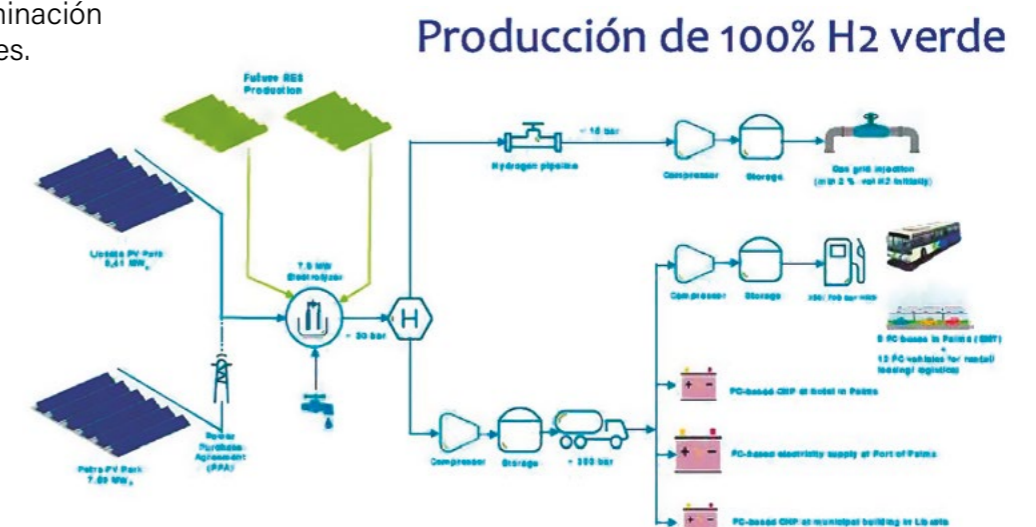


Figure 1: GREEN HYSLAND project schematic

Finalmente, mencionar los proyectos europeos PORTFORWARD y BALITH, de los que también forman parte los Puertos de Baleares, el primero de los cuales consiste en convertir estos en un puerto inteligente, green port y puerto interconectado; y el segundo en la incorporación de una batería de electrolito orgánico apta para funcionar a temperaturas de hasta 80°C y tanques de almacenaje flexibles en la estación marítima de Ibiza.

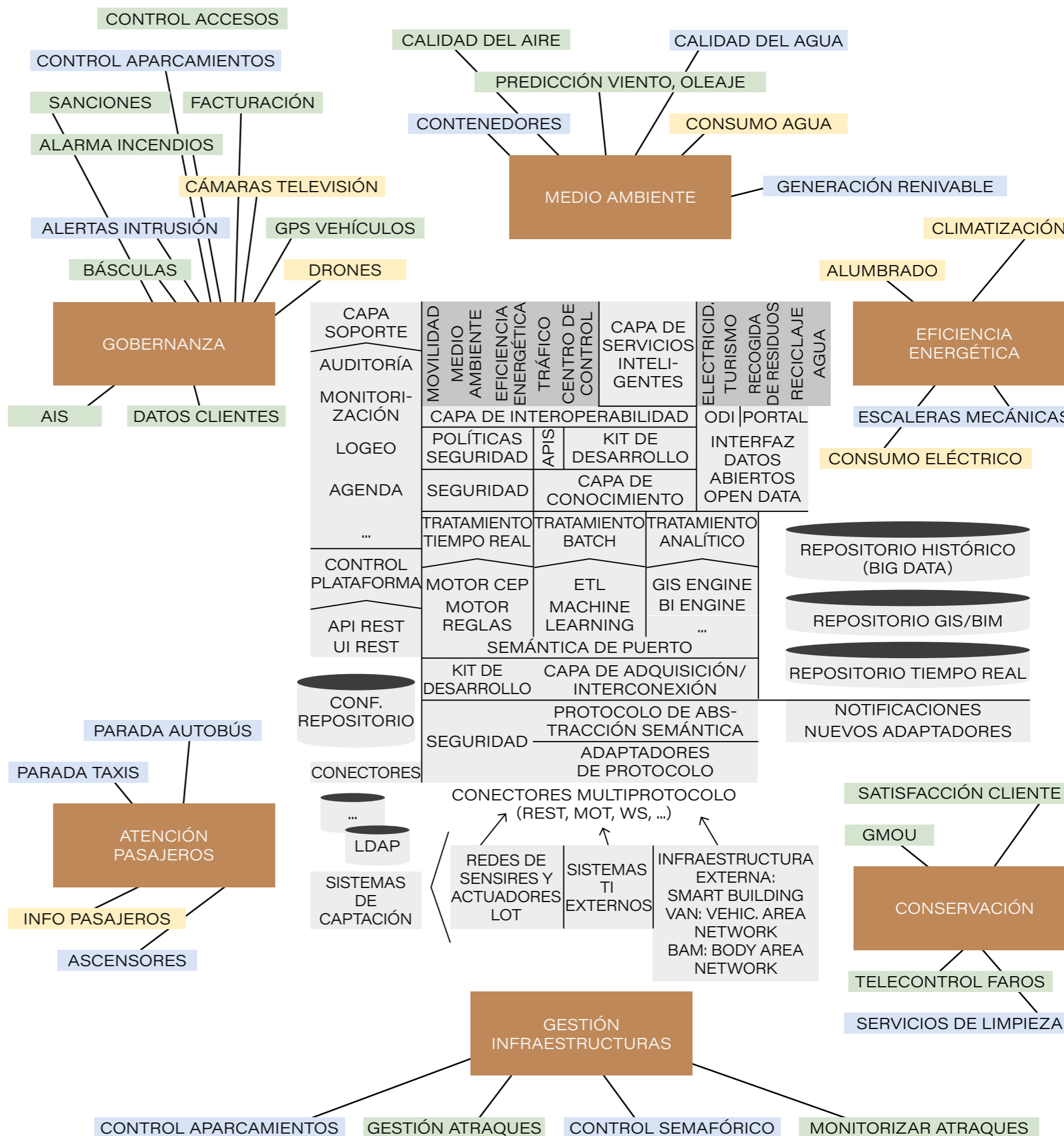
Indicadores de innovación

INDICADOR		2022
I-INV-01-A	Número de proyectos innovadores (liderados y promovidos APB)	4
I-INV-01-B	Número de proyectos innovadores liderados por la APB y promovidos desde la Comunidad Portuaria	1
I-INV-01-C	Número de proyectos innovadores en los que participa la APB iniciados por otros organismos	27
I-INV-01-D	Porcentaje de presupuesto dedicado a proyectos de Innovación en la APB	0,49 %
I-INV-01-E	Número de oportunidades de mejora surgidas en la APB, sistema de gestión o partes interesadas	24

Puerto del futuro

El ecosistema portuario se encuentra en continuo crecimiento y la APB pretende con el concepto Puerto del Futuro la constante renovación y actualización de los puertos, estructurada en base a seis ejes:

- Medioambiente
- Eficiencia energética
- Conservación
- Gestión de infraestructuras
- Atención de pasajeros
- Gobernanza



Polo Marino de Innovación

En la actualidad, la innovación es uno de los elementos clave para marcar 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 que a través de un planeamiento urbanístico adecuado, un estudio concienzudo de usos, un nuevo modelo de movilidad, la puesta en servicio de infraestructuras improductivas, rehabilitación de un barrio periférico y el desarrollo de proyectos innovadores; se desarrolle un espacio urbano que complemente y potencie las infraestructuras existentes en el Corredor de la Ciencia y la Tecnología y que en su conjunto sea el revulsivo y el germen de este nuevo modelo de ciudad que catapulte a Baleares hacia un nuevo escenario socioeconómico que garantice nuestro futuro. 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.

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.

Por lo que se refiere en concreto al Polo Marino, durante el 2022 Baleares ha dado un paso más como futuro núcleo de ciencia marina y se han iniciado las obras de la nueva sede del SOCIB. El nuevo edificio para el SOCIB se proyecta en el Puerto de Palma en un edificio que concilia la integración con su entorno con una clara vocación tecnológica y contemporánea.

El proyecto da respuesta a los condicionantes que plantea la normativa urbanística, el contexto urbano y el programa de necesidades del Centro. La propuesta plantea una organización modular racional, versátil y eficiente sin renunciar a conseguir una arquitectura que se configure en una plataforma estimulante para la actividad Científica y Tecnológica.

Este proyecto pretende enfocarse a ciertos objetivos concretos como desarrollar el trabajo científico y conseguir un Mediterráneo preservado y un modelo económico sostenible que permita revertir mediante la ciencia la situación actual de la huella humana en el mar.



- PLANIFICACIÓN FÍSICA Y ORDENACIÓN PORTUARIA
- PLANIFICACIÓN EN FAROS Y SEÑALES MARÍTIMAS

Planificación

Planificación Física y Ordenación Portuaria

El trabajo realizado en el ejercicio 2022 desde el enfoque de la Planificación Física se puede resumir en los siguientes aspectos:



Delimitaciones de espacios y usos portuarios

PUERTO DE PALMA

Referente al Puerto de Palma, en el año 2019 se inició la elaboración de una propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Finalizada la propuesta definitiva, se presentó informalmente 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 previas, 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.

Además, se han solicitado por parte de la Autoridad Portuaria 17 Informes oficiales, habiéndose recibido de:

- Ajuntament de Palma:
- Area de Medi Ambient i Benestar Animal
- Area Model de Ciutat, Habitatge Digne i Sostenibilitat
- Conselleria Afers Social i Esport – CAIB
- Conselleria Medi Ambient i Territori
- Direcció Gral. Territori i Paisatge
- Direcció Gral. Espais Naturals i Biodiversitat
- Comissió Medi Ambient Illes Balears
- Comandancia Illes Balears Guardia Civil
- Dirección Gral. De Patrimonio – Ministerio de Defensa
- Delegación de Gobierno Illes Balears
- Delegación de Economía y Hacienda Illes Balears
- Capitanía Marítima de Palma de Mallorca



PUERTO DE ALCÚDIA

Por lo que se refiere al Puerto de Alcúdia, durante 2015 se elaboró una propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alcúdia.

Con fecha 24-feb-2016 (BOE) se inició el trámite de información pública y oficial, permaneciendo abierto hasta finales del año 2016. Más adelante, 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.

Tras diversas reuniones y consultas con la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, se propuso 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 remitió 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 recibió de dicha Dirección General la 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 PPdeIE 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.

El 30-sep-20 se envió a PPdeIE la información solicitada por la entonces Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, solicitándose su remisión a la actual Dirección General 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 Dirección General de la Costa y el Mar.

PUERTO DE MAÓ

En el 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 PPdeIE 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 PPdeIE, a quién se remitió el expediente el 23-feb-2017.

El 23-02-2017 se remitió todo el expediente a PPdeIE 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 PPdeIE 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 PPdeIE el 24 de julio de 2018.

Con fecha 19-jun-2019, PPdeIE 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 PPdeIE el 3-oct-2019 para continuar con su tramitación.

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 Secretaría General Técnica del MITMA solicitando su aprobación, si procede.

En fecha 28 de septiembre de 2022 y entrada en el registro de la APB el 29 de septiembre de 2022, PPdeIE dio traslado del informe de la Dirección General de la Costa y el Mar, la cual emite su informe con fecha 26 de septiembre de 2022, en relación con la propuesta de la DEUP de Maó. Dicho informe es favorable, si bien siempre que se tengan en cuenta las consideraciones: "3. INCORPORACIONES AL DPP PROPUESTAS" y "4. DESAFECTACIONES"

En fecha 6 de febrero de 2018 el Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares y la Alcaldesa de Maó acordaron, mediante modificación del convenio suscrito en fecha 16 de octubre de 2014, la tramitación de mutación demanial de franja de suelo situada en Ses Voltes en favor de la Autoridad Portuaria de Baleares para que los incorpore en la zona de servicio portuario mediante su inclusión en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. En dicha parcela, la APB ha ejecutado y recepcionado en fecha 7 de mayo de 2021 las obras de "Mejora de Accesos en Costa de Ses Voltes Maó-Mahón (Menorca)", al tratarse de uno de los principales puntos de conexión y acceso entre el puerto. Actualmente se está incorporando a la DEUP dicha superficie.

Con fecha 3 de marzo de 2023 se recibe escrito de la TGSS relativo a la incidencia de la DEUP en el edificio "Casa del Mar" de su titularidad. En dicho escrito se informa favorablemente, condicionado a que se proceda a la correspondiente compensación económica por la afectación del edificio al uso portuario, así como a la regularización del espacio adscrito a la CCAA.

El Consejo de Administración de la APB en sesión celebrada el día 29 de marzo de 2023 acuerda por mayoría "Aceptar las modificaciones introducidas en la DEUP del puerto de Maó en tramitación teniendo en cuenta el informe de la Dirección General de la Costa y el Mar y el resto de ajustes propuestos (ascensor Ses Voltes y edificio Casa del Mar), en los documentos que lo conforman, y remitirla a Puertos del Estado para que continúe la tramitación del expediente, solicitando la aprobación por el MITMA".

PUERTO DE LA SAVINA

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

PUERTO DE PALMA

Tras la elaboración inicial de la 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 recibió 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, 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, 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 APB 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 APB informe emitido el 8 de marzo de 2022 por la Dirección General de Aviación Civil.

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

Actualmente 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.

PUERTO DE EIVISSA

En febrero de 2019 se comenzó a elaborar el Documento de solicitud de inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, para remitirlo a través del Ayuntamiento a la Comisión Balear de Medio Ambiente para su correspondiente informe.

Con fecha 20 de diciembre de 2019 se remitió al Órgano Sustantivo (Ayuntamiento de Eivissa) el Documento de solicitud de inicio de procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, para que tras la aprobación del Ayuntamiento lo remitieran a la Comisión Balear de Medio Ambiente para su correspondiente informe.

Con fecha 28 de agosto de 2020, el Ayuntamiento de Eivissa dio por correcta la documentación y la remitió a la Comisión Balear de Medio Ambiente para que realizase las consultas necesarias y su posterior informe.

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.

Finalizados los trabajos del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Especial del Puerto de Eivissa, que formarían parte de la documentación del Plan Especial, el 7 de octubre de 2021 se presentó la documentación del Plan Especial para aprobación inicial. En fecha 23 de noviembre de 2022 tuvo lugar la 5ª reunión de seguimiento en la que el Ayuntamiento trasladó sus consideraciones sobre la documentación presentada. En marzo de 2022 se entregó una versión corregida de la citada documentación, entregándose con nuevas correcciones en julio de 2022. En fecha 11 de julio de 2022 tuvo lugar la 6ª reunión de seguimiento con el principal objetivo de trasladar las principales modificaciones incorporadas a la documentación respecto a la versión de marzo de 2022, y en fecha 7 de septiembre de 2022 tuvo lugar la 7ª reunión, trasladando las últimas modificaciones.



El 28 de septiembre de 2022, se aprobó por el Consejo de Administración de la APB la formulación del Plan Especial del puerto de Eivissa, con su Estudio Ambiental Estratégico, ambos de fecha septiembre de 2022.

En fecha 6 de octubre de 2022 se remitió toda la documentación al Ayuntamiento de Eivissa, como Órgano Sustantivo competente para la aprobación del citado Plan Especial, 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.

En marzo de 2022 se solicitó al Ayuntamiento de Eivissa, como órgano sustantivo en este expediente, que trasladase al órgano ambiental, la petición de una ampliación de siete meses del plazo para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico y para la realización de la información pública y de las consultas previstas en relación al Plan Especial del puerto de Eivissa, recibiendo en la APB el 21 de Abril de 2022, resolución de fecha 11 de abril de 2022, en la que la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, concedía la ampliación de plazo solicitada.

PUERTO DE LA SAVINA

El 24 de junio de 2022 en sesión de carácter ordinario, la Comisión de Govern del Consell Insular de Formentera aprobó inicialmente el Plan Especial del puerto de la Savina.

En el BOIB nº 91 de 14 de julio de 2022, se publicó la aprobación inicial del Plan Especial del puerto de la Savina, estableciéndose un período de exposición pública de 30 días, al no comportar el citado instrumento urbanístico evaluación ambiental estratégica ordinaria.

El 23 de septiembre de 2022 el CIF va remitir a la APB los dos escritos de alegaciones recibidas durante el período de exposición pública, estando actualmente redactando su contestación

Planes directores de infraestructuras

PUERTO DE PALMA

El 26-feb-2020, el Consejo de Administración de la APB acordó:

La configuración general en planta para el desarrollo de nuevas infraestructuras en el dique del Oeste.

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, actualmente en desarrollo.

Planes estratégicos

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, quedando pendiente de actualización general, a la vista del nuevo Marco Estratégico para el sistema portuario estatal, y en particular de los detalles del plan de acción e implementación, en los que se está trabajando internamente. En el mes de octubre de 2022 se inició el expediente E22-0098 "Asistencia Técnica para la actualización del Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Baleares", para la actualización de dicho plan.

Relación con otros instrumentos de planificación territorial (y sectorial)

En relación con otros instrumentos de planificación territorial y sectorial destacamos:

- Informe al Consell de Mallorca sobre la modificación nº3 del PTIM. 28 de abril de 2022
- 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.
- Informe a la Dirección General de Recursos Hídricos de las Islas Baleares, sobre la propuesta de proyecto del Plan de Gestión de Riesgos de Inundación de la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares y sus programas de medidas, y de su Estudio Ambiental Estratégico. 4 de mayo de 2022
- Informe al Consell de Mallorca sobre el Plan Especial de ordenación y protección de la Ruta de los Faros. 11 de octubre de 2022.



Planificación en faros y señales marítimas

Como elementos notables de la red de señales marítimas y ayudas a la navegación se encuentran los faros, activos que normalmente se sitúan en entornos de alto valor natural y paisajístico y suponen piezas relevantes desde el punto de vista de patrimonio cultural, enclavados en localizaciones geográficas singulares.

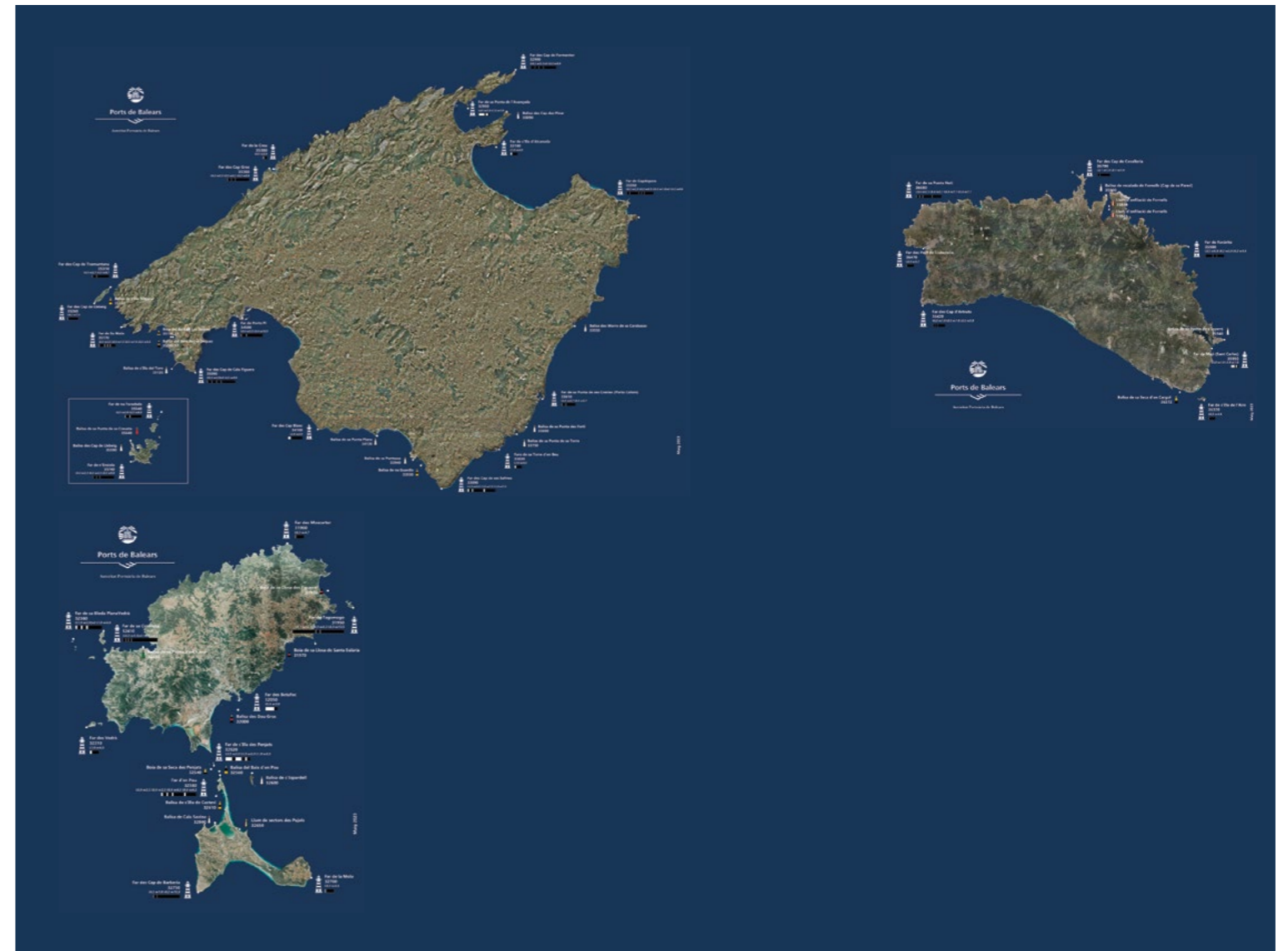
Estos aspectos, considerados en su conjunto, hacen que algunos de los entornos de los faros sean espacios muy visitados por lo que se abre en un futuro un abanico de posibilidades para buscar en ellos usos alternativos que, sin hacer perder a dichas infraestructuras su misión y función básica (la de señalización marítima), puedan generar beneficios para los entes portuarios o, al menos, sufragar parcialmente los costes de explotación de los mismos y el mantenimiento del propio faro y de su entorno en condiciones óptimas e integradas, evitando progresivos procesos de deterioro.

A su vez el propio faro, considerando el grado de aceptación social de estas infraestructuras, se muestra como un elemento estratégico para potenciar la imagen institucional de los puertos, oportunidad que puede transformarse en una debilidad si los visitantes que acuden a dichos elementos se encuentran con entornos deteriorados o inmuebles deficientemente conservados y en estado de semiabandono.

Por todo ello, para la APB es de vital importancia el adecuado mantenimiento de los faros y por esto la APB está actualmente elaborando y tramitando varios planes especiales que se encuentran fuera de la zona de servicio de los puertos que gestiona, en el marco de la "A.T. PARA LA REVISIÓN, ACTUALIZACIÓN Y ELABORACIÓN DE UNA NUEVA VERSIÓN DE LOS PLANES ESPECIALES DE LOS FAROS DE LAS ISLAS BALEARES" (En adelante la A.T. Planes Especiales Faros).

Las señales marítimas gestionadas por la APB están compuestas por 34 faros, 28 balizas de red litoral y 78 balizas de puertos. En lo que respecta a los faros se reparten de la siguiente manera:

- 15 faros en Mallorca, estando dos de ellos en el islote de Dragonera.
- 2 faros en Cabrera.
- 7 faros en Ibiza.
- 7 faros en Menorca.
- 3 faros en Formentera.



Antiguamente, en estos edificios se encontraban dependencias que antes eran necesarias para alojar al personal que mantenía la señal y que ahora, con la modernización de las instalaciones, se encuentran infrautilizados, por lo que uno de los objetivos de la A.T. Planes Especiales Faros es encontrar una posible solución a su uso.

Un segundo objeto del Plan es la determinación de las condiciones en que se encuentra el espacio afecto a cada uno de los establecimientos y, en especial, la fijación de sus límites y la titularidad antes de su afectación en aquella parte de las parcelas que no se encontraran en dominio público marítimo terrestre.

En conclusión, con esto desde la APB se cree que se pueden desarrollar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, etc.; además de mejorar de la imagen institucional de la APB y las relaciones puerto-ciudad, mediante la promoción de actividades culturales, educativas, ocio (y excepcionalmente hoteleras), en su caso, y el mantenimiento y conservación del patrimonio histórico.



- DIMENSIONAMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS
- PRINCIPALES INVERSIONES ACOMETIDAS EN 2022. NUEVAS INFRAESTRUCTURAS DE APOYO A LA EXPLOTACIÓN

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:

LONGITUD (M)	DÁRSENAS COMERCIALES	DÁRSENAS PESQUERAS	OTRAS DÁRSENAS	TOTAL
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



SUPERFICIE (M²)	ALMACENES			VIALES	RESTO	TOTAL
	DESCUBIERTOS	CUBIERTOS Y ABIERTOS	CERRADOS			
PUERTO DE PALMA	255.098	9.142	18.282	241.188	506.954	1.030.664
PUERTO DE ALCÚDIA	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:

El detalle de características técnicas de cada puerto puede consultarse en la sección Características Técnicas de la memoria anual.



Contactos de interés / Useful contacts

Autoridad Portuaria de Baleares
Port Authority of the Balearic Islands
Moll Vell, 3 - 5
07012 Palma, Mallorca
T. 971 228 150
F. 971 726 946

Capitanía Marítima de Palma de Mallorca
Palma de Majorca Harbourmaster's Office
Moll Vell, 1
07012 Palma, Mallorca
T. 971 711 371
F. 971 711 372

Guardia Civil
Civil Guard
Moll Vell, 9
07012 Palma, Mallorca
T. 971 713 151
F. 971 712 867

Policía Nacional - Inmigración
National Police - Immigration
Estación Marítima Nº 2, Muelle de Poniente
07015 Palma, Mallorca
T. 971 708 212
F. 971 708 226

Oficina de Turismo puerto de Palma nº1
Port of Palma Tourist Information Office
Muelle de Poniente
07012 Palma, Mallorca

Oficina de Turismo puerto de Palma nº2
Port of Palma Tourist Information Office
Estación Marítima Nº 6, Dique del Oeste
07015 Palma, Mallorca
T. 971 707 400

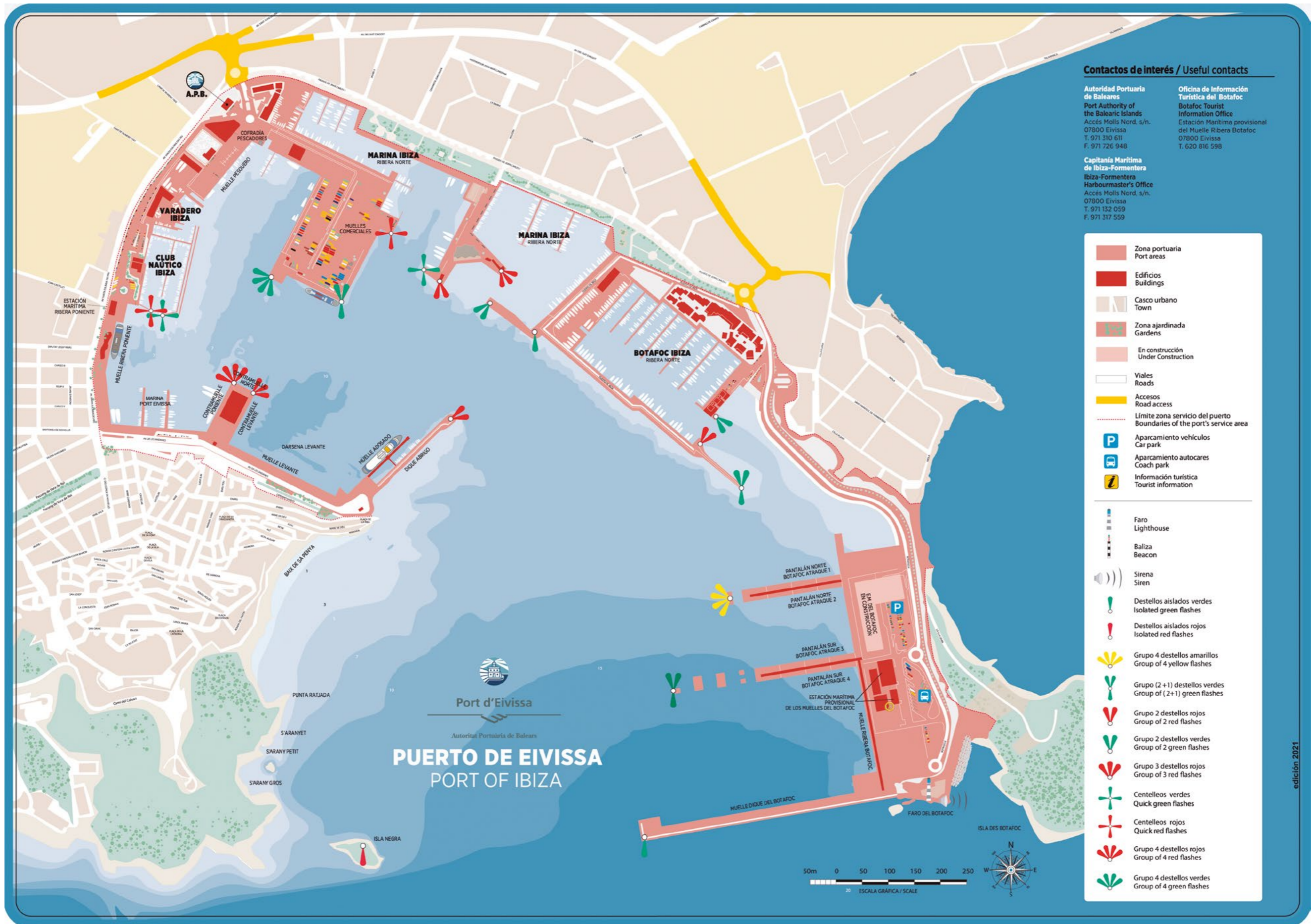
Port de Palma
Autoritat Portuària de Balears
PUERTO DE PALMA
PORT OF PALMA

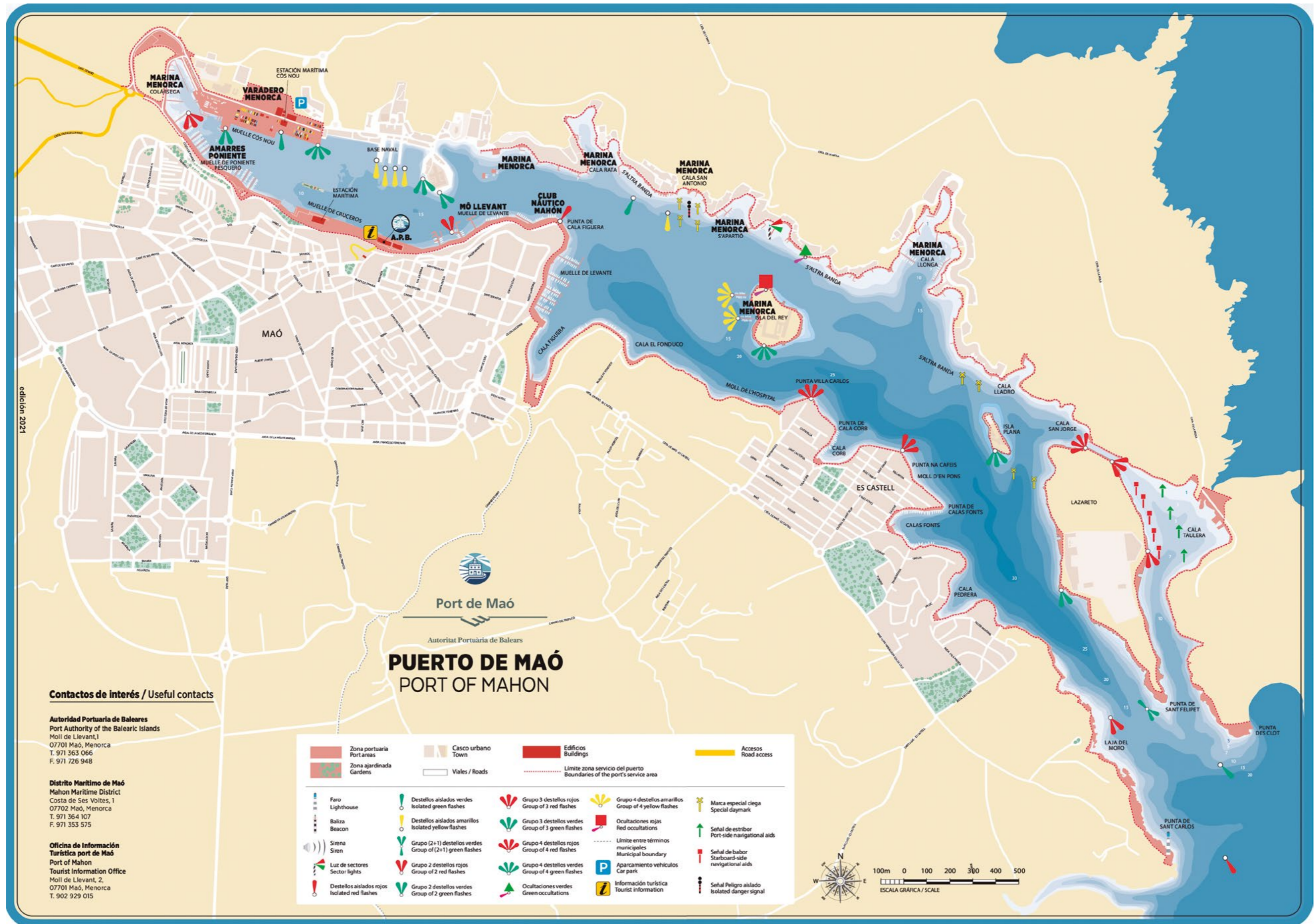


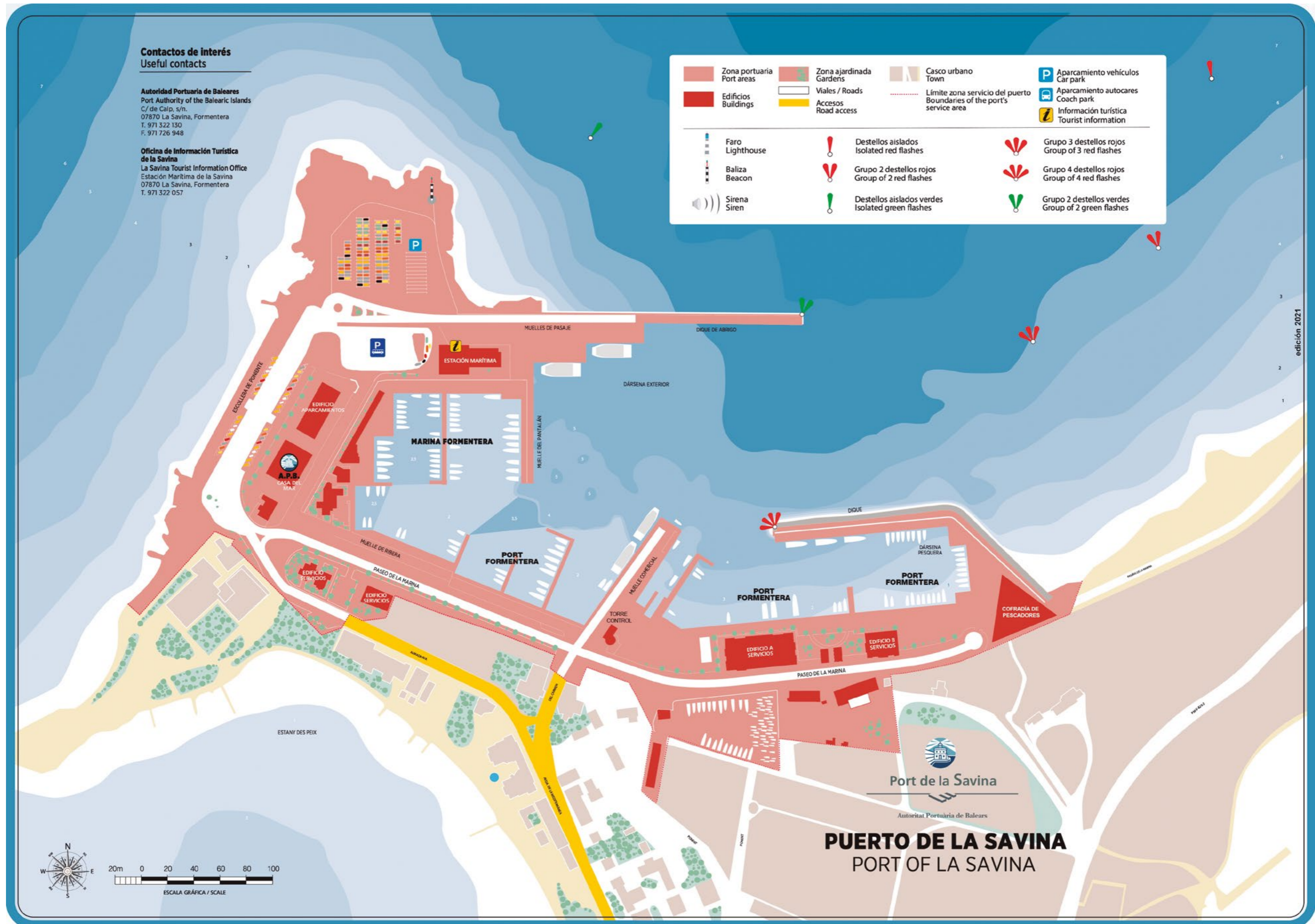
Zona portuaria Port areas	Zona ajardinada Gardens	Edificios Buildings	En construcción Under Construction
Casco urbano Town	Vales Roads	Límite zona servicio del puerto Boundaries of the port's service area	Aparcamiento vehículos Car park
Accesos Road access	Información turística Tourist information		
Faro Lighthouse	Destellos aislados verdes Isolated green flashes	Grupo 3 destellos verdes Group of 3 green flashes	Destellos aislados amarillos Isolated yellow flashes
Baliza Beacon	Grupo 2 destellos rojos Group of 2 red flashes	Grupo 4 destellos rojos Group of 4 red flashes	Grupo 4 destellos amarillos Group of 4 yellow flashes
Sirena Siren	Grupo 2 destellos verdes Group of 2 green flashes	Grupo 4 destellos verdes Group of 4 green flashes	Cardinal S Cardinal S
Destellos aislados rojos Isolated red flashes	Grupo 3 destellos rojos Group of 3 red flashes	Grupo (2+1) destellos rojos Group of (2+1) red flashes	Cardinal E Cardinal E
	Centelleos verdes Quick green flashes	Centelleos rojos Quick red flashes	Cardinal W Cardinal W

edición 2021









Principales inversiones acometidas en 2022. Nuevas infraestructuras de apoyo a la explotación

Puerto de Palma

FINALIZADAS EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022	
Instalación de suministro eléctrico a ferries en el muelle de paraires del puerto de Palma de Mallorca (P.O. 1336)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	1.741.427,80 €	IMPORTE DE INVERSIÓN EN 2022
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	1.555.328,58 €	0 €
Adecuación de las pilas de la pasarela de conexión entre las Estaciones Marítimas 1 y 2 del puerto de Palma (P.O. 40.19)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	147.138 €	IMPORTE DE INVERSIÓN EN 2022
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	144.195,25 €	143.993,04 €
Adecuación del parque infantil en la Dársena del Molinar de Levante (P.O. 93.20)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	187.692,03 €	IMPORTE DE INVERSIÓN EN 2022
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	161.415,37 €	13.456,90 €
Adecuación de las dependencias del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil en la Estación Marítima N°2 del puerto de Palma (P.O. 19.21)	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	65.740,93 €	IMPORTE DE INVERSIÓN EN 2022
			LOTE 1
	LOTE 1	54.998 €	IMPORTE DE INVERSIÓN EN 2022
	LOTE 2	10.742,93 €	LOTE 2

EN EJECUCIÓN EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022	
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 (P.O. 1344)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	2.082.275,12 €	441.078,73 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	1.644.900 €	
Remodelación del paseo marítimo del puerto de Palma (P.O. 1345)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	43.167.000 €	103.595,93 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	37.598.985 €	

Habilitación del edificio de la dársena deportiva del molinar de levante (P.O. 1346)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	946.434,22 €	131.949,65 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	864.761,28 €	
Adecuación y mejora del sistema de climatización de las Estaciones Marítimas EM2, EM3 y EM5 del puerto de Palma (P.O. 89.19)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	524.653,62 €	0 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	456.126,58 €	
Actuaciones para la mejora de la accesibilidad de las Estaciones Marítimas, pasarelas de embarque y oficinas de la APB en el puerto de Palma (P.O. 01.20)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	299.189,92 €	271.496,29 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	287.162,49 €	
Unidad móvil de gestión de cables para la alimentación eléctrica de buques en baja tensión en el muelle de Paraires del puerto de Palma (P.O. 75.20)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	460.000 €	256.793,47 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	375.000 €	
Nuevos recintos y equipamientos para la inspección de pasajeros y vehículos en el dique del Oeste del puerto de Palma (P.O. 81.20)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN:	584.028,39 €	0 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	484.743 €	
Instalación de marquesinas fotovoltaicas para la recarga de vehículos eléctricos en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina (P.O. 41.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	599.572,17 €	25.595,55 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	532.203,74 €	
Instalación de una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en los puertos de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina (P.O. 45.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	599.749,41 €	0 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	541.043,61 €	
Acondicionamiento estructural del muro de contención de tierras en la carretera de acceso al Faro de Formentor (P.O. 57.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	605.000 €	419.676,51 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	496.000 €	
Acometida eléctrica para buques tipo remolcador en la tercera alineación del Dique del Oeste del puerto de Palma (P.O. 29.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	24.186,72 €	18.384,59 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	20.430,00 €	
Mejora del acceso peatonal a la Terminal de pasajeros en los Muelles Comerciales del puerto de Palma (P.O. 39.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	155.624,47 €	65.027,88 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	125.275,00 €	

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	
Acondicionamiento y mejora estructural del muelle de San Magín en el puerto de Palma (P.O. 1337)	PRESUPUESTO ESTIMADO	1.747.711,13 €
Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Palma (P.O. 1338)	PRESUPUESTO ESTIMADO	2.993.546,86 €
Actuaciones para la mejora de la accesibilidad en el puerto de Palma (P.O. 1340)	PRESUPUESTO ESTIMADO	643.599,96 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	505.161,61€
	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022	227.935,12 €
Actuaciones para la autosuficiencia energética de la estación marítima nº6 del puerto de Palma (P.O. 1348)	PRESUPUESTO ESTIMADO	1.600.000 €
Pasarelas móviles en los muelles de poniente (P.O.1350)	PRESUPUESTO ESTIMADO	3.200.000 €
Adecuación de accesos, superficies y viales en los muelles de poniente y peraires (P.O. 1353)	PRESUPUESTO ESTIMADO	2.968.653,45 €
Nuevo bolardo en la segunda alineación del dique del Oeste del puerto de Palma (P.O. 17.19)	PRESUPUESTO ESTIMADO	250.000 €
Migración a IP de las cámaras analógicas del puerto de Palma (P.O. 90.19)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	463.084,64 €
Adecuación de la barandilla del espaldón del dique del Oeste del puerto de Palma (P.O. 98.19)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	456.779,40 €
Rehabilitación estructural del antiguo Faro de Sa Creu (P.O. 53.20)	PRESUPUESTO ESTIMADO	189.929,17 €
Acondicionamiento de los aseos de las estaciones marítimas nº 2 y nº 5 del puerto de Palma (P.O. 91.20)	PRESUPUESTO ESTIMADO	498.070,41 €
Actuaciones varias de adecuación del edificio nº3 del Moll Vell del puerto de Palma (P.O. 09.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	375.956,16 €
Nuevos vestuarios en el edificio destinado a los talleres de Conservación del puerto de Palma (P.O. 50.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	122.272,30 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	117.187,29 €
Acondicionamiento estructural de los pantalanes H, I, J y L del Portixol en el puerto de Palma (P.O. 51.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	350.000 €
Refuerzo de franjas de firme para estacionamiento de remolques en la ampliación de la explanada del Muelle de Poniente Norte del puerto de Palma (P.O. 58.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	282.552,08 €
Adecuación y mejora del sistema de climatización de las Estaciones Marítimas EM1 y EM4 del puerto de Palma (P.O. 66.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	598.126,57 €.
Acondicionamiento de las estancias destinadas a archivos en la planta baja del edificio de prestaciones del Moll Vell nº 17 del puerto de Palma (P.O. 76.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	256.597,78€

Puerto de Maó

FINALIZADAS EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022	
Acondicionamiento y reparación del muelle des Jonquet del Cós Nou del puerto de Maó (P.O. 90.18)	IMPORTE DEL MODIFICADO	227.845,61 €	227.581,84 €
Actuaciones diversas para la habilitación del antiguo almacén de GESA ENDESA en el Cós Nou como dependencias de almacén de la APB en el puerto de Maó (P.O. 95.19)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	403.728,01 €	

EN EJECUCIÓN EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022	
Eliminación de barreras arquitectónicas en las aceras y dotación de un parque infantil en el muelle de Cruceros del puerto de Maó (P.O. 05.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	383.785,84 €	0€
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	362.667,62 €	

EJECUTAR EN EL CORTO PLAZO

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022	
Instalación de un sistema de control de accesos a las zonas restringidas en el muelle de Cós Nou del puerto de Maó (P.O. 99.18)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	116.000,00 €	
Reordenación del edificio nº 2 de oficinas de la Autoridad Portuaria en el puerto de Maó	PRESUPUESTO ESTIMADO	175.300 €	
Ampliación del Muelle Sur de la Isla del Rey en el puerto de Maó (P.O. 79.19)	PRESUPUESTO ESTIMADO	159.058,94 €	
Adecuación del muelle y urbanización de Cala Fonduco en el puerto de Maó (P.O. 81.19)	PRESUPUESTO ESTIMADO	498.306,16 €	
Mejora de la pavimentación de viales en el puerto de Maó (P.O. 87.19)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	190.000,00 €	
Adecuación del margen Norte del Canal de Sant Jordi en el puerto de Maó (P.O. 05.20)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	139.214,42 €	
Acondicionamiento de la explanada y rampa varadero en Cala Teulera en el puerto de Maó (P.O. 65.20)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	269.934,41 €	

Nuevos bolardos de 150 T en el Muelle del Cós Nou del puerto de Maó (P.O. 56.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	54.633,10 €	0€
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	53.450 €	
Remodelación de diversas dependencias en la Planta Baja de la estación marítima de cruceros del puerto de Maó (P.O. 93.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	80.000,00 €	
Mejora de la carretera ME-3 entre el PK+0,00 y el PK+800, para el acceso al Cós Nou (P.O. 1098-G)	PRESUPUESTO ESTIMADO	1.340.000,00 €	
Mejora del nudo de conexión de los viales portuarios con el inicio de la carretera ME-3 (P.O. 1099-G)	PRESUPUESTO ESTIMADO	451.352,64 €	
Demolición de edificaciones en Cala Figuera, Muelle de Llevant, La Solana y Cala Fonduco del puerto de Maó (P.O. 33.21)	PRESUPUESTO ESTIMADO	500.000 €	

Puerto de Eivissa

FINALIZADAS EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022	
Adecuación de la urbanización del entorno del edificio de oficinas de la APB en el puerto de Eivissa (P.O. 61.19)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	590.206,88 €	517.117,68 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	524.634,90 €	
Pantalán de contingencia de 58 ml para embarcaciones menores en el muelle adosado al contradique del puerto de Eivissa (P.O. 55.22)	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	39.970,00 €	39.970 €
	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	39.999,99 €	
Instalación de tren de fondeo en el antiguo dique de abrigo del puerto de Eivissa (P.O. 57.22)	PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN	34.985,00 €	33.752,64 €
	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	39.999 €	
Pantalanes flotantes para la ubicación de embarcaciones en situación de contingencia en el puerto de Eivissa (P.O. 63.22)	IMPORTE DE LICITACIÓN	599.811,20 €	
Estudio de transmisión de oleaje a través del pantalán flotante en las instalaciones náuticas para pequeñas y medianas esloras en el muelle de ribera de poniente del puerto de Eivissa (P.O. 65.22)	IMPORTE LICITACIÓN	14.500 €	14.500 €
	IMPORTE ADJUDICACIÓN	14.500 €	

EN EJECUCIÓN EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022	
Acondicionamiento y mejora del paramento exterior del espaldón del dique de botafoc (P.O. 1065-G)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	942.649,99 €	0 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	854.983,54 €	
Estación marítima en explanada y muelles comerciales al abrigo del dique de botafoc (P.O. 1087-G)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	15.345.834,23 €	7.193.114,44 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	14.543.361 €	
Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de botafoc (P.O. 1095-G)	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	10.094.515,00 €	
Actualización y mejora de la instalación de climatización del edificio de la APB en el puerto de Eivissa (P.O. 106.18)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	251.353,84 €	155.913,80 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	190.000 €	
Adecuación del tramo Tanque de Tormentas del Muelle Ribera en el puerto de Eivissa (P.O. 75.19)	IMPORTE DE LICITACIÓN	251.817,01 €	0 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	227.718,12 €	
Adecuación del pavimento de las rotondas de Botafoc en el puerto de Eivissa (P.O. 80.19)	IMPORTE DE LICITACIÓN	222.360,25 €	0 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	183.424,97 €	
Adecuación del ajardinamiento en los Muelles de Ribera y Botafoc del puerto de Eivissa (P.O. 85.20)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	67.325,84 €	44.678,64 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	62.803,57 €	
Mejora de la red eléctrica de baja tensión en el puerto de Eivissa (P.O. 03.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	459.892,88 €	0 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	387.201,00 €	
Instalación fotovoltaica para autoconsumo de 100 KW para la Estación Marítima de Botafoc en el puerto de Eivissa (P.O. 14.22)	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	596.498,74 €	

EJECUTAR EN EL CORTO PLAZO

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN
Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el puerto de Eivissa (P.O. 1088-G)	PRESUPUESTO DE INVERSIÓN 842.876,56 €
Instalaciones destinadas a la protección contra incendios en el muelle adosado al dique botafoc (SyP) (P.O. 1094-G)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN DE OBRAS: 1.119.190,43€
Renovación de los sistemas de defensa de los muelles del Puerto de Eivissa (LOTE 1: EIVISSA) (P.O. 1101-G)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 1.100.000€
Adecuación del vial de la ribera de poniente del Puerto de Eivissa (P.O. 1102-G)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 830.000€

Acondicionamiento estructural del carril de rodadura de la pasarela móvil nº5 del muelle Ribera Botafoc en el puerto de Eivissa (P.O. 02.21)	IMPORTE DE LICITACIÓN 119.538,76 €
Báscula y sistema de pesaje para el puerto de Eivissa (P.O. 14.21)	IMPORTE DE LICITACIÓN 123.000,00 €
Adecuación y mejora de los trenes de fondeo del puerto de Eivissa (P.O. 18.21)	IMPORTE DE LICITACIÓN 359.252,69 €
Obras de adecuación de la red de agua potable y la RIM (Red Inteligente de Medida) del puerto de Eivissa (P.O. 03.22)	IMPORTE DE LICITACIÓN 80.000,00 €
Renovación y mejora de las torretas de servicio del Muelle Ribera Poniente del puerto de Eivissa (P.O. 90.22)	IMPORTE DE LICITACIÓN 183.226,94 €
Infraestructura eléctrica para la conexión eléctrica de los buques a tierra en los muelles del botafoc del Puerto de Eivissa (P.O. 1114-G)	PRESUPUESTO 4.000.000,00 €
Infraestructura eléctrica para la conexión eléctrica de los buques a tierra para el tráfico entre Eivissa y La Savina en el Puerto de Eivissa	PRESUPUESTO 4.000.000,00 €

Puerto de La Savina

FINALIZADAS EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022
Nueva Estación Transformadora en el puerto de La Savina (P.O. 36.19)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	111.178,12 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	97.806,95 €
Adecuación del muelle colindante a la Estación Marítima para las operaciones de los transportes turísticos en el puerto de La Savina (P.O. 16.22)	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	39.784,31 €
	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	38.415,75 €
		39.984,24 €

EN EJECUCIÓN EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022
Habilitación de la primera planta del edificio A de servicios (P.O. 1100-G)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	1.318.572,27 €
	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	1.059.077,25 €
Rehabilitación estructural del cajón situado bajo la rampa Ro-Ro de los muelles Comerciales-Dique del puerto de La Savina (P.O. 99.20)	IMPORTE DE ADJUDICACIÓN	171.400,00 €
	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	91.494,67 €
		173.146,59 €

EJECUTAR EN EL CORTO PLAZO

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN
Renovación de los sistemas de defensa de los muelles del Puerto de Eivissa y La Savina (LOTE 2: LA SAVINA) (P.O. 1101-G)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN (LOTE 2: LA SAVINA): 116.196,94 €
Actuaciones para la autosuficiencia energética de la estación marítima del Puerto de La Savina (P.O. 1105-G)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 709.673,99 €
Adecuación y mejora del dique y del muelle diente exterior	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 2.300.000,00 €
Cerramiento de la zona portuaria destinada a varadero en el puerto de la Savina (P.O. 24.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 89.529,95 €
Conexión de servicios de saneamiento y agua potable en el puerto de la Savina (P.O. 38.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 75.000,00 €
Habilitación de las dependencias de la APB en la segunda planta del edificio de capitanía en el puerto de la Savina (P.O. 60.21)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 45.347,28 €
Adecuación del alumbrado público en las zonas exteriores de la Estación Marítima en el puerto de La Savina (P.O. 27.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 40.000,00 €
Obras de adecuación para la distribución de red eléctrica en el puerto de La Savina (P.O. 62.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 40.000,00 €
Instalación de celda para conexión de nuevo CT en el Puerto de la Savina (P.O. 79.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 15.000,00 €
Instalación de elementos de autosuficiencia energética en el Edificio A de servicios del puerto de la Savina (P.O. 81.22)	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN 61.463,42 €

Puerto de Alcúdia

EN EJECUCIÓN EN 2022

DESCRIPCIÓN	IMPORTE DE LICITACIÓN / ADJUDICACIÓN	IMPORTE DE INVERSIÓN EJECUTADA EN 2022
Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado público en el Puerto de Alcúdia (P.O. 1096-G)	PRES. DE LICITACIÓN	1.081.635,59 €
	IMP. DE ADJUDICACIÓN	809.043,34 €
Suministro e instalación de módulo prefabricado anexo al control de acceso del puerto de Alcúdia (P.O. 73.18)	PRES. DE LICITACIÓN	154.897,01 €
	IMP. DE ADJUDICACIÓN	106.300 €
Adecuación de las defensas del puerto de Alcúdia (P.O. 54.21)	PRES. DE LICITACIÓN	470.372,02 €
	IMP. DE ADJUDICACIÓN	377.320,00 €
Pasarelas móviles en los muelles de ribera y primera alineación de poniente en el Puerto de Alcúdia (P.O. 1108-G)	PRES. DE LICITACIÓN	2.700.000,00 €
Recuperación de calados en la 1ª alineación de los Muelles de Poniente del puerto de Alcúdia (P.O. 21.21)	PRES. DE LICITACIÓN	326.226,27 €
	IMP. DE ADJUDICACIÓN	242.450 €
Demolición de pasarela y pérgola en el Paseo Marítimo del puerto de Alcúdia (P.O. 55.21)	PRES. DE LICITACIÓN	130.357,33 €

Como resumen, por tanto, podemos destacar como principales inversiones por puerto las siguientes:

Alcúdia

- Pasarelas móviles en los muelles de ribera y primera alineación de poniente en el Puerto de Alcúdia (P.O. 1108-G).
- Presupuesto de licitación: 2.700.000€

Eivissa

- Rehabilitación de los elementos de protección de la cimentación del dique de botafoc (P.O. 1095-G).
- Importe de adjudicación: 10.094.515€

La Savina

- Adecuación y mejora del dique y del muelle diente exterior.
- Presupuesto de licitación 2.300.000€

Maó

- Mejora de la carretera ME-3 entre el PK+0,00 y el PK +800, para el acceso al Cós Nou (P.O. 1098-G).
- Presupuesto estimado: 1.340.000€

Palma

- Pasarelas móviles en los muelles de poniente (P.O. 1350).
- Presupuesto estimado: 3.200.000€





Tráfico

En la web de la APB, en la sección de tráfico y estadísticas (<http://www.portsdebalears.com/es/estadisticas>) se pueden consultar todas las estadísticas referentes al tráfico, ya sea de mercancías, pasajeros, buques... ordenadas por puerto y mes y comparadas con el año inmediatamente anterior para poder examinar la variación producida.

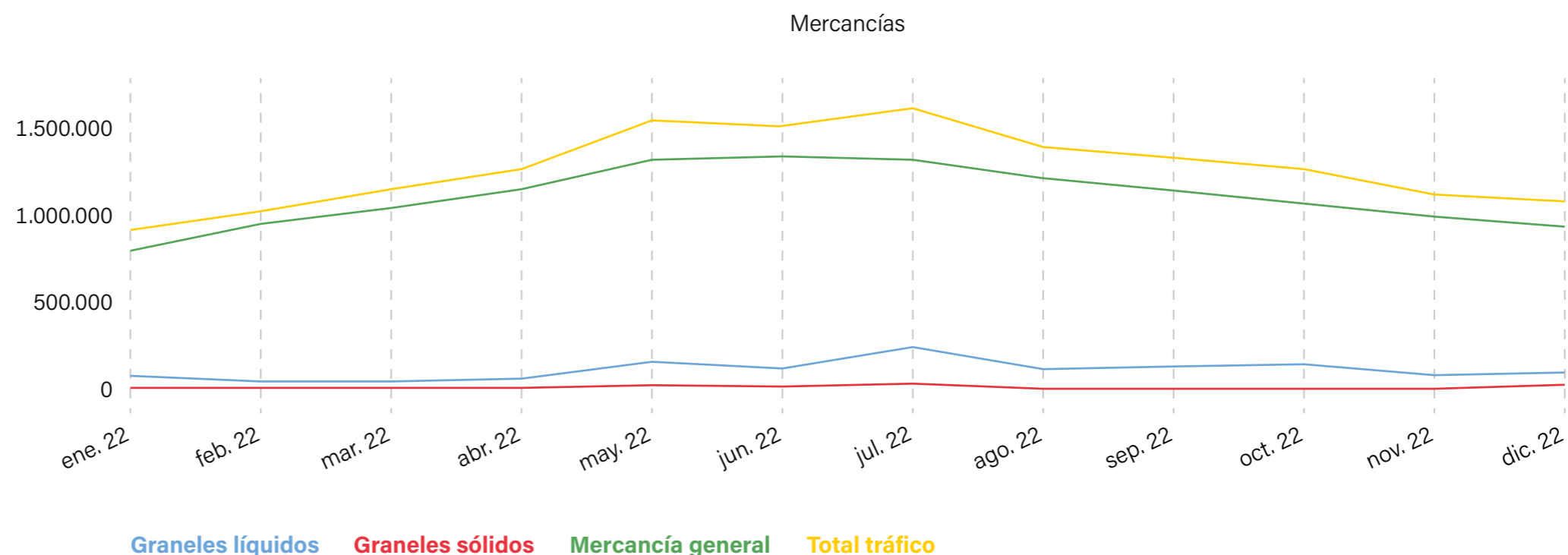
El año 2022 ha servido para dejar atrás la crisis del COVID-19 y seguir mejorando los valores obtenidos en 2021 (año en el que se confirmó el inicio de la recuperación).

El tráfico de mercancías se divide en graneles líquidos y sólidos y mercancía general desglosada entre convencional, contenedor, Ro-Ro, taras y mercancía general neta. La recuperación comentada se puede observar también en el tráfico total de mercancías, donde se aprecia un aumento de 1.701.138 Tm respecto del año anterior.

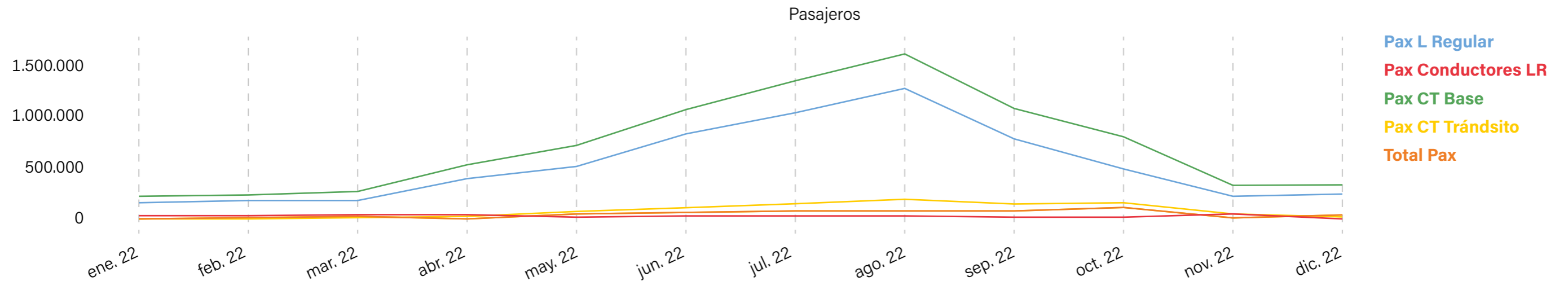
Por otro lado, también se aprecia un aumento en el tráfico de pasajeros (este desglosado entre líneas regulares y pasajeros) de 2.735.137.

A continuación, indicamos la evolución mensual y los totales acumulados de tráfico en 2022, tanto de mercancías como de pasaje, para el total de la APB. Los mismos datos desagregados para cada uno de los puertos, como comentábamos, se pueden consultar en la página web.

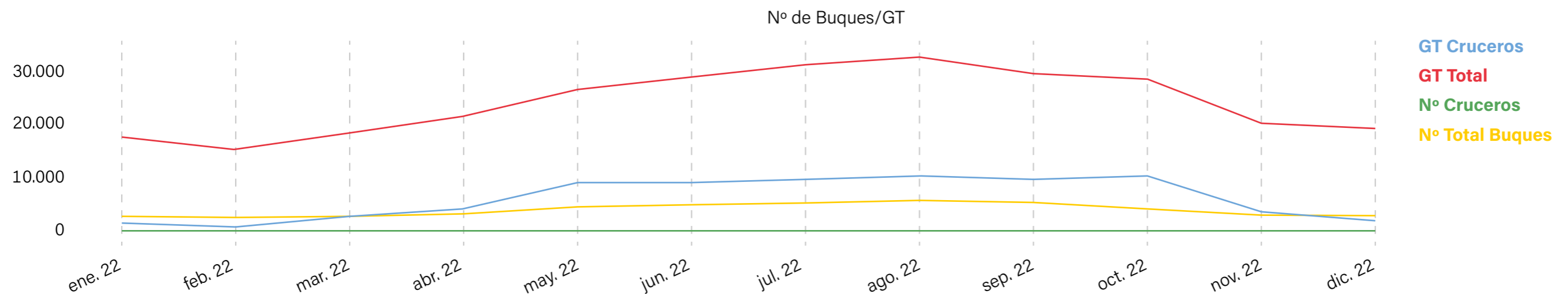
MERCANCÍA (T)	MES DE DICIEMBRE		ACUMULADO A ORIGEN		ACUMULADO 12 MESES		VARIACIÓN (%)		
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	(A)	(B)	(C)
GRANELES LÍQUIDOS	87.879	114.582	1.114.658	1.547.982	1.114.658	1.547.982	30%	39%	39%
GRANELES SÓLIDOS	32.726	35.123	356.648	382.225	356.648	382.225	7%	7%	7%
POR INSTALACIÓN ESPECIAL	25.205	20.342	271.442	288.711	271.442	288.711	-19%	6%	6%
SIN INSTALACIÓN ESPECIAL	7.521	14.781	85.206	93.514	85.206	93.514	97%	10%	10%
MERCANCÍA GENERAL	1.032.730	944.718	12.257.108	13.499.345	12.257.108	13.499.345	-9%	10%	10%
MERCANCÍA GENERAL CONVENCIONAL	12.994	12.630	101.348	111.804	101.348	111.804	-3%	10%	10%
MERCANCÍA GENERAL EN CONTENEDOR	30.173	21.809	449.085	362.050	449.085	362.050	-28%	-19%	-19%
MERCANCÍA GRAL. RO-RO (EXCLUIDA EN CONT.)	989.563	910.279	11.706.676	13.025.492	11.706.676	13.025.492	-8%	11%	11%
TARAS	493.681	490.222	6.513.292	7.047.830	6.513.292	7.047.830	-1%	8%	8%
MERCANCÍA GENERAL NETA	539.049	454.497	5.743.817	6.451.516	5.743.817	6.451.516	-16%	12%	12%
TRÁFICO TOTAL	1.153.336	1.094.423	13.728.415	15.429.553	13.728.415	15.429.553	-5%	12%	12%



PASAJEROS (NÚMERO)	266.935	344.333	6.013.401	8.748.538	6.013.401	8.748.538	29%	45%	45%
LINEAS REGULARES	248.361	282.570	5.668.569	7.021.054	5.668.569	7.021.054	14%	24%	24%
PASAJEROS	217.813	251.606	5.262.718	6.569.011	5.262.718	6.569.011	16%	25%	25%
CONDUCTORES	30.548	30.964	405.851	452.043	405.851	452.043	1%	11%	11%
CRUCEROS	18.574	61.763	344.832	1.727.484	344.832	1.727.484	233%	401%	401%
BASE	7.079	25.167	147.936	659.373	147.936	659.373	256%	346%	346%
TRÁNSITO	11.495	36.596	196.896	1.068.111	196.896	1.068.111	218%	442%	442%



BUQUES (NÚMERO)	2.591	2.780	43.635	46.720	43.635	46.720	7%	7%	7%
UDS. ARQUEO BRUTO (MILES G.T.)	17.363	18.616	203.160	279.044	203.160	279.044	7%	37%	37%
CRUCEROS (NUMERO)	10	18	225	714	225	714	80%	217%	217%
UDS. ARQUEO BRUTO (MILES G.T.)	1.160	2.324	22.641	71.367	22.641	71.367	100%	215%	215%
BASE	3	13	67	214	67	214	333%	219%	219%
TRÁNSITO	7	5	158	500	158	500	-29%	216%	216%



TRÁFICO RO-RO (UTIS)	43.748	43.471	558.327	638.746	558.327	638.746	-1%	14%	14%
CONTENEDORES (TEUS)	7.840	6.321	106.969	97.232	106.969	97.232	-19%	-9%	-9%
VEHÍCULOS (NÚMERO)	64.447	74.268	1.074.718	1.284.710	1.074.718	1.284.710	15%	20%	20%
RÉGIMEN PASAJE	56.534	66.218	951.512	1.167.200	951.512	1.167.200	17%	23%	23%
RÉGIMEN MERCANCÍA	7.913	8.050	123.206	117.510	123.206	117.510	2%	-5%	-5%

PUERTO	TIPO	AÑO		VARIACIÓN
VALORES SIGNIFICATIVOS	UNIDAD	2021	2022	
TOTAL DE LOS PUERTOS				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	1.114.658	1.547.982	38,88%
GRANELES SÓLIDOS	TN	356.648	382.225	7,17%
MERCANCÍA GENERAL	TN	12.257.108	13.499.345	10,13%
TOTAL MERCANCÍA	TN	13.728.415	15.429.553	12,39%
CONTENEDORES (TEU'S)	N.º	106.969	97.232	-9,10%
PASAJEROS	N.º	6.013.401	8.748.538	45,48%
PASAJEROS L. REGULAR	N.º	5.668.569	7.021.054	23,86%
PASAJEROS C.T.	N.º	344.832	1.727.484	400,96%
BUQUES	N.º	43.635	46.720	7,07%
CRUCEROS TURÍSTICOS	N.º	225	714	217,33%
PALMA				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	725.727	1.068.583	47,24%
GRANELES SÓLIDOS	TN	139.660	130.331	-6,68%
MERCANCÍA GENERAL	TN	7.864.562	8.641.953	9,88%
TOTAL MERCANCÍA	TN	8.729.949	9.840.868	12,73%
CONTENEDORES (TEU'S)	N.º	79.250	72.967	-7,93%
PASAJEROS	N.º	1.259.588	2.664.565	111,54%
PASAJEROS L. REGULAR	N.º	959.229	1.287.152	34,19%
PASAJEROS C.T.	N.º	300.359	1.377.413	358,59%
BUQUES	N.º	3.146	3.723	18,34%
CRUCEROS TURÍSTICOS	N.º	173	504	191,33%

ALCÚDIA				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	42.135	49.468	17,40%
GRANELES SÓLIDOS	TN	164.202	175.661	6,98%
MERCANCÍA GENERAL	TN	998.212	986.824	-1,14%
TOTAL MERCANCÍA	TN	1.204.548	1.211.953	0,61%
CONTENEDORES (TEU'S)	N.º	5.437	3.942	-27,50%
PASAJEROS	N.º	457.782	555.661	21,38%
PASAJEROS L. REGULAR	N.º	457.762	555.343	21,32%
PASAJEROS C.T.	N.º	20	318	1490,00%
BUQUES	N.º	2.094	2.284	9,07%
CRUCEROS TURÍSTICOS	N.º	0	2	

MAÓ				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	166.012	192.643	16,04%
GRANELES SÓLIDOS	TN	17.972	20.448	13,78%
MERCANCÍA GENERAL	TN	458.894	534.065	16,38%
TOTAL MERCANCÍA	TN	642.879	747.157	16,22%
CONTENEDORES (TEU'S)	N.º	6.175	5.895	-4,53%
PASAJEROS	N.º	110.392	188.113	70,40%
PASAJEROS L. REGULAR	N.º	107.596	134.868	25,35%
PASAJEROS C.T.	N.º	2.796	53.245	1804,33%
BUQUES	N.º	420	631	50,24%
CRUCEROS TURÍSTICOS	N.º	12	72	500,00%

EIVISSA				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	180.783	237.288	31,26%
GRANELES SÓLIDOS	TN	34.815	55.785	60,23%
MERCANCÍA GENERAL	TN	2.627.380	2.963.337	12,79%
TOTAL MERCANCÍA	TN	2.842.979	3.256.410	14,54%
CONTENEDORES (TEU'S)	N.º	16.047	14.350	-10,58%
PASAJEROS	N.º	2.390.308	3.201.210	33,92%
PASAJEROS L. REGULAR	N.º	2.348.651	2.904.702	23,68%
PASAJEROS C.T.	N.º	41.657	296.508	611,78%
BUQUES	N.º	19.949	21.345	7,00%
CRUCEROS TURÍSTICOS	N.º	40	136	240,00%

LA SAVINA				
GRANELES LÍQUIDOS	TN	0	0	
GRANELES SÓLIDOS	TN	0	0	
MERCANCÍA GENERAL	TN	308.060	373.165	21,13%
TOTAL MERCANCÍA	TN	308.060	373.165	21,13%
CONTENEDORES (TEU'S)	N.º	60	78	30,00%
PASAJEROS	N.º	1.795.331	2.138.989	19,14%
PASAJEROS L. REGULAR	N.º	1.795.331	2.138.989	19,14%
PASAJEROS C.T.	N.º	0	0	
BUQUES	N.º	18.026	18.737	3,94%
CRUCEROS TURÍSTICOS	N.º	0	0	





- TIPOLOGÍA DE SERVICIOS
- CONCESIONES
- LÍNEAS DE NEGOCIO
- NÁUTICA DE RECREO
- 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.

En la página web de la APB se ha publicado un registro de todas las empresas que disponen de licencia para la prestación de servicios portuarios, además de las condiciones en la prestación de

dichos servicios. En la página web se pueden apreciar los servicios que ofrece la APB, además de poderse descargar la información referente a cada uno de los mencionados servicios y consultar sus tasas y tarifas correspondientes. Los servicios que se ofrecen ahora mismo son los siguientes:

- Amarre
- Practicaje
- Remolque
- Recepción de residuos sólidos
- Recepción de residuos líquidos (oleosos)
- Recepción de residuos líquidos (aguas residuales)
- Manipulación de mercancías
- Servicio al pasajero



Así, 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 de ayuda a la navegación

La Autoridad Portuaria de Baleares ofrece un servicio al navegante en su web, que tiene como función principal la de prestar ayuda al navegante mediante los faros de Baleares y la gestión de alertas meteorológicas.

A los mencionados faros de Baleares se les dedica la mayor parte de la web, la cual versa información sobre todos los faros ubicados en Baleares, exponiendo datos a cerca de descubrimientos clave, tesoros y curiosidades de estos, así como explicando su función y mostrando fotografías de todos ellos. La APB abre su archivo sobre los faros de las islas y lo pone a disposición de los amantes de los faros de todo el mundo.

Los faros que se pueden encontrar en las Islas Baleares son los siguientes:

- 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

- / 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



- Faros de Cabrera

- / Faro de n'Ensiola

- / 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 la Mola

- / Faro de Barbaria

- / Faro den Pou – Isla de los puercos

- Faros de Menorca

- / Faro de Favàritx

- / Faro del puerto de Maó

- / 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

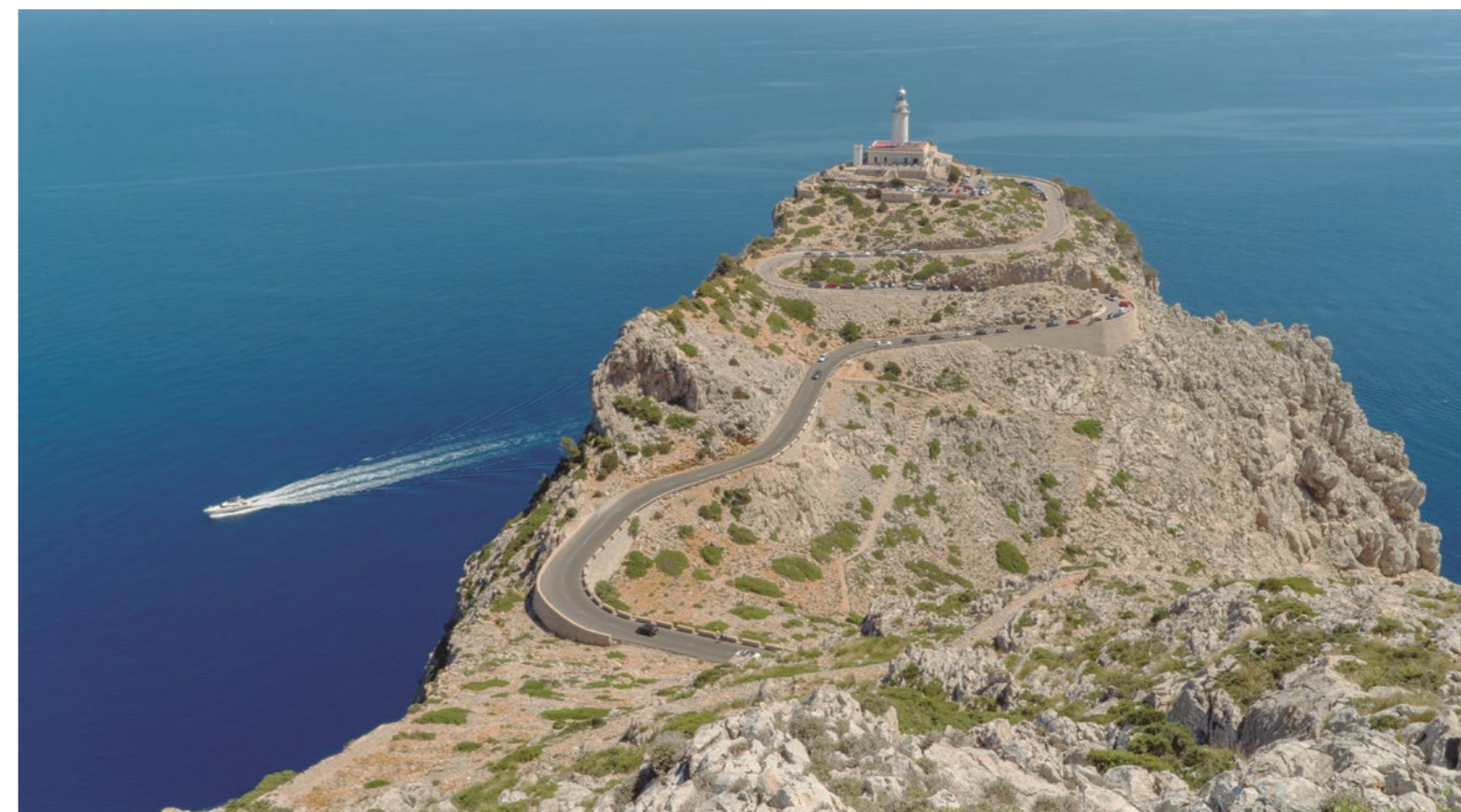
- / Faro de na Bleda Plana

- / Faro de Tagomago

FAROS DE MALLORCA



↑ Faro de Portopí



↑ Faro de Formentor



↑ Faro del puerto de Palma – Faro de la Riba (fuera de uso)



↑ Faro de Punta de la Avanzada



↑ Faro de la Torre d'en Beu



↑ Faro del Cap Salines



↑ Faro de la Creu



↑ Faro de Portocolom



↑ Faro de Alcanada – Aucanada



↑ Faro del Cap Gros – Muleta



↑ Faro del Cap Blanc – Cabo Blanco



↑ Faro de Capdepera



↑ Faro de Cala Figuera

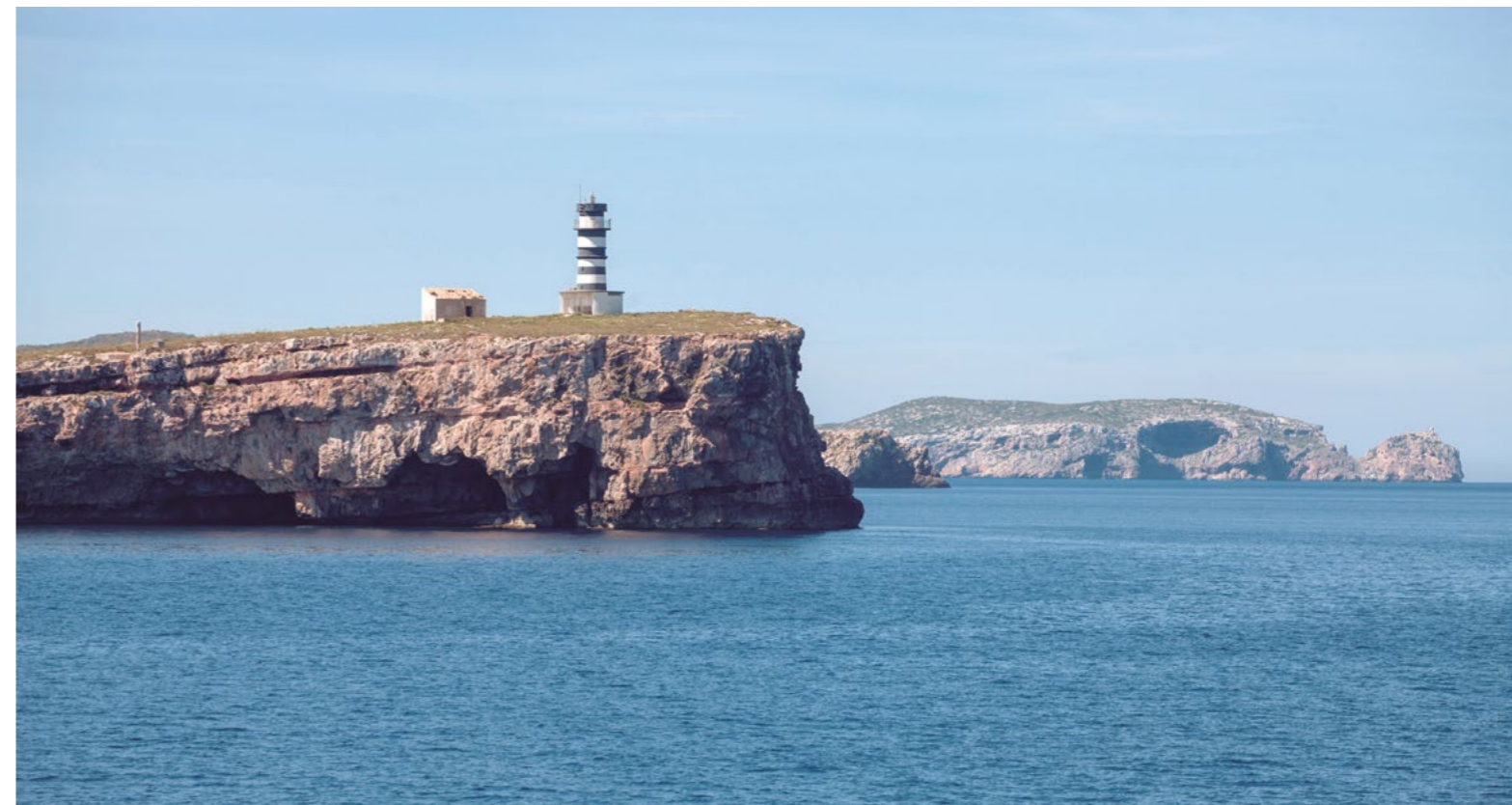


↑ Faro de sa Mola

FAROS DE CABRERA



↑ Faro de n'Ensiola



↑ 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 la Mola



↑ Faro de Barbaria

FAROS DE MENORCA



↑ Faro de Favàritx



↑ Faro den Pou – Isla de los puercos



↑ Faro del puerto de Maó



↑ Faro de Punta Nati



↑ Faro de Artrutx



↑ Faro de l'Illa de l'Aire – Isla del Aire



↑ 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



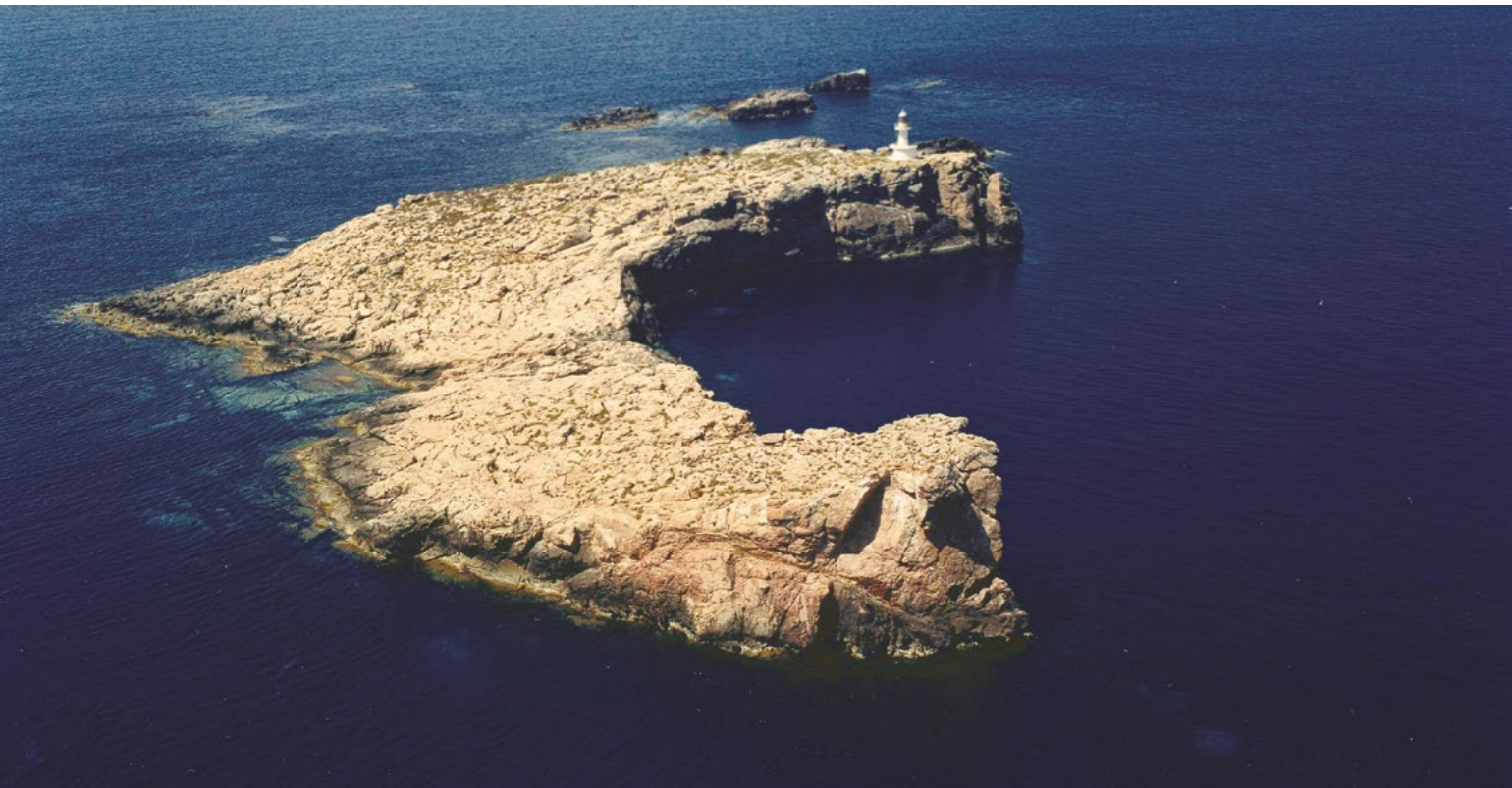
↑ Faro de Punta Grossa (fuera de uso)



↑ Faro dels Penjats - Ahorcados



↑ Faro del Vedrà



↑ Faro de na Bleda Plana



↑ Faro de Tagomago

Concesiones

En 2022 se mantuvieron vigentes un total de 96 concesiones en los respectivos puertos de la APB distribuidas por puerto e importe de concesión de la siguiente forma:

	Nº	TASA	MEJORA	TOTAL
ALCÚDIA	11	2.900.234,50 €	-	2.900.234,50 €
EIVISSA	12	4.702.257,32 €	9.454.211,63 €	14.156.468,95 €
LA SAVINA	6	335.951,85 €	239.082,84 €	575.034,69 €
MAÓ	25	628.631,68 €	38.052,25 €	666.683,93 €
PALMA	42	9.280.530,76 €	12.276.884,18 €	21.557.414,94 €
TOTAL	96	17.847.606,11 €	22.008.230,90 €	39.855.837,01 €

Por otro lado, durante el 2022 se han autorizado las siguientes concesiones:

	Nº	TASA	MEJORA	TOTAL
ALCÚDIA	2	72.062,81 €	0,00 €	72.062,81 €
EIVISSA	-	-	-	-
LA SAVINA	1	23.410,00 €	0,00 €	23.410,00 €
MAÓ	3	2.725,59 €	0,00 €	2.725,59 €
PALMA	19	155.585,25 €	14.096,68 €	169.681,93 €
TOTAL	25	253.783,65 €	14.096,68 €	267.880,33 €

Líneas de negocio

Los resultados de cada una de las respectivas líneas de negocio en 2022 fueron los siguientes:

LÍNEA	INGRESOS	GASTOS SIN ESTRUCTURA	MARGEN BRUTO	ESTRUCTURA	MARGEN NETO
GRANELES LÍQUIDOS	1.301.542,60	-777.199,86	524.342,74	-180.758,72	343.584,02
GRANELES SÓLIDOS	1.046.139,92	-714.286,35	331.853,57	-107.825,51	224.028,06
MERCANCÍA GENERAL	11.136.590,81	-13.827.622,75	-2.691.031,94	-1.965.697,50	-4.656.729,44
PASAJEROS	7.395.608,87	-9.313.003,94	-1.917.395,07	-786.617,58	-2.704.012,65
CRUCEROS	10.137.020,66	-7.114.667,52	3.022.353,14	-1.520.136,52	1.502.216,62
EMBARCACIONES DE RECREO	51.162.721,85	-15.104.598,63	36.058.123,22	-4.729.616,46	31.328.506,76
PESCA	301.941,40	-808.610,21	-506.668,81	-68.568,83	-575.237,64
PUERTO-CIUDAD	3.302.664,35	-1.026.212,98	2.276.451,37	-468.198,09	1.808.253,28
OTROS	1.017.187,96	-277.906,85	739.281,11	-153.882,20	585.398,91



Náutica de Recreo

- Baleares, con 22.431 amarres distribuidos en 55 puertos, es la segunda CC.AA. de España con mayor n.º 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).
- 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.
- 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>
- Ofertar el mayor número de amarres embarcaciones de base y tarifas reducidas.

Operaciones portuarias

Seguridad y Protección

SEGURIDAD

En materia de Seguridad, a lo largo de 2022 las actividades de seguridad se normalizaron tras la pandemia COVID19, durante la cual por indicación de la Dirección General de Emergencias (DGE), a fin de minimizar la exposición al riesgo del virus por parte de los integrantes de los equipos de emergencias, se realizaron pocas actividades conjuntas.

De esta manera, ya en 2022 y en una situación de normalidad sanitaria tras la pandemia, la agenda de ejercicios aumentó de forma considerable.

Así mismo las actividades preventivas en materia de seguridad en la APB siguieron a buen ritmo.

A continuación adjuntamos un cuadro con las actividades de seguridad (safety) realizadas en la APB con las fechas de finalización de la actividad (orientativas) a lo largo de 2022.

RESUMEN ACTIVIDADES DE SEGURIDAD (SAFETY)

PUERTO	DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO	FECHA DE REALIZACIÓN
PUERTO DE PALMA	Revisión del Plan de Emergencia Interior	DICIEMBRE 2022
	Revisión y mejora del Estudio de Seguridad	DICIEMBRE 2022
	Simulacro Interior PEI Palma	24/11/2022
	Ejercicio de Evacuación de Estación Marítima EM2	23/11/2022
	Ejercicio de Evacuación del Edificio Sede APB	23/11/2022
PUERTO DE ALCÚDIA	Revisión del Plan de Emergencia Interior	DICIEMBRE 2022
	Revisión y mejora del Estudio de Seguridad	DICIEMBRE 2022
	Simulacro Interior PEI Alcúdia	05/05/2022
	Ejercicio de Evacuación de Estación Marítima de Alcúdia	04/05/2022
PUERTO DE MAÓ	Revisión del Plan de Emergencia Interior	DICIEMBRE 2022
	Revisión y mejora del Estudio de Seguridad	DICIEMBRE 2022
	Simulacro Interior PEI Maó	26/05/2022
	Ejercicio de Evacuación de Estación Marítima de Maó	25/05/2022
PUERTO DE EIVISSA	Revisión del Plan de Emergencia Interior	DICIEMBRE 2022
	Revisión y mejora del Estudio de Seguridad	DICIEMBRE 2022
	Simulacro Exterior PEI Eivissa + Simulacro de Plan Interior Marítimo (PIM)	20/10/2022
	Ejercicios de Evacuación de Estación Marítima de Eivissa	19/10/2022
PUERTO DE LA SAVINA	Revisión del Plan de Emergencia Interior	DICIEMBRE 2022
	Revisión y mejora del Estudio de Seguridad	DICIEMBRE 2022
	Simulacro Interior PEI La Savina + Simulacro de Plan Interior Marítimo (PIM)	17/11/2022
	Ejercicios de Evacuación de Estación Marítima de la Savina	16/11/2022
	Ejercicio de Evacuación del Edificio Sede APB	17/11/2022

En el área preventiva del safety, a parte de la revisión de los Planes de Emergencia Interior (PEI), se culminó su reconversión a Planes de Autoprotección Unificados (PAU) incluyendo los nuevos acuerdos entre Puertos del Estado y Marina Mercante y cambiando finalmente la denominación de PEI a PAU en los cinco puertos de la APB.

En el primer semestre de 2022 desde la División de Seguridad y Protección se realizaron diversas sesiones formativas a los Bombers de Palma en los cursos de promoción a cabo y sargento de bomberos. También se participó en la formación de los bomberos de nuevo ingreso y se habilitó en el Dique del Oeste del puerto de Palma unos

módulos de oficinas en desuso para realizar entrenamiento de buceo en humo negro y dirección de emergencias con el método SITAC (situación táctica actualizada).

También el ámbito formativo se realizaron sesiones a alumnos de emergencias de la DGE y se recibió la visita de una delegación del puerto de Tenerife, que vino al puerto de Palma a estudiar cómo se realiza la segregación del pasaje de los vehículos ligeros para proceder al escaneo.

Destaca también la firma del nuevo Convenio de colaboración en materia de prevención y extinción de incendios con el Ayuntamiento de

Palma, firmado el 4 de marzo, mediante el cual los Bombers de Palma continúan siendo el equipo de intervención en emergencias propio de la APB bajo la dirección de ésta.

En el área reactiva del safety se realizaron ejercicios completos en los cinco puertos. En todos los casos se realizó un briefing previo el día anterior y un debriefing posterior al ejercicio.

En resumen:

· PUERTO DE PALMA

Se llevó a cabo un simulacro de emergencia interior de vertido de producto ácido tóxico por inhalación poco volátil (ácido nítrico 40°Be UN2031) situado en muelles comerciales del Puerto de Palma.

Los intervinientes fueron:

- Autoridad Portuaria de Baleares.
- Policía Local de Palma
- Tramed
- STP
- Bomberos de Palma

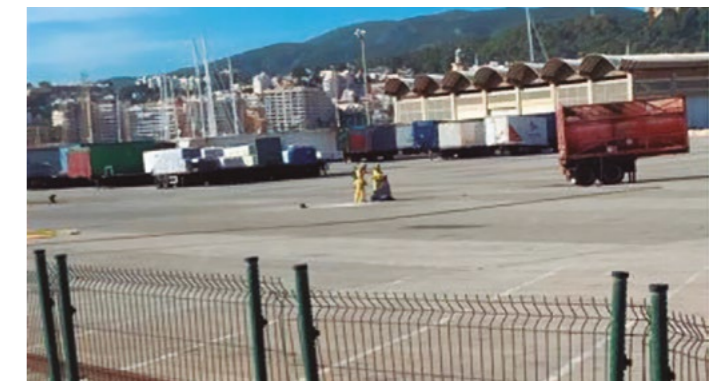


Ilustración 8 Encapsulamiento del derrame sólido



Ilustración 9 Llegada de bomberos y despliegue de mangueras



Ilustración 10 Reunión previa a la actuación.

Se llevó a cabo un también un ejercicio interno de tendida de barreras oceánicas en el Puerto de Palma, en el Dique del Oeste. Los intervinientes fueron el propio Servicio marítimo de la APB y el Servicio de Conservación.

· PUERTO DE ALCÚDIA

En este caso se simuló el escenario donde una cisterna de transporte de gasolina sufre una colisión con otro vehículo provocando una rotura parcial de la cisterna y la consecuente fuga del producto. El conductor resta herido e inconsciente.

Se produce una fuga continua de gasolina provocando la formación de un charco de unos 500 litros en el muelle y su consecuente evaporación.

Los intervinientes fueron:

- Autoridad Portuaria de Baleares.
- Bombers de Mallorca.



Ilustración 11 Escenario accidental del simulacro



Ilustración 12 Actuación de salvamento del herido



Ilustración 13 Actuación con espumógeno



Ilustración 14 Actuación con espumógeno

· PUERTO MAÓ

El día 26 de mayo da inicio el simulacro a las 12:15 horas, para la emergencia de derrame de butano (UN1011) e incendio de la tractora, prevista el Plan de Emergencia Interior del Puerto de Alcúdia.

Para llevar a cabo el ejercicio se simula la colisión con otro vehículo provocando un incendio de la tractora y rotura de envases de butano, con la consecuente fuga del producto.

Los intervinientes fueron:

- Autoridad Portuaria de Baleares.
- Bombers del Consell de Menorca.

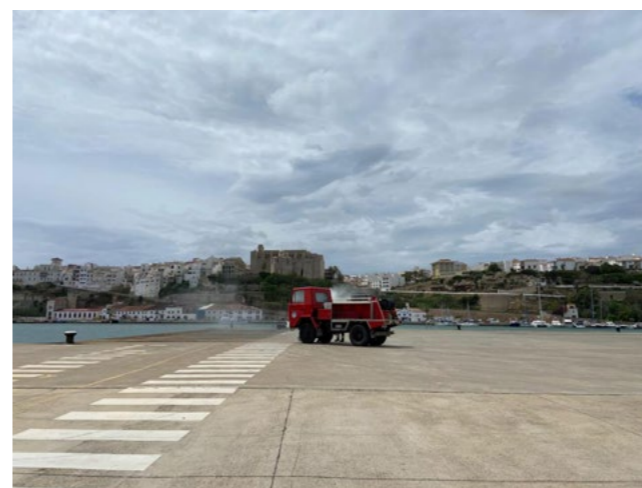


Ilustración 15 Vehículo accidentado con carga de butano e incendio en la tractora.



Ilustración 16 Intervención con agua

· PUERTO DE EIVISSA

En el puerto de Eivissa se realizó un ejercicio con el crucero COSTA TOSCANA. El ejercicio fue combinado safety/security, por lo que incluimos su resumen en el apartado de ejercicios de security.

· PUERTO DE LA SAVINA

El día 30 de noviembre da inicio el simulacro a las 10:15 horas, para la emergencia de derrame de gasóleo (UN1202) con vertido al muelle, prevista el Plan de Emergencia Interior del Puerto de la Savina.

Para llevar a cabo el ejercicio, se simula el escenario donde una cisterna que transporta gasolina sufre una colisión con otro vehículo provocando una rotura parcial de la cisterna y la consecuente fuga del producto. Los conductores pueden evacuar por su propio pie.

La fuga se produce en el muelle pesquero durante el tránsito de esta por el vial. Se produce un charco de gasóleo de aproximadamente 500 litros con llegada de este al mar, por lo que se activa tanto el PEI (actual PAU) como el PIM (Plan Interior Marítimo).

Los intervinientes fueron:

- Autoridad Portuaria de Baleares.
- Bombers del Consell de Formentera.
- Protección Civil de Formentera.
- Policía Local de Formentera



Ilustración 17 Supuesto accidental



Ilustración 18 Actuación con espumógeno



Ilustración 19 Despliegue de barrera marina

En el área reactiva, en el ámbito de la dirección de emergencias, de entre las diversas que fueron atendidas, dirigidas y resueltas por Seguridad y Protección, destaca el lamentable naufragio de la embarcación de pesca "Charpat Segundo" en la bocana del puerto de Eivissa en enero de ese año, con el triste fallecimiento de su patrón, por lo que desde aquí queremos aún mandar un reconocimiento a su labor y un profundo y sentido pésame a su familia y amigos.

Destaca también el vertido realizado por el buque "Ciudad de Palma" en el puerto de Palma, que en fecha 21 de marzo realizó un vertido de 2 metros cúbicos de fuel y aguas oleosas en el puerto de Palma, causando gran afectación en el mismo.

Se prosiguió con la integración de 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.

Nuevas Ordenanzas contra incendios

Es de especial relevancia la participación de la División de Seguridad y Protección en el **Congreso Internacional de Seguridad Portuaria** realizado en la Coruña en la que se presentaron entre una gran expectación los borradores de las Ordenanzas contra incendios redactadas los últimos tres años. Constituyen las primeras ordenanzas contra incendios en el ámbito portuario de España y de Europa.



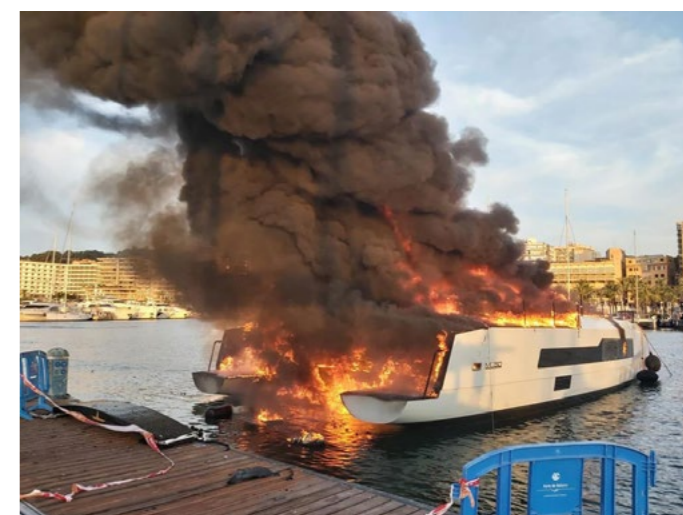
Ello se lleva a cabo con el objetivo de contribuir a regular y potenciar las condiciones de seguridad y prevención de incendios y la organización de la autoprotección en determinadas instalaciones portuarias como, por ejemplo, las marinas y los puertos deportivos, y las zonas y establecimientos de reparación, reforma y/o mantenimiento de embarcaciones y buques, y después de tres años de trabajos por parte de la División de Seguridad y Protección, se redactaron 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, Menorca, Eivissa y Formentera, 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.



Destacar que el año 2022 será recordado al igual que los dos anteriores 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 2022 fue también un año intenso, teniendo hasta una inspección de la Comisión Europea de Seguridad en junio, y llevándose a cabo las revisiones de varios los planes de protección de las instalaciones portuarias.

La comisión europea de seguridad realizó una auditoría de protección completa a los puertos de Palma y de Eivissa, siendo superada de manera brillante con observaciones leves que se esperan completar a lo largo de 2023.



Como infraestructura crítica, se redactó la actualización del Plan de Seguridad del Operador (PSO) de la Autoridad Portuaria de Baleares 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 de Puerto (PPP de Palma y PPP de la Savina). Dichos planes fueron entregados a los responsables del Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas, consiguiendo su aprobación ese mismo año.

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 distintas Estaciones Marítimas en los cinco puertos de la APB.

RESUMEN EJERCICIOS PROTECCIÓN (SECURITY)

PUERTO	DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO	FECHA DE REALIZACIÓN
PUERTO DE PALMA	Cambio de Nivel de Protección, del NP1 al NP2	NOV-22
PUERTO DE ALCÚDIA	Explosión, incendio y detección de bomba en la Instalación Portuaria de Repsol Butano	OCT-22
PUERTO DE MAÓ	Eficacia de las comunicaciones de protección	NOV-22
PUERTO DE EIVISSA	Explosión y evacuación de barco tipo crucero turístico COSTA TOSCANA	SEP-22
PUERTO DE LA SAVINA	Eficacia de las comunicaciones de protección	DIC-22

A continuación, se desarrolla de forma más detallada alguno de los ejercicios PROTECCIÓN (SECURITY) llevados a cabo durante el 2022:

EJERCICIOS PROTECCIÓN EN 2022

1. EJERCICIOS DE PROTECCIÓN

· PUERTO DE ALCÚDIA

El ejercicio se llevó a cabo en la Instalación Portuaria de la Empresa REPSOL ubicada en el Puerto de Alcúdia.

Consistió en la simulación de una explosión con incendio en la sala de bombas del sistema contraincendios. En un momento dado, mientras el operario se encuentra en su interior, se produce una explosión e incendio en la misma, la sala se encuentra llena de humo y se desconoce el estado del operario (simulado por un muñeco).

El incidente supone un cambio de Nivel de Protección del puerto con el cierre de los controles de acceso y confinamiento de la Estación Marítima. Posteriormente se localiza un artefacto explosivo que obliga a la intervención del grupo GEDEX de la Guardia Civil.

En todos los simulacros se realizó una reunión previa el día anterior, con todos los participantes, y un debriefing posterior con análisis de lo acontecido y proposición de opciones de mejora.

Los intervinientes fueron:

- Guardia Civil
 - Grupo GEDEX
- Bombers de Mallorca
- REPSOL
- Autoritat Portuària de Balears
 - Policía Portuaria
 - Policía Portuaria
- Direcció General d'Emergències d'el Govern Balear



Ilustración 1. Sala de bombas CI donde se inicia el ejercicio.



Ilustración 2. Intervención Bombers Consell de Mallorca.



Ilustración 3 Tareas de extinción.



Ilustración 4 Actuación GEDAX

· PUERTO DE EIVISSA

En el caso del simulacro llevado a cabo en el Puerto de EIVISSA., este fue de la tipología "de mesa".

El escenario propuesto consistió en que el buque COSTA TOSCANA, durante su escala en el puerto de Eivissa-dique de Botafoc, sufre una explosión que provoca un incendio a bordo. Posteriormente se recibe aviso anónimo que indica que dicha explosión no ha sido accidental y de que a bordo del buque se encuentra un artefacto explosivo.

El incidente motiva la activación de los Planes de Protección correspondientes y el establecimiento de un Puesto de Mando Único (PMU) en las instalaciones de la APB en Eivissa. Se informa de los hechos al 112 y se solicitan los medios y recursos necesarios para hacer frente a la emergencia.

Se procede a evacuar a los heridos del buque. Posteriormente debido a la presencia de los depósitos de GNL en el buque se toma la decisión de la evacuación total del buque. Durante la misma se producen episodios de pánico y avalancha, originándose nuevas víctimas/heridos.

Por último, y tras recibir la llamada anónima que informa de la existencia de un artefacto explosivo a bordo, interviene el Grupo GEDEX de la Guardia Civil para localizar y neutralizar el artefacto explosivo.

Los intervinientes fueron:

- Autoridad Portuaria de Baleares.
- Guardia Civil
 - Grupo GEDEX.
 - Destacamento Fiscal.
- Cuerpo Nacional de Policía.
- Delegación del Gobierno.
- Emergencias CAIB.
- Capitanía Marítima.
- SAMU 061.
- Safety Officer Costa Toscana.
- Ibiza Mar Consignatarios.

En todos los simulacros se realizó una reunión previa el día anterior, con todos los participantes, y un debriefing posterior con análisis de lo acontecido y proposición de opciones de mejora.



Ilustración 5. Ejercicio de mesa.



Ilustración 6. Centro de Control APB Eivissa.

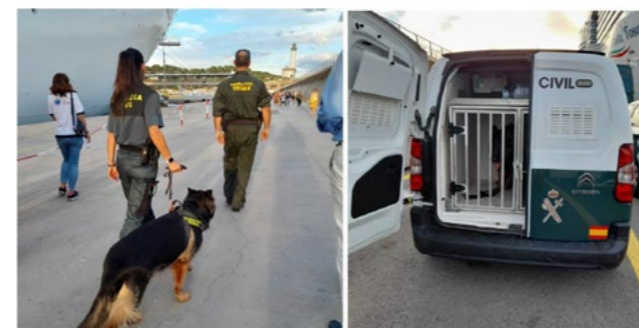


Ilustración 7. Algunos de los medios interviniente en el ejercicio.

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES (CAE) EN LOS PUERTOS DE LA APB.

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 Autoridad Portuaria de Baleares (BOE 19 de noviembre de 2016).

Así mismo a lo largo de 2022 se prosiguió con la aplicación y difusión de la "Ordenanza Portuaria por la que se establece el Plan de Coordinación de Actividades Empresariales de la Autoridad Portuaria de Baleares en las zonas no restringidas de las zonas de servicio de los puertos" aprobada por Resolución de 9 de julio de 2018, de la Autoridad Portuaria de Baleares (BOE 12 de septiembre de 2018).

A continuación se adjuntan tablas explicativas de toda la actividad e coordinación de actividades empresariales acaecida en los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares a lo largo de 2022.

ESTADO EMPRESAS A FECHA 07/03/2023

	EMPRESAS REGISTR.	EMPRESAS ACTIVAS
Palma	3659	848
Alcúdia	1259	431
Eivissa	1631	454
Savina	639	224
Maó	829	274

RESUMEN POR MESES ASESORAMIENTOS Y REUNIONES TÉCNICAS 2021

Asesoramiento/Reunión Técn.	Palma - Alcudia	Ibiza	Savina	Mahón	TOTAL 5 ptos
Enero	27	19		9	55
Febrero	32	21		12	65
Marzo	42	17		21	80
Abril	35	18		19	72
Mayo	24	17		12	53
Junio	17	29		18	64
Julio	38	21		21	80
Agosto	29	20		16	65
Septiembre	21	16		14	51
Octubre	39	21		11	71
Noviembre	34	14		13	61
Diciembre	25	12		8	45
	363	225		174	762

Reunión Técnica	Palma - Alcudia	Ibiza	Savina	Mahón	TOTAL 5 ptos
Enero	5	2		1	8
Febrero	4	5		2	11
Marzo	9	3		1	13
Abril	7	7		3	17
Mayo	11	6		2	19
Junio	6	8		2	16
Julio	3	2		5	10
Agosto	8	1		0	9
Septiembre	2	7		1	10
Octubre	1	3		1	5
Noviembre	7	3		4	14
Diciembre	4	2		11	17
	67	49		33	149

RESUMEN POR MESES CONFORMIDADES POR PUERTOS 2022

Conformidades	Palma	Alcudia	Ibiza	Savina	Mahón	TOTAL 5 ptos
Activ. U Obra Conservación	433	126	300	101	87	1047
Activ. U Obra Proyectos	72	16	28	4	5	125
Actividades Coyunturales	125	27	91	55	34	332
Homologación Larga Duración	25	1	8	4	2	40
Operativa Portuaria Buque	1109	333	767	3	78	2290
Servicios Varios Concesiones	398	151	132	16	8	705
Servicios Varios Mercancías	81	13	51			145
Servicios Varios al Pasaje	37	1	1		64	103
Suministro de Combust. a buque	11	132	109	2	7	261
Trabajos Subacuáticos	9	6	22	3	1	41
Trabajos Varios	308	173	259	27	35	802
	2608	979	1768	215	321	5891

RESUMEN POR MESES HOMOLOGACIONES Y RENOV. HOMOL. 2021

Tramites Homologaciones 2022				
Altas nuevas TOTAL		253		
Renovaciones		1575		
Homologaciones	Nuevas	Renovaciones		
Enero	17	158		
Febrero	25	175		
Marzo	26	160		
Abril	18	117		
Mayo	16	138		
Junio	18	105		
Julio	18	157		
Agosto	22	112		
Septiembre	11	73		
Octubre	14	123		
Noviembre	36	152		
Diciembre	32	105		
	253	1575		

RESUMEN POR MESES VISITAS TÉCNICAS POR PUERTOS 2021

Visitas Técnicas	Palma	Alcudia	Ibiza	Savina	Mahón	TOTAL 5 ptos
Enero	28		46		37	111
Febrero	52		47		27	126
Marzo	53		43		23	119
Abril	36		57		29	122
Mayo	56		53		19	128
Junio	37		44		21	102
Julio	52		49		37	138
Agosto	48		52		21	121
Septiembre	34		54		18	106
Octubre	38		49		15	102
Noviembre	42		51		17	110
Diciembre	36		43		17	96
	512		588		281	1381



**CARACTERIZACIÓN
Y CERTIFICACIONES DE EMPRESAS
DE SERVICIOS PORTUARIOS**

Caracterización y certificaciones de empresas de servicios portuarios

La APB hace un seguimiento exhaustivo de las empresas que prestan servicios portuarios. Referente a sus certificaciones de calidad, ambientales y de seguridad y salud fue en 2022 la siguiente:

CERTIFICADOS SISTEMA GESTIÓN AMBIENTAL EMPRESAS CON LICENCIA SERVICIOS PORTUARIOS		ISO 14001	ISO 9001	OHSAS 18001	OTROS	Nº PERSONAL
SERVICIOS PORTUARIOS - TÉCNICO-NÁUTICOS						
EMPRESAS						
PALMA	CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE PALMA S.L.P	SI	SI	SI	ISPO	17
ALCÚDIA	CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DE ALCÚDIA					2
MAÓ	PRÁCTICOS DE MAHÓN, S.L.					7
EIVISSA	CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DE IBIZA SL	SI	SI	SI	45001	11
REMOLQUE PORTUARIO						27
PALMA						
ALCÚDIA						
MAÓ	REMOLCADORES NOSA TERRA, S.A.	SI	SI	SI	45001	
EIVISSA						
AMARRE Y DESAMARRE						
PALMA	AMARRADORES DEL PUERTO DE PALMA, S.L.					25
ALCÚDIA	SERVICIOS PORTUARIOS ALCUDÍA, S.L	SI	SI	SI		9
MAÓ	ASTUR MENORCA, S.L.	SI	SI	SI		4
EIVISSA	AMARRADORES Y SERVICIOS DEL PUERTO DE EIVISSA, S.L.	SI	SI	SI		10

SERVICIO AL PASAJE					
PALMA	INTERCRUISES			SI	
	BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.	SI	SI		
	MEDITERRANEA 2000	SI	SI		
	BALEARIC HANDLING, S.L.	SI	SI		
	GRIMALDI LOGÍSTICA ESPAÑA, S.L.	SI	SI		AEO
	PEREZ Y CÍA	SI	SI		37001
ALCÚDIA	GRIMALDI	SI	SI		AEO
	BALEARIA	SI	SI		
	BALEARIC HANDLING, S.L.	SI	SI		
	MEDITERRANEA 2000				
	INTERCRUISES			SI	
	PEREZ Y CÍA	SI	SI		37001
MAÓ	MEDITERRANEA 2000	SI	SI		
	GRIMALDI	SI	SI		AEO
EIVISSA/LA SAVINA	ESTACIONES Y TERMINALES MARÍTIMAS, S.L.	SI	SI	SI	
	BALEARIA	SI	SI		20
	IBIZA MAR CONSIGNATARIOS, S.L.				
	BALEARIC HANDLING, S.L.	SI	SI		
	GRIMALDI	SI	SI		AEO
SERVICIO DE RECEPCIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES					
APB	SERTEGO, S.L.	SI	SI		45001 14
	SERVMAR BALEAR, S.L.	SI	SI		
	SERVIPORT BALEAR, S.L.	SI			
	ADALMO, S.L.	SI	SI		ECOEMBES, 45001

ANEXO I

PALMA		SI	SI	ECOEMBES, 45001
ALCÚDIA	ADALMO, S.L. SERTEGO, S.L.	SI	SI	45001
MAÒ	SERVMAR BALEAR, S.L.	SI	SI	
EIVISSA				

ANEXO IV-V

PALMA	ADALMO, S.L.	SI	SI	ECOEMBES, 45001
ALCÚDIA	SERVIPOR BALEAR, S.L. SERVMAR BALEAR, S.L.	SI		
MAÒ	SEROIL VALENCIA S.L.	SI	SI	
EIVISSA		SI	SI	
EIVISSA				

ANEXO VI

PALMA				
ALCÚDIA	SERVMAR BALEAR, S.L.	SI	SI	
MAÒ	SERTGEGO, S.L.	SI	SI	45001
EIVISSA				

SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

PALMA	BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.	SI	SI
	HEREDEROS DE P.J.PUJOL, S.L		
	GRIMALDI	SI	SI
ALCÚDIA	TRANSPORTES MARÍTIMOS ALCÚDIA, S.A	SI	SI
MAÒ	AGENCIA MELIA VIVES, S.L.		
	FEDERICO J. CARDONA TREMOL, S.L.		
	GRIMALDI	SI	SI
EIVISSA	TRASCOMA, S.A.		
	BALEARIA	SI	SI
	GRIMALDI	SI	SI

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.





Dimensión económica

Situación económico-financiera

Cuenta de explotación

La APB en el ejercicio 2022 generó los siguientes resultados:

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CORRESPO. AL EJERCICIO TERMINADO EL 31-12-2022			
(EN EUROS)		(DEBE) HABER	
		2022	2021
1	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	86.801.418,42	84.835.944,77
A	TASAS PORTUARIAS	51.141.805,45	49.240.821,46
a.	TASA DE OCUPACIÓN	18.230.876,23	21.216.049,32
b.	TASAS DE UTILIZACIÓN	25.327.424,01	19.439.711,47
1.	TASA DEL BUQUE (T1)	6.858.619,76	3.929.952,76
2.	TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO	2.839.142,05	3.140.017,14
3.	TASA DEL PASAJE	8.933.780,61	5.204.467,92
4.	TASA DE LA MERCANCÍA	6.152.581,17	6.825.871,60
5.	TASA DE LA PESCA FRESCA	39.838,78	119.654,57
6.	TASA POR UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LA ZONA DE TRÁNSITO	503.461,64	219.747,48
c.	TASA DE ACTIVIDAD	6.262.878,94	7.328.548,98
d.	TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	1.320.626,27	1.256.511,69
B	OTROS INGRESOS DE NEGOCIO	35.659.612,97	35.595.123,31
a.	IMPORTES ADICIONALES A LAS TASAS	23.390.083,30	25.705.367,60
b.	TARIFAS Y OTROS	12.269.529,67	9.889.755,71

3	TRABAJOS REALIZADOS POR LA EMPRESA PARA SU ACTIVO	-	-
5	OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	12.687.699,37	4.256.101,05
a.	INGRESOS ACCESORIOS Y OTROS DE GESTIÓN CORRIENTE	9.380.691,44	3.082.621,55
b.	SUBVENCIONES DE EXPLOTACIÓN INCORPORADAS AL RESULTADO DEL EJERCICIO	2.109.285,97	-
c.	INGRESOS TRASPASADOS AL RESULTADO POR CONCESIONES REVERTIDAS	172.721,96	179.479,50
d.	FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO RECIBIDO	1.025.000,00	994.000,00
6	GASTOS DE PERSONAL	(14.751.047,15)	(14.687.051,76)
a.	SUELDOS, SALARIOS Y ASIMILADOS	(10.681.808,85)	(10.810.605,24)
b.	INDEMNIZACIONES	-	(660,94)
c.	CARGAS SOCIALES	(4.093.316,45)	(3.875.785,58)
d.	PROVISIONES	24.078,15	-
7	OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	(35.522.419,31)	(26.222.036,46)
a.	SERVICIOS EXTERIORES	(23.107.460,06)	(21.264.098,83)
1.	REPARACIONES Y CONSERVACIÓN	(9.963.902,24)	(9.916.378,37)
2.	SERVICIOS DE PROFESIONALES INDEPENDIENTES	(2.519.597,24)	(1.892.823,69)
3.	SUMINISTROS Y CONSUMOS	(4.480.616,48)	(4.725.364,08)
4.	OTROS SERVICIOS EXTERIORES	(6.143.344,10)	(4.729.532,69)
b.	TRIBUTOS	(1.148.117,80)	(1.263.257,83)
c.	PÉRDIDAS, DETERIORO Y VARIACIÓN DE PROVISIONES POR OPERACIONES COMERCIALES	(413.244,89)	(1.492.894,08)
d.	OTROS GASTOS DE GESTIÓN CORRIENTE	(8.565.780,13)	(611.409,12)

e.	APORTACIÓN A PUERTOS DEL ESTADO ART. 19.1.B) TRLPEMM	(984.816,43)	(726.376,60)
f.	FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO APORTADO	(1.303.000,00)	(864.000,00)
8	AMORTIZACIONES DEL INMOVILIZADO	(18.532.515,35)	(18.052.923,73)
9	IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES DE INMOVILIZADO NO FINANCIERO Y OTRAS	942.332,47	1.006.762,55
10	EXCESOS DE PROVISIONES	462.941,70	-
11	DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DEL INMOVILIZADO	542.487,87	-
a.	DETERIOROS Y PÉRDIDAS	-	-
b.	RESULTADOS POR ENAJENACIONES Y OTRAS	542.487,87	-
	OTROS RESULTADOS	28.792,88	-
a.	INGRESOS EXCEPCIONALES	28.792,88	-
b.	GASTOS EXCEPCIONALES	-	-
A.1	RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)	32.659.690,90	31.136.796,42
12	INGRESOS FINANCIEROS	208.314,76	56.817,27
a.	DE PARTICIPACIONES EN INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	-	-
b.	DE VALORES NEGOCIABLES Y OTROS INSTRUMENTOS FINANCIEROS	208.314,76	56.817,27
c.	INCORPORACIÓN AL ACTIVO DE GASTOS FINANCIEROS	-	-
13	GASTOS FINANCIEROS	(64.222,33)	(117.084,27)
a.	POR DEUDAS CON TERCEROS	(2.183,37)	(57.500,41)
b.	POR ACTUALIZACIÓN DE PROVISIONES	(62.038,96)	(59.583,86)
14	VARIACIÓN DE VALOR RAZONABLE EN INSTRUMENTOS FINANCIEROS	-	-
16	DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	-	-
a.	DETERIOROS Y PÉRDIDAS.	-	-

b.	RESULTADOS POR ENAJENACIONES Y OTRAS	-	-
A.2	RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	144.092,43	(60.267,00)
A.3	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	32.803.783,33	31.076.529,42
17	IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS	133.510,76	(887.903,29)
A.3	RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	32.803.783,33	31.076.529,42
A.4	RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	32.937.294,09	30.188.626,13

Lo más destacable de 2022 ha sido el aumento de los ingresos financieros, que han pasado de 56.817,27€ en 2021 a 208.314,76€ en 2022; y la disminución de los gastos financieros en casi mitad. Además, el importe neto de la cifra de negocio ha seguido con la tendencia de los últimos años, aumentando con respecto del año anterior en 1.965.473,65€.

Balance

(EN EUROS)

ACTIVO		2021	2020
A	ACTIVO NO CORRIENTE	473.658.888,15	466.156.582,78
I	INMOVILIZADO INTANGIBLE	892.211,33	1.198.822,61
1	PROPIEDAD INDUSTRIAL Y OTRO INMOVILIZADO INTANGIBLE	-	-
2	APLICACIONES INFORMÁTICAS	892.211,33	1.198.822,61
3	ANTICIPOS PARA INMOVILIZACIONES INTANGIBLES	-	-
II	INMOVILIZADO MATERIAL	389.453.847,53	386.278.426,17
1	TERRENOS Y BIENES NATURALES	77.037.656,50	77.085.886,48
2	CONSTRUCCIONES	245.555.234,41	246.277.998,43
3	EQUIPAMIENTOS E INSTALACIONES TÉCNICAS	8.555.930,90	9.474.815,46
4	INMOVILIZADO EN CURSO Y ANTICIPOS	56.176.200,63	51.162.815,00
5	OTRO INMOVILIZADO	2.128.825,09	2.276.910,80
III	INVERSIONES INMOBILIARIAS	75.815.381,65	76.497.410,26
1	TERRENOS	64.033.614,39	64.033.614,39
2	CONSTRUCCIONES	11.781.767,26	12.463.795,87

IV	INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LARGO PLAZO	5.520.176,46	1.703.058,82
1	INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	-	-
2	CRÉDITOS A EMPRESAS	5.520.176,46	1.703.058,82
V	INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO	1.731.954,42	367.130,35
1	INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	-	-
2	CRÉDITOS A TERCEROS	487.516,42	367.130,35
3	ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, SUBVENCIONES OFICIALES PENDIENTES DE COBRO	-	-
4	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	1.244.438,00	-
VI	ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO	245.316,76	111.734,57
VII	DEUDORES COMERCIALES NO CORRIENTES	-	-
B	ACTIVO CORRIENTE	268.398.708,43	230.167.012,04
I	ACTIVOS NO CORRIENTES MANTENIDOS PARA LA VENTA	-	-
II	EXISTENCIAS	23.048,32	34.917,53
III	DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR	25.278.688,00	27.818.521,76
1	CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES DE SERVICIOS	14.037.138,48	19.987.654,91
2	CLIENTES Y DEUDORES, EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	150.282,79	-
3	DEUDORES VARIOS	312.252,46	162.281,07
4	ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, SUBVENCIONES OFICIALES PENDIENTES DE COBRO	45.832,69	55.995,19
5	OTROS CRÉDITOS CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	10.733.181,58	7.612.590,59
IV	INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A CORTO PLAZO	30.612,32	13.941,18
V	INVERSIONES FINANCIERAS A CORTO PLAZO	80.058.020,48	3.036.876,25
1	INSTRUMENTOS DE PATRIMONIO	-	-
2	CRÉDITOS A EMPRESAS	-	-

3	OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	80.058.020,48	3.036.876,25
VI	PERIODIFICACIONES	-	-
VII	EFFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES	163.008.339,31	199.262.755,32
1	TESORERÍA	163.008.339,31	199.262.755,32
2	OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES	-	-
TOTAL ACTIVO (A+B)		742.057.596,58	696.323.594,82

PATRIMONIO NETO Y PASIVO		2021	2020
A	PATRIMONIO NETO	696.111.834,47	663.522.365,98
A-1	FONDOS PROPIOS	674.452.334,36	641.515.040,27
I	PATRIMONIO	212.383.193,39	212.383.193,39
II	RESULTADOS ACUMULADOS	429.131.846,88	398.943.220,75
III	RESULTADO DEL EJERCICIO	32.937.294,09	30.188.626,13
A-2	AJUSTES POR CAMBIOS DE VALOR	-	-
I	ACTIVOS FINANC. A VALOR RAZONABLE CON CAMBIOS EN EL PATRIM. NETO	-	-
II	OPERACIONES DE COBERTURA	-	-
III	OTROS	-	-
A-3	SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	21.659.500,11	22.007.325,71
B	PASIVO NO CORRIENTE	32.916.101,97	22.910.372,53
I	PROVISIONES A LARGO PLAZO	12.448.949,15	4.228.141,21
1	OBLIGACIONES POR PRESTACIONES A LARGO PLAZO AL PERSONAL	214.800,00	214.800,00
2	PROVISIÓN PARA RESPONSABILIDADES	12.234.149,15	3.550.399,51
3	OTRAS PROVISIONES	-	462.941,70
II	DEUDAS A LARGO PLAZO	14.187.093,03	12.170.106,38
1	DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	-	-

2	PROVEEDORES DE INMOVILIZADO A LARGO PLAZO	-	-
3	OTRAS	14.187.093,03	12.170.106,38
III	DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A LARGO PLAZO	-	-
IV	PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO	6.280.059,79	6.512.124,94
V	PERIODIFICACIONES A LARGO PLAZO	-	-
C	PASIVO CORRIENTE	13.029.660,14	9.890.856,31
II	PROVISIONES A CORTO PLAZO	-	198.269,37
III	DEUDAS A CORTO PLAZO	4.067.651,78	1.702.808,35
1	DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	-	-
2	PROVEEDORES DE INMOVILIZADO A CORTO PLAZO	3.536.876,51	1.316.354,55
3	OTROS PASIVOS FINANCIEROS	530.775,27	386.453,80
IV	DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS A CORTO PLAZO	173.205,21	80.925,79
V	ACREEDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	8.788.803,15	7.908.852,80
1	ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	6.256.265,06	4.485.268,82
2	ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, ANTICIPOS DE SUBVENCIONES	395.128,13	400.128,13
3	OTRAS DEUDAS CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	2.137.409,96	3.023.455,85
VI	PERIODIFICACIONES	-	-
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)		742.057.596,58	696.323.594,82





- CAPITAL HUMANO
- FORMACIÓN
- SINIESTRALIDAD LABORAL
- OTROS AVANCES EN LA GESTIÓN DE PERSONAS EN 2022

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 2022 la plantilla media de la APB fue de 302 personas, es decir 14 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. Uno de los problemas a tener en cuenta es la edad de los trabajadores, ya que 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 97,68%.

Por otro lado, en el 2022 se ha seguido avanzando en el ámbito de la igualdad en el empleo, aumentando ligeramente el número de empleadas fijas de género femenino respecto del año anterior, si bien la APB está aún muy lejos de la paridad al ser las mujeres sólo un 25,16% de la plantilla promedio.

I Plan de Igualdad de la APB

El principio de igualdad entre mujeres y hombres y la prohibición expresa de cualquier tipo de discriminación por razón de sexo se recogen en diferentes normas jurídicas y, desde hace ya más de tres décadas, la Organización Marítima Mundial (OMI) inauguró su programa de género. Desde entonces, se ha incentivado tanto la formación como la incorporación de mujeres a empleos del sector marítimo. La Autoridad Portuaria de Baleares, por su parte, comenzó a implementar políticas de igualdad entre mujeres y hombres a partir de la formalización del Plan de Igualdad de Puertos de Estado y de las Autoridades Portuarias el pasado 6 de Julio de 2011. En esta línea, su política de RSC apuesta por apoyar la igualdad entre hombres y mujeres, mediante la implantación, en la entidad, de medidas acordadas en el mencionado Plan. Sin embargo, la vigencia del Plan de Igualdad expiró y se decidió redactar el Pliego de prescripciones técnicas para la contratación de la A.T. para el desarrollo de un diagnóstico de la situación y redacción e implantación del I Plan de igualdad de la APB.

Por consiguiente, el mencionado proyecto pretende llevar a cabo un diagnóstico de la situación de la empresa desde la perspectiva de género y que las instituciones asuman el principio de igualdad como uno de los ejes prioritarios de la cultura social, así como que lo incorporen en su gestión. Los principales objetivos del pliego, por tanto, son los siguientes:

a) Establecer un plan de trabajo entre el equipo técnico de la empresa adjudicataria y el personal de la APB encargado de desarrollar el proyecto, para programar contenidos y actuaciones que permitan obtener un seguimiento formal del proyecto.

- b) Definir de forma clara las fases a seguir y las personas implicadas en cada una de ellas.
- c) Definir los canales de comunicación más eficientes para la transmisión de la información antes y durante la ejecución del proyecto.
- d) Constituir la Comisión Negociadora, definir a los participantes y el reglamento.
- e) Realizar un diagnóstico transversal de la institución para conocer la realidad de la igualdad de mujeres y hombres en la APB, para lo que será necesaria la recopilación de información de manera sistematizada tanto interna como externamente, asegurando la inclusión de:
 - / Un sistema de valoración de puestos de trabajo.
 - / Un registro retributivo definido a partir de las prescripciones establecidas por el ministerio de igualdad.
 - / Información general con un análisis por áreas, una valoración de puestos de trabajo, condiciones de trabajo y análisis de otras materias como violencia de género, lenguaje y comunicación no sexista.
 - / Una descripción de resultados en términos de oportunidades e indicadores de mejora para hacer efectiva la igualdad entre hombres y mujeres.
- f) Diseñar el I Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres de la APB, acorde con las conclusiones del diagnóstico realizado.



g) Elaboración de la documentación necesaria para complementar el Plan de Igualdad.

h) Registrar en REGCON el Plan de Igualdad definitivo.

i) Seguimiento, supervisión y evaluación continua de las acciones y medidas, con la participación de los agentes implicados, así como definición de las propuestas de mejora y/o redefinición de medidas de conformidad con los indicadores de impacto de género determinados en el Plan de Igualdad. Una vez elaborado el Plan de Igualdad, la empresa adjudicataria se encargará de las siguientes actuaciones:

/ Participar en las reuniones del equipo responsable de igualdad aportando asesoramiento especializado y encargándose de la redacción de las actas.

/ Planificar las actuaciones de plan a realizar anualmente

/ Seguir el alcance de los objetivos definidos, su evolución y desarrollo a través del seguimiento de los indicadores.

/ Apoyar al equipo responsable de igualdad en la planificación de las acciones previstas.

/ Elaborar los informes anuales de seguimiento

/ Elaborar el informe final de evaluación de resultados y propuestas para la elaboración del siguiente Plan de Igualdad.

La evaluación tendrá como objetivos los siguientes:

- Analizar la realización y ejecución de las acciones previstas en el Pla de Igualdad.
- Conocer el grado de cumplimiento de los objetivos.
- Reflexionar sobre la continuidad de las acciones.
- Identificar nuevas oportunidades de mejora y de avance en el desarrollo de políticas de igualdad.

La distribución de personal con respecto a los criterios más utilizados en reporte de sostenibilidad fue la siguiente:

- Género y temporalidad:

PLANTILLA MEDIA	UNIDAD	% TEMPORALES SOBRE FIJOS			
		2022		H	M
FIJOS	Nº	165,00	53,00	–	–
TEMPORALES (EVENTUALES + INTERINOS + FIJOS DISCONTINUOS)	Nº	61,00	23,00	37	43
TOTAL PLANTILLA MEDIA	Nº	226,00	76,00	–	–

- 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	2	5
DE 40 A 49 AÑOS	Nº	43	16
DE 50 O MÁS AÑOS	Nº	120	32

- Por área de actividad y género

PLANTILLA MEDIA POR ÁREAS DE ACTIVIDAD	UNIDAD	2022	
		H	M
SERVICIO DE POLICÍA	Nº	128	30
PERSONAL DE MANTENIMIENTO	Nº	21	1
PERSONAL DE OFICINA EN CONVENIO	Nº	56	40
PERSONAL DE OFICINA EXCLUIDO DE CONVENIO	Nº	21	5
TOTAL PLANTILLA MEDIA	Nº	226	76

- Por cobertura de convenio de aplicación

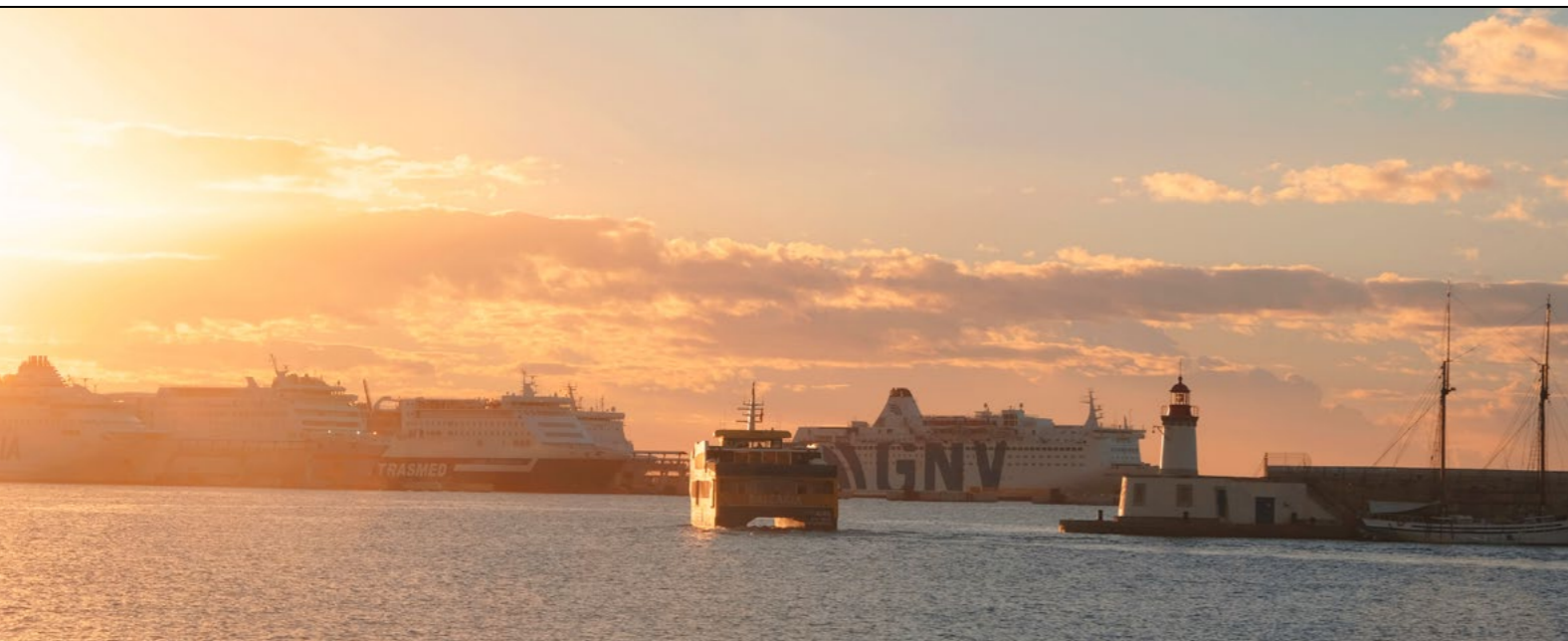
COBERTURA DEL PERSONAL POR CONVENIOS COLECTIVOS	UNIDAD	2022	
		H	M
PERSONAL EN CONVENIO	Nº	205	71
PERSONAL EXCLUIDO DE CONVENIO	Nº	21	5
TOTAL PLANTILLA MEDIA	Nº	226	76

Evolución del empleo

La tendencia en el empleo en la APB sigue la misma línea que los pasados ejercicios.

	2022	2021	2020	2019	2018	2017
PLANTILLA MEDIA ANUAL	302	316	324	324	325	329
% DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIO COLECTIVO	91,39%	92,41%	92,62%	92,28%	92,31%	92,10%
% DE MUJERES SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES	25,17%	24,05%	23,08%	22,84%	22,15%	24,01%

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.



Beneficios sociales

Adicionalmente a su política retributiva, en 2022 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.

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 MENS.)	2022	2021	2020	2019
SALARIO MÍNIMO CORRESPONDIENTE A LA CATEGORÍA MÁS BAJA DENTRO DE CONVENIO (GIII BII N4)	1.689,01	1.654,33	1.617,14	1.584,28
SALARIO BASE + COMPLEMENTO DE RESIDENCIA + OTROS COMPLEMENTOS CORRESPONDIENTES A LA CATEGORÍA MÁS BAJA DENTRO DEL CONVENIO (GIII BII N3)	1.917,43	2.096,01	1.992,08	2.039,94
SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL MENSUAL	1.000	1.108,33	1.108,33	1.050,00

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>

El objetivo de este nuevo acuerdo es potenciar los beneficios asociados al trabajo en remoto, que incluyen la reducción de los tiempos y costos de desplazamiento, una mejor conciliación entre la vida personal y familiar, el desarrollo de habilidades digitales y, en general, el bienestar de los empleados.

Además, en 2022 se ha procedido a incrementar la modalidad de teletrabajo de manera voluntaria y reversible para los trabajadores de la APB. Así pues, y dentro de los colectivos autorizados para trabajar de esta forma, se ha pasado de un 20% a un 40% (excepto personal no sujeto a convenio colectivo que se mantiene en un 20%) de la jornada de trabajo de forma remota.

Formación

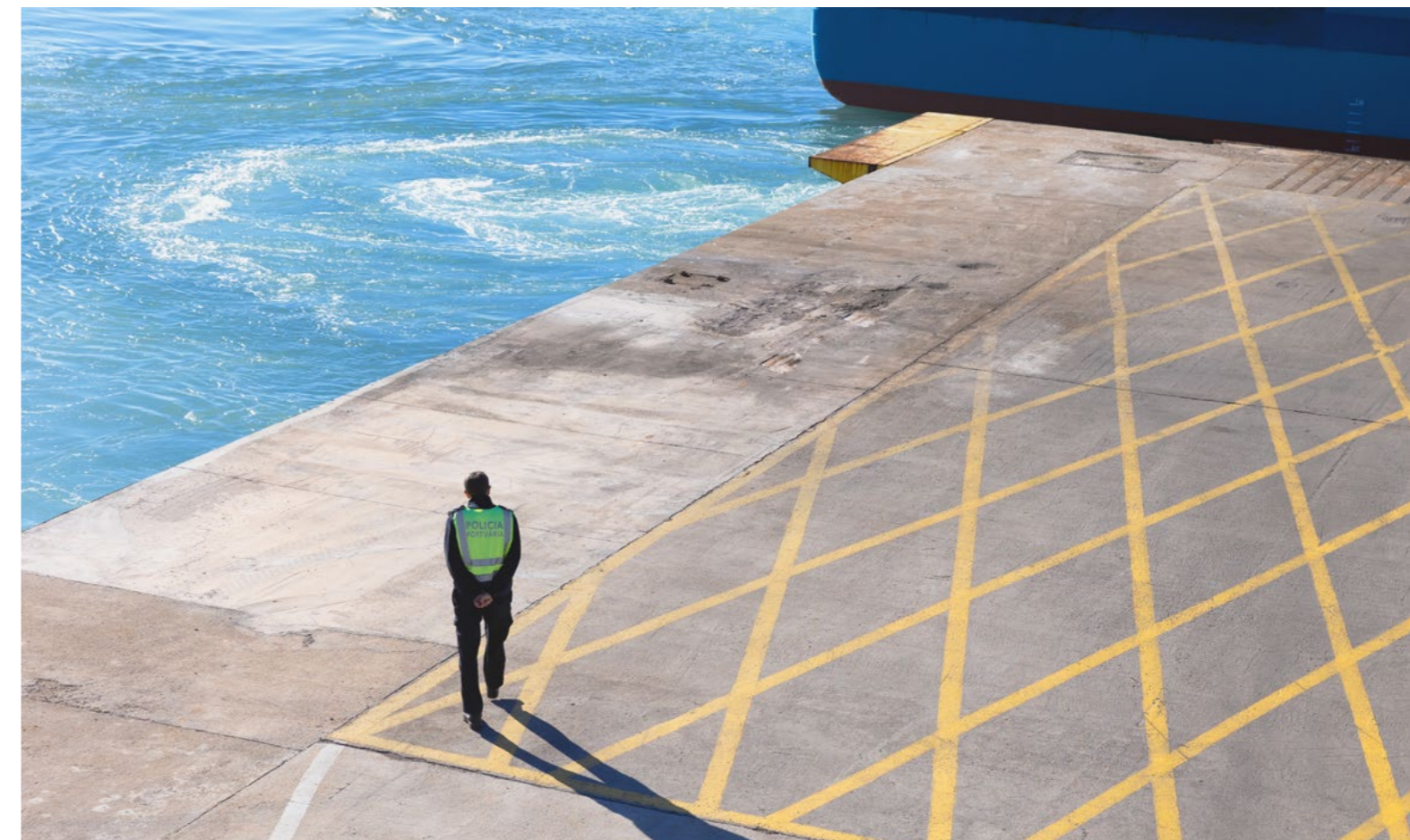
Durante el año 2022 se llevaron a cabo en la APB las siguientes acciones formativas:

PROGRAMAS DE FORMACIÓN	Nº DE CURSOS IMPARTIDOS EN 2022			
	I	II	III	IV
COMPETENCIA TÉCNICA				
ASESORIA JURIDICA				
CALIDAD				
COMERCIAL Y MARKETING				
COMPRAS Y SUMINISTROS				
COMUNICACIÓN Y RELACIONES INSTITUCIONALES				
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO				
CONTABILIDAD Y AUDITORIA				
DESARROLLO DE PROYECTOS TELEMATICOS				
DESARROLLO DE RECURSOS HUMANOS Y ORGANIZACIÓN				
DIBUJO TECNICO Y TOPOGRAFIA				
GESTIÓN DE ACTIVIDADES PESQUERAS				
GESTION DE DOMINIO PUBLICO				
GESTIÓN DE MERCANCÍAS				
GESTIÓN DOCUMENTAL				
GESTION ECONOMICO FINANCIERA Y PRESUPUESTARIA				
IDIOMAS				
INFRAESTRUCTURAS				
LOGISTICA E INTERMODALIDAD				1
MEDIO AMBIENTE				
NAUTICA PORTUARIA				
NORMATIVA PORTUARIA				1
OPERACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS				2
PREVENCION DE RIESGOS LABORALES				
RELACIONES LABORALES				
SECTOR Y ESTRATEGIA PORTUARIA				
SEGURIDAD INDUSTRIAL				
SEGURIDAD OPERATIVA				
SISTEMAS DE AYUDA A LA NAVEGACION		1	1	
TRAFICO DE PASAJEROS				
USO Y EXPLOTACION DE SISTEMAS				

TRABAJADORES QUE SIGUEN PROGRAMAS DE FORMACIÓN	UNIDAD	2022	
		H	M
PERSONAL EN CONVENIO QUE PARTICIPARON EN FORMACIÓN	Nº	214,00	71,00
PERSONAL EXCLUIDO DE CONVENIO QUE PARTICIPARON EN FORMACIÓN	Nº	22	5

P S_08 Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.

HORAS DE FORMACIÓN POR TRABAJADOR	UNIDAD	2022	
		H	M
TOTAL HORAS DE FORMACIÓN RECIBIDAS POR PERSONAL EN CONVENIO	HH	5163	1570
TOTAL HORAS DE FORMACIÓN RECIBIDAS POR PERSONAL FUERA DE CONVENIO	HH	909	259
TOTAL HORAS DE FORMACIÓN RECIBIDAS POR PERSONAL	HH	6072	1829



Siniestralidad laboral

En el período seleccionado se han producido un total de 7 accidentes con baja y 4 que no han dado lugar a baja. El total de jornadas perdidas por accidentes de trabajo es de 285 en el período estudiado.

Se observa que el índice de incidencia se ha reducido ligeramente (de 3.278,69 a 3.004,29) con respecto al mismo período del año 2021.

La duración media de las bajas ha sido de 40,71, inferior a los 67,75 del pasado año en este mismo período.

Según la forma del accidente cabe destacar un 57,14%, ocurrido por sobreesfuerzos, y un 28,57% por aplastamiento sobre o contra, resultado de una caída.

	2022	2021	2020	2019
ÍNDICE DE FRECUENCIA ANUAL DE ACCIDENTES	15,51	24,72	5,55	14,83
ÍNDICE DE GRAVEDAD ANUAL DE ACCIDENTES	0,64	0,51	0,65	0,73
ÍNDICE DE ABSENTISMO	9,11	6,14	4,27	4,27



Otros avances en la gestión de personas en 2022

En cuanto a otros avances, en octubre de 2022 se iniciaron los trabajos resultantes de la adjudicación del contrato de asistencia técnica para la gestión de los procesos de selección. Mediante esta asistencia técnica, la división de Recursos Humanos cuenta con un importante apoyo para administrar eficazmente dichos procesos de selección.

En octubre de 2022, se implantó un nuevo portal de formación para las personas trabajadoras de la APB. Esta nueva herramienta permite un mejor acceso a la formación disponible, videos y manuales formativos. Con el objetivo de mejorar aún más sus funcionalidades, está prevista la incorporación de más cursos y el desarrollo de contenido específico para la APB.

Continuando con el desarrollo del portal del empleado, se han introducido mejoras que permiten el acceso a los perfiles

personales de los trabajadores/as a través de dicho portal.

Asimismo, se ha elaborado un informe sobre las necesidades en materia de volumen de plantilla e identificación de aquellas áreas en las que más está impactando el crecimiento de la actividad. Los objetivos del estudio son:

- Determinar el impacto que el volumen de actividad desarrollado por la APB tiene en la carga de trabajo de las diferentes unidades.
- Determinar el impacto que los crecimientos previstos de la actividad puedan tener a corto y medio plazo.
- Establecer las horquillas de crecimiento de personal necesario en función de la situación actual y a corto plazo.



DIMENSIÓN AMBIENTAL

- IMPLANTACIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL. OFICINA TÉCNICA AMBIENTAL, E21-0124
- ESTRATEGIA AMBIENTAL. OBJETIVOS AMBIENTALES DE LA APB
- EFECTO TRACTOR DE POLÍTICAS AMBIENTALES MEDIANTE CONVENIOS CON CONCESIONARIOS
- OBJETIVOS Y METAS EN 2022ASPECTOS AMBIENTALES
- QUEJAS Y RECLAMACIONES AMBIENTALES
- FORMACIÓN AMBIENTAL Y ADSCRIPCIÓN DE RECURSOS HUMANOS

Dimensión ambiental

Implantación de la estrategia ambiental. Oficina técnica ambiental, E21-0124

Como estaba previsto, durante el 2022 se licitó el expediente E21-0124, cuyo objeto es la contratación de una "Asistencia Técnica para la implantación de la estrategia ambiental".

El contrato se firmó en fecha 01/09/2022 y se dio comienzo en fecha 06/09/2022.

Esta AT está realizando un diagnóstico inicial de la implantación de la estrategia ambiental en nuestros puertos, en las zonas en gestión directa y en las zonas concesionadas, por medio de cuestionarios completos y visitas in-situ.

Hasta la fecha, se han elaborado, pendientes de continuar la tramitación interna, los siguientes documentos:

- Cuestionario Ambiental a concesiones.
- Ordenanza de la calidad del agua (Ordenanza portuaria por la que se establecen normas reguladoras de determinadas actividades para limitar la contaminación de las aguas en los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares.), en fase borrador.
- Pliego para la construcción y explotación de una planta de tratamiento de residuos Marpol V (Pliego de bases del concurso público para la construcción y explotación, en régimen de concesión, de una planta para el servicio de tratamiento de desechos sólidos generados por buques (anexo v del convenio Marpol) y recogida de otros desechos asimilables autorizados por la autoridad portuaria de baleares en la zona de servicio del puerto de Palma).

Esta instalación también comprendería un taller de Economía Circular.

Son también objeto de esta Asistencia Técnica los siguientes trabajos:

- Revisión y propuesta de prescripciones ambientales en los pliegos.
- Seguimiento de los indicadores.
- Cálculo de la Huella de Carbono de la APB.
- Cálculo de la Huella Hídrica de la APB.
- Seguimiento de los indicadores
- Elaboración de informes ambientales y Ordenanzas, como por ejemplo el Pliego para la construcción y explotación de una planta de tratamiento de residuos Marpol I en el puerto de Palma, Ordenanza de la calidad del aire
- Organización de eventos públicos (mesas redondas, presentaciones, actividades) de concienciación ambiental para la comunidad portuaria
- Organización de cursos de formación ambiental y actividades de concienciación para el personal de la APB.



Estrategia ambiental. Objetivos ambientales de la APB

Desde la Autoridad Portuaria de Baleares se ha llevado a cabo una exhaustiva estrategia ambiental para alcanzar la excelencia en el desempeño ambiental en todos sus ámbitos de actuación, definiendo las líneas a seguir para cada uno de los aspectos ambientales que se producen tanto en la zona de servicio de los puertos como en las señales marítimas responsabilidad de la APB. En la Autoridad Portuaria de Baleares se ha definido (y aprobado por su Consejo de Administración) una Política de Responsabilidad Corporativa en la que se unifica y refuerza la identidad y cultura, sirviendo de herramienta para orientar y guiar las actuaciones y marcar las pautas generales de conducta a las diferentes personas y empresas que operan en los

Puertos en las dimensiones económica, institucional, social, ambiental y ética.

El principal objetivo de la APB es orientar sus 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, dentro del ámbito de sus actividades y de su capacidad de control de acuerdo a sus funciones y competencias.

Para conseguir dicho objetivo principal, desde la APB se ha llevado a cabo una gestión basada en las siguientes líneas estratégicas y objetivos específicos:

1. CONSECUCCIÓN DE PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES

a) Debida diligencia en la gestión medioambiental:

- i) Objetivo 1: Mejorar la gestión ambiental de la autoridad portuaria a través de la implantación de sistemas de gestión ambiental (SGA).

Las iniciativas en ejecución o previstas para alcanzar dicha meta son:

- Mantenimiento del Sistema integrado de Gestión (Calidad, Medio Ambiente y Gestión Documental).
- Aceleración de la implantación de la Estrategia Ambiental en todos los ámbitos de gestión de la APB.

- ii) Objetivo 2: Mejorar la gestión ambiental de las empresas que operan en el puerto a través de la implantación de sistemas de gestión ambiental (SGA)

Las iniciativas en ejecución o previstas para alcanzar dicha meta son:

- 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.
- Impulso de la oficina técnica ambiental para asegurar el alineamiento entre cualquier actividad en el puerto y la estrategia ambiental.

- iii) Objetivo 10: Disponer de una respuesta integrada y eficaz para actuar ante emergencias por contaminación marina.

Las iniciativas previstas o en ejecución para alcanzar dicha meta son:

- Se ha realizado un ejercicio de lucha contra la contaminación marina en cada puerto.
- Se prevé retomar los ejercicios de lucha contra la contaminación y se evaluará la mejora en el tiempo de respuesta.
- Se forman a los policías portuarios, proveer de recursos físicos y crear un protocolo de recogida de muestras en caso de sospecha de contaminación marina que ayude en la aplicación de gestión de episodios contaminantes.

- Extender los contratos de servicio de actuación completa ya existentes en Palma, Eivissa y la Savina al resto de puertos de la APB.
- Se han revisado los PIM de los puertos de Eivissa y la Savina, se espera aprobar los planes actualizados en breve y continuar con el resto de los puertos de la APB.

- iv) Objetivo 11: Prevenir vertidos al mar por malas prácticas y recuperar los costes de intervención en emergencias por contaminación marina.

Las iniciativas previstas o en ejecución para alcanzar dicha meta son:

- Actualización de los PIM de los diferentes puertos.
- Impartir formación a los Agentes Portuarios de detección temprana de riesgos de vertido entre sus labores de vigilancia.
- Seguimiento específico de los medios de prevención y contención en las inspecciones a los operadores portuarios.
- Implantación de herramientas automáticas de detección temprana.

- Automatización de POLREP.
- Seguimiento y verificación de recuperación de costes en todos los casos.
- Elaboración de guía de buenas prácticas.

- v) Objetivo 13: Prevenir malas prácticas ambientales en la operativa portuaria y en el uso de las instalaciones.

Las iniciativas previstas o en ejecución para alcanzar dicha meta son:

- Incremento de las inspecciones a concesionarios, con refuerzo de apartados ambientales específicos por actividad del operador portuario.
- 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.
- Impulso de la Oficina Técnica Ambiental que realiza inspecciones a concesionarios y autorizados, colabora en la elaboración de guías de buenas prácticas y ordenanzas, etc...



b) Elevar la calidad ambiental:

vi) Objetivo 3: Incentivar las mejores prácticas ambientales de las empresas que operan en el puerto.

Las iniciativas en ejecución o previstas para alcanzar dicha meta son:

- Promover la firma de convenios de buenas prácticas, informando a los concesionarios y autorizados potenciales, el importe bonificado de sus tasas así como propuestas de 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.
- Organización de eventos y talleres de concienciación ambiental.

vii) Objetivo 6: Mejorar la percepción del entorno sobre el desempeño ambiental del puerto.

Las principales iniciativas en ejecución o previstas son:

- 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.
- 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.
- Monitorización en continuo de parámetros relativos a la calidad del agua.
- Realización de los mapas de ruido de los puertos de Alcúdia, Maó y la Savina. Exposición pública de los datos en la web de la APB.
- 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.
- Proyectos de implantación de OPS en todos los puertos de la APB por valor de 90 M €.
- Difusión de noticias relativas a participación de la APB en temas ambientales: grupos de trabajo de cambio climático, economía circular, etc

- Impulsar mejoras en el servicio de limpieza en la lámina de agua.
- Impulsar inversiones a través de los convenios de buenas prácticas relacionadas con la prevención de la contaminación y la limpieza de las aguas.
- Regularización de los puntos de Vertido de Tierra hacia el mar, lo que implica intrínsecamente mejoras en la calidad del agua pluvial vertida.
- Aplicación de resultados del proyecto EIFFEL (H2020).
- Elaboración de ordenanza Portuaria relativa a la calidad del aire.
- Elaboración de ordenanza Portuaria relativa a la calidad del agua.
- Apoyo a proyectos de regeneración de biodiversidad en ports 4.0, que inciden en la calidad del agua de manera directa y del aire de manera indirecta.

viii) Objetivo 7: Reducir la presión de la actividad de los operadores portuarios sobre la calidad del aire.

Las principales iniciativas en ejecución o previstas en este ámbito son:

- 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 previsto mejorar la red de sensores incorporando una estación móvil.
- 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 2023.
- Hay una inversión de 90 M € en marcha por fases para implantación de OPS en todos los puertos de la APB.
- Análisis de soluciones con hidrógeno verde para la alimentación de buques.
- Verificar que los operadores disponen de las autorizaciones que les sean de aplicación en materia de calidad del aire.
- Introducir requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas.

ix) Objetivo 8: Reducir la presión de la actividad de los operadores portuarios sobre la calidad del agua.

Las principales iniciativas en ejecución o previstas en este ámbito son:

- Una única campaña año 2022 (diciembre) ROM 5.1-13, sin análisis de muestras de sedimento. Promedios de todas las UGAP.
- Verificar que los operadores disponen o han solicitado las autorizaciones de vertido que les sean de aplicación.
- Para operadores que vierten a fosas sépticas, verificar que disponen de registros de entregas de residuos a gestores autorizados.
- Introducir condiciones sobre vertidos en pliegos reguladores de servicio.
- Introducir requisitos sobre vertidos en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas.
- Inversiones en mejora del saneamiento: las conclusiones derivadas del contrato de levantamiento de redes de saneamiento y pluviales e indicaciones de la autoridad competente en materia de vertidos de tierra hacia el mar.
- Se han solicitado regularización de 291 puntos de vertido de tierra hacia el mar al servicio de vertidos de la administración local.
- Control de los derrames puntuales que disminuyen el potencial ecológico de las aguas. Implantar las acciones derivadas de los informes POLREP.
- En la refoirma del paseo marítimo de Palma se implantarán sistemas de drenaje SUDS en la zona de parterres.
- Incentivar la recogida de aguas de sentinas a embarcaciones.
- Mejorar la circulación del agua para evitar incrementos de clorofila en los puntos donde haya más estancamiento del agua.
- Control en restauración sobre la gestión de aceite usado en cocina.

x) Objetivo 9: Reducir la presión de la actividad de los operadores portuarios sobre la calidad del suelo

Las principales iniciativas en ejecución o previstas son:

- 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.
- Se ha ejecutado un estudio piloto en zonas comunes de un área de uso industrial para determinar si hay indicios de contaminación en suelos que puedan llevar a la obligación de estudiar las concesiones adyacentes.

c) Lograr puertos ecoeficientes:

- xi) Objetivo 4: Alcanzar una gestión más eficiente de los recursos naturales empleados por la autoridad portuaria (AP).

Las iniciativas en ejecución o previstas para la consecución de dicho objetivo son:

- Implantadas Redes Inteligentes de Medida (RIMs), tanto de agua como de energía.
- Contratos adjudicados para detección de fugas de la red de distribución de agua.
- Contratos adjudicados para realización de obras destinadas a reducir pérdidas detectadas en la red de distribución de agua.
- Mejora en sistemas de riego de jardinería utilizando agua regenerada, y uso de plantas con menor exigencia de riego.
- Instalación de contadores de agua en todos los puntos de consumo.
- Proyectos en ejecución para la mejora de la eficiencia energética del alumbrado exterior en los puertos de Alcúdia, Maó y Palma.
- Instalación de contadores de consumo eléctrico en cabeceras de redes de iluminación exterior, en grupos de reflectores, en oficinas, etc.
- Mejoras en sistemas de iluminación y climatización en oficinas.

- Descarbonización de las terminales de la APB, varios proyectos para implantación de tecnologías de generación de energías renovables y autoconsumo. (Estaciones Marítimas La Savina, Alcúdia, Eivissa, la EM4 y EM 6 de Palma).
 - Cálculo de la Huella de Carbono de la APB, que permite priorizar las actuaciones de eficiencia energética y origen de la misma.
 - El consumo incluye la producción de electricidad con placas fotovoltaicas en la sede central de Palma (cerca de 56 Mwh).
 - La meta en 2024 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.
 - Se han contabilizado como edificios de titularidad de la APB las sedes propias en cada puerto y las estaciones marítimas.
- xii) Objetivo 5: Optimizar la gestión de los residuos generados o gestionados por la autoridad portuaria (AP).

Las respectivas iniciativas en ejecución o previstas son:

- Monitorización de contenedores e instalación de sistema de apertura controlada (Disponer de información de cantidades generada y valorizadas).
- Instalación de papeleras inteligentes a todos los puertos de la APB.
- Elaboración de Ordenanza de Residuos.
- Creación de concesión de residuos Marpol V que incluya recogida de residuos de ZSP en Palma.
- Apartado específico en actas de inspección.
- Aumentar la concienciación interna y externa.

2. PUERTOS ECO-PROACTIVOS

d) Incentivar una movilidad ecosostenible

- xiii) Objetivo 12: Incentivar las mejores prácticas ambientales de los buques que atracan en el puerto.

Las principales iniciativas en ejecución relativas a esta meta son:

- Incentivar la implantación en las navieras de SGA de forma proactiva, comunicando a los candidatos potenciales el importe de ahorro en la tasa calculado.
- 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.

e) Contribuir a mitigar el cambio climático

- xiv) Objetivo 14: Evaluar y gestionar la huella de carbono

Las iniciativas en ejecución o previstas para alcanzar dicha meta son:

- 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.
- Instalación de pila de hidrógeno para el abastecimiento de terminal.
- Contrato del suministro de energía eléctrica con 100% GDO.

Efecto tractor de políticas ambientales mediante convenios con concesionarios

La suscripción de convenios con los concesionarios ayuda a la APB a conseguir alcanzar sus objetivos medioambientales. Durante el 2022 se han llevado a cabo una gran cantidad de acciones, pero nos gustaría destacar las más novedosas y que combinan monitorización de la calidad de las aguas y regeneración marina (ordenadas por instalaciones):

- GSP-166: cuadro resumen de plan de acciones MA aprobadas, con anotaciones para explicación al Director, informe de instalación de arrecifes en el marco del proyecto Nereidas para regeneración marina (próximas fases plantado de posidonia en las estructuras instaladas) y fotografías de dicha instalación, así como la memoria ambiental y certificado de cumplimiento por entidad acreditada.
- GSP-109: foto de la instalación de placas solares, el importe de este convenio es mínimo y sólo entró esto y el cálculo de la huella de carbono, al final todo encaminado a la descarbonización.
- GSP-093 y GSP-131: newsletter con acciones MA que entran en los convenios: <https://vo.mydplr.com/e5b72ef6a08ceeddd73c688d0377e930-398281a3b501ddf9e47643683c948ddc> y <https://vo.mydplr.com/8584016b5bde5d5047fabf46a2187ef1-398281a3b501ddf9e47643683c948ddc>
- GSP-118: cuadro resumen de plan de acciones MA aprobadas, con anotaciones para explicación al Director y fotografías de varios elementos, dron de limpieza de aguas con monitorización de la calidad, CICERO para renovación y reoxigenación de las aguas.

FECHA HOY		27 DE JUNIO DE 2023					
CONCESIÓN	CONVENIOS	FECHA FIRMA CONVENIO	FECHA ÚLTIMA RENOVACIÓN	FECHA PRÓXIMA RENOVACIÓN	PLAN DE TRABAJOS (última renovación)	SEGUIMIENTO 4T 2022	INVERSIÓN MA ANUAL
0106-COP					1. Mejora vaciado brazos de descarga I. Ibiza 2. Mejora Depósito de recogida temporal de hidrocarburos I. Ibiza	1. OK 2. OK	9.200,00
1093 CP/G	CLH	20 DE JUNIO DE 2014	NUEVO CONVENIO 19	19 DE SEPTIEMBRE DE 2024	3. Mejora Iluminación. I. Pantalán CLH Dique del Oeste Palma 4. Mejora vaciado brazos de descarga. I. Pantalán CLH Dique del Oeste	3. OK 4. EN EJECUCIÓN	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 Mahón	5. PDTE 2021-2022 6. PDTE 2022-2023 7. OK	4.500,00
CLH TODO APB							14.200,00
0871 CP/G	ALCÚDIAMAR	27 DE FEBRERO DE 2015	27 DE FEBRERO DE 2020*	27 DE FEBRERO DE 2025	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	1. OK 2. OK 3. OK 4. OK 5. OK	24.072,83
GSP-093	INIC MIRALL PORT DE MALLORCA (MARINA PORT DE MALLORCA)	26 DE FEBRERO DE 2016	26 DE FEBRERO DE 2020	26 DE FEBRERO DE 2024	1. Reducción de las emisiones (sustitución furgoneta gasolina por eléctrica, Inscripción Huella de carbono (Calculo y reduzco). 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)	1. OK 2. OK 3.OK 4. OK 5. OK 6. OK	10.500,00
GSP-109	TANIT IBIZA PORT (VARADERO IBIZA)	20 DE MAYO DE 2016	20 DE MAYO DE 2021	20 DE MAYO DE 2022	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. OK 2. OK	1.651,31

Buenas prácticas ambientales

Se ha realizado seguimiento de los convenios de buenas prácticas medioambientales con instalaciones portuarias, siguiendo los requisitos establecidos por el artículo 245.1.c) del RD 02/2011 (TRLPMM).

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 304.408,74 €, que corresponde a la bonificación del 15% de la tasa de actividad a los concesionarios con convenio y como se refleja en el cuadro siguiente, el importe mínimo de ejecución de mejoras es de 152.204,37 €.

Por ejemplo, en los convenios firmados en el puerto de Eivissa durante el año 2021, se ha comprobado el 100% del cumplimiento de las acciones de mejora medioambiental.

GSP-115	STP	26 DE FEBRERO DE 2016	26 DE FEBRERO DE 2020	26 DE FEBRERO DE 2024	1. Reducción de las emisiones (Adquisición fregadora eléctrica, Instalación placas solares nave talleres, Inscripción Huella de carbono (cálculo y reducción)). 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)). 4. Aumento de sensibilización entre los clientes y usuarios (Newsletter medioambientales, Panel de buenas prácticas ambientales) 5. Mejora control operacional ambiental (Inspecciones externas ambientales)	1. OK 2. OK 3. OK 4. OK 5. OK	24.011,57
GSP-127		26 DE FEBRERO DE 2016	26 DE FEBRERO DE 2020	26 DE FEBRERO DE 2024			8.468,67
GSP-118	SERV MAR PORT EIVISSA SL	30 DE OCTUBRE DE 2015	10 DE AGOSTO DE 2021	10 DE AGOSTO DE 2025	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). 2. Cumplimiento legal ambiental, compromiso mantenimiento inscripción Reglamento EMAS (Concurso de ideas ambientales entre el personal, Inspecciones externas ambientales, Consultoría EMAS). 3. Prevención contaminación espejo de agua (contaminación marina) (Jornada limpieza del fondo marino, Compra de 1 Sea Bean, Aumentar la dotación de material anticontaminación, Equipo portátil de recogida de aguas grises para embarcaciones pequeñas, CICERO). 4. Aumento de sensibilización entre los clientes y usuarios (Campaña "Free plastic", Folletos y promoción medioambiental). 5. Participar en la Sensibilización ambiental en el ámbito local (Aportación Programa Be Blue / Think Green / Foro Marino)	1. OK 2. OK 3. OK 4. OK 5. OK	24.000,00
GSP-131	TANIT IBIZA PORT (MARINA PALMA CUARENTENA)	26 DE FEBRERO DE 2016	26 DE FEBRERO DE 2021	26 DE FEBRERO DE 2024	1. Reducción de las emisiones → Reducción de un 1% las emisiones de GEI* a la atmósfera. Inscripción Huella de carbono (Cálculo y reducción). 2. Aumentar la sensibilización ambiental entre el personal → Disminución anual de las no conformidades ambientales internas de carácter ambiental. 3. Prevención contaminación espejo de agua → Disminución anual de la contaminación marina en el espejo de agua afectado. 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 5. Mejora control operacional ambiental → Disminución anual del 2% respecto a incidencias ambientales. 6. Control de residuos → Conseguir la cuantificación del RSU que se genera en la instalación.	1. OK 2. OK 3. EN PROGRESO 4. EN PROGRESO 5. OK 6. EN PROGRESO	7.800,00
GSP-166	OCIBAR (MARINA BOTAFOC)	9 DE AGOSTO DE 2021		31 DE JULIO DE 2022	1. Reducción de la HC → Reducción 1% emisiones GEI a la atmósfera 2. Reducción de residuos y favorecimiento Economía Circular → Cuantificación de residuos por fracción, Participación proyecto materia orgánica a compost 3. Prevención contaminación espejo de agua (contaminación marina) → Jornada de limpieza del fondo marino, Instalación de papelera SeaBin, 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	1. OK 2. OK 3. OK	37.500,00
TOTAL INVERSIÓN MÍNIMA ANUAL CONCESIONES							152.204,37
TOTAL INVERSIÓN MÍNIMA ANUAL APB							304.408,75

Objetivos y metas en 2022

Como bien hemos comentado, desde la APB se han llevado a cabo un gran número de acciones con concesionarios que ayudan a conseguir los objetivos medioambientales marcados.

Los objetivos y las metas que se fijaron

OBJETIVO	META	ACTUACIÓN	INDICADOR	RESPONSABLE	RECURSOS 2021-2022	RECURSOS 2022-2023	RECURSOS 2023-2024	RECURSOS 2024-2025	FECHA FIN
1. Reducción la huella de carbono.	Reducción 1%	a) Formación – sensibilización ambiental entre el personal	Cálculo emisiones Huellas de Carbono anual	Resp. Ambiental -Capitán - Gerencia	357 €	364,14 €	371,42 €	378,85 €	2021-2025
		b) Compra de una furgoneta eléctrica	Cálculo emisiones Huellas de Carbono anual	Gerencia	4.256 €	4.256 €	4.256 €	4.256 €	2021-2025
		c) Gestión Registro Huella de Carbono	Cálculo emisiones Huellas de Carbono anual	Resp. Ambiental -Capitán	663,00 €	676,26 €	689,79 €	703,59 €	2021-2025
		d) Instalación placas solares	Cálculo emisiones Huellas de Carbono anual	Resp. Ambiental -Capitán	2.808,56 €	2.808,56 €	2.808,56 €	2.808,56 €	2021-2025
2. Cumplimiento legal ambiental, compromiso mantenimiento inscripción Reglamento EMAS	Continuación inscripción Reglamento EMAS	a) Concurso de ideas ambientales entre el personal	Participación del personal	Resp. Ambiental -Capitán	326,40 €	332,93 €	339,59 €	346,38 €	2021-2025
		b) Inspecciones externas ambientales	90% de inspecciones sin incidencias relevantes	Resp. Ambiental -Capitán	1.122 €	1.144,44 €	1.167,33 €	1.190,68 €	2021-2025
		c) Consultoría EMAS	Mantenimiento del registro EMAS	Gerencia	561 €	572,22 €	583,66 €	595,33 €	2021-2025
3. Prevención contaminación espejo de agua (contaminación marina)	Prevención de contaminación marítima	a) Jornada limpieza del fondo marino	Cantidad de residuos extraída	Gerencia	1.785 €	1.875 €	1.967 €	2.065 €	2021-2025
		b) Compra de 1 Sea Bean	Cantidad de residuos	Gerencia	588 €	588 €	588 €	588 €	2021-2025
		c) Aumentar la dotación de material anticontaminación	Cantidad de intervenciones: informes de intervención	Resp. Ambiental -Capitán	1.100 €	1.200 €	1.300 €	1.400 €	2021-2025
	Control de analíticas de aguas	d) Módulo prueba CICERO	Cantidad de intervenciones	Gerencia -	7.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	2021-2025
		e) Equipo portátil de recogida de aguas grises para embarcaciones pequeñas	Cantidad de intervenciones	Gerencia - Capitán	1.297 €	1.297 €	1.297 €	1.297 €	2021-2025
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.	a) Campaña "Free plastic"		Resp. Ambiental -Capitán - Dpto. Marketing- Gerencia	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	2021-2025
		b) Folletos y promoción medioambiental		Resp. Ambiental -Capitán - Dpto. Marketing- Gerencia	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	2021-2025
5. Participar en la Sensibilización ambiental en el ámbito local	Sensibilización ámbito local	a) Aportación Programa Be Blue / Think Green / Foro Marino		Gerencia	4.500 €	5.500 €	6.500 €	7.500 €	2021-2025
Otros					32.863,19 €	34.113,78 €	35.367,58 €	36.628,97 €	138.974 €

Aspectos ambientales

Emisiones y ruidos

En el informe realizado por la APB, se evidencia que no se sobrepasan los límites establecidos de CO, PM10 y PM2.5 en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

En el caso de NO2, los niveles de este parámetro son también, en general, inferiores a los valores límite establecidos en la legislación vigente para protección de la salud humana (valor límite anual y valor límite horario) excepto en la localización E6, en la cual se podría estar vulnerando el valor límite horario (Percentil 99.79 > 200 µg/m³)

En el caso de SO2, los niveles de este parámetro son también, en general, inferiores a los valores límite establecidos en la legislación vigente para protección de la salud humana (valor límite horario y valor límite diario) excepto en las localizaciones E6 y P1, en las cuales se podría estar vulnerando el valor límite horario (Percentil 99.73 > 350 µg/m³)

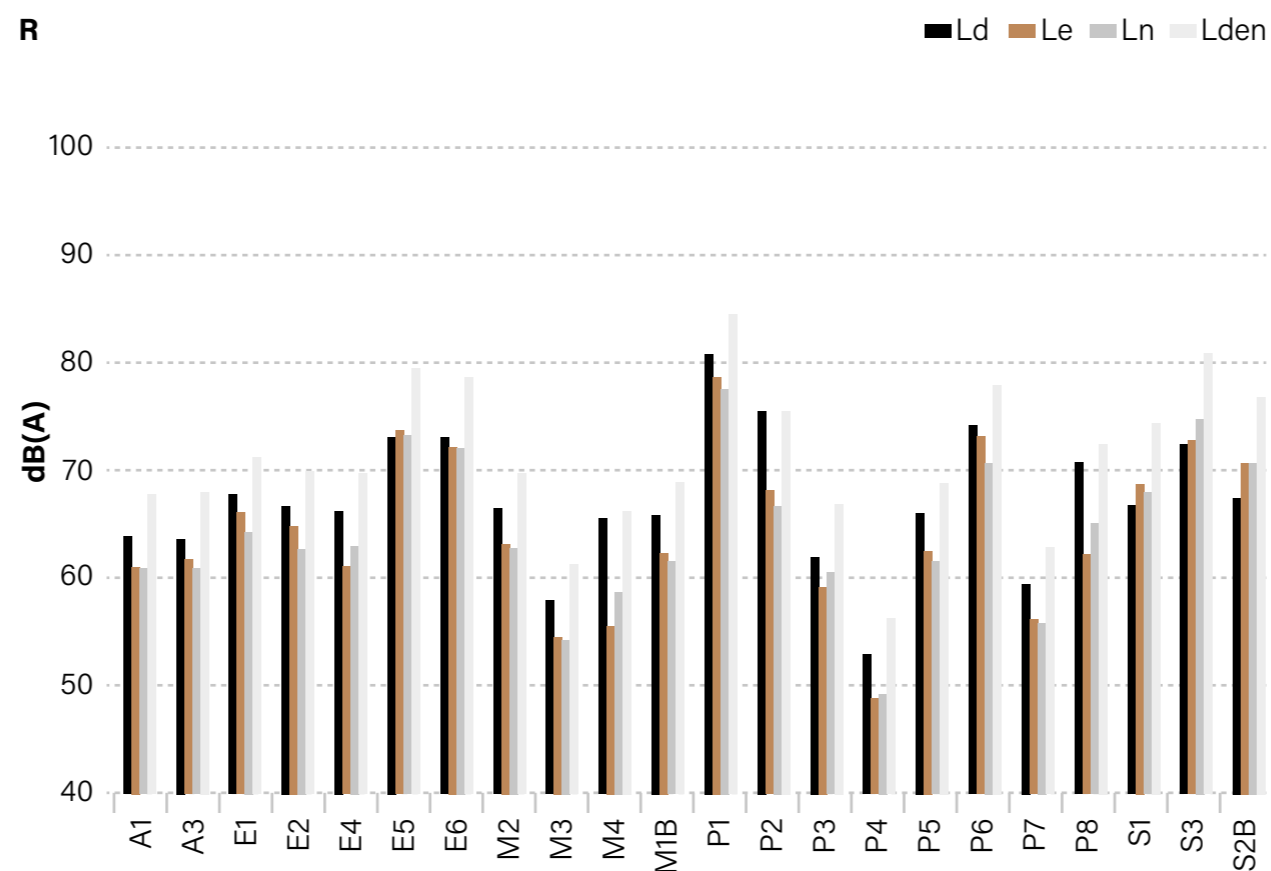
Así mismo, en P1 se han registrado niveles horarios de SO2 superiores a 500 µg/m³ durante 2 períodos de tres horas consecutivas el 12. A este respecto, el apartado A-II del Anexo I del texto consolidado del Real Decreto 102/2011 Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, indica que "El valor correspondiente al umbral de alerta del dióxido de azufre se sitúa en 500 µg/m³. 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 km2o 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 P1 ha registrado simultáneamente niveles de SO2 superiores a 500 µg/m³ durante tres horas consecutivas, se puede concluir que no ha sido vulnerado el umbral de alerta por SO2.

En lo que respecta al ozono, los estadísticos obtenidos indican que los niveles de este contaminante secundario fueron inferiores en 2022 a los niveles de referencia legislativos para protección de la salud humana excepto en P1, P5 y E1B, puntos en los que el promedio trianual del Percentil 93,2 de las máximas diarias de las medias móviles octohorarias de ozono ha sido superior a 120 µg/m³ (valor objetivo que no podrá superarse en más de 25 días/año de promedio en un período de 3 años).

Así mismo, se ha detectado un valor horario de ozono superior al umbral de información (182 µg/m³ en E1b el 11 a las 18:00 UTC).

Como se ha señalado, se han detectado valores puntuales elevados de SO2, 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 ferris, como posibles responsables de dichos eventos. Los resultados de estos y otros análisis ad hoc fueron remitidos en su momento a la Capitanía Marítima correspondiente para su consideración y posibilidad de inicio de actuaciones inspectoras del combustible utilizado por dichos buques.

Por otro lado, por lo que se refiere a la contaminación acústica, durante el año 2022 los valores más elevados de ruido se han registrado en P1:



Residuos

CALIDAD DE LAS AGUAS PORTUARIAS

Durante el 2022 se ha licitado la renovación de la asistencia técnica para el seguimiento y control de la calidad de las aguas de los puertos de la APB, en aplicación de la ROM 5.1-13.

El expediente E21-0133 ha sido adjudicado en fecha 29 y se da comienzo a los trabajos, con la reunión inicial el 02.

Hasta la fecha, se ha realizado una campaña de recogida de muestras y se ha evaluado la calidad ambiental de cada UGAP con los datos disponibles; según la ROM necesitaremos un ciclo completo de un año, con toma de muestras trimestral y datos de sedimentos para poder evaluar la calidad ambiental de las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (UGAP).

Tras el levantamiento de redes de pluviales, ejecutado en 2021, e identificación de todos los puntos de vertido de tierra hacia el mar, se ha detectado la necesidad de añadir puntos de muestreo que permitan controlar la afección de los puntos de vertido hallados al medio receptor, así como volver a reevaluar la idoneidad las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (UGAPs). Por eso, se han aumentado el número de UGAPs tanto en Palma (se ha pasado de 5 a 6) como en Eivissa (se ha pasado de 4 a 5).

Es frecuente que la temperatura del agua y la menor presión humana sobre medio receptor, permitan la mejora del potencial ecológico de las UGAPs, situación que se revierte en el periodo estival. Este efecto del calor se ve ampliado, dejándose notar al menos en dos de los tres meses de primavera y casi durante los tres meses de otoño, durante el 2022, lo que lleva a ser cauteloso con las valoraciones obtenidas y mantener especial atención a la temperatura del agua durante las siguientes campañas.

Para evaluar la calidad biológica del agua, se evalúa obligatoriamente la presencia de fitoplancton, con el indicador de concentración de clorofila-a, de acuerdo con lo establecido en el Plan Hidrológico correspondiente.

En cuanto a la calidad físico química del agua presentará un potencial ecológico en función de los perfiles verticales a lo largo de la columna de agua de los parámetros turbidez, saturación de oxígeno e hidrocarburos totales en cada estación de cada UGAP.

Así pues, combinando los datos obtenidos en esta primera campaña, se ha evaluado el potencial ecológico de las UGAPs para los indicadores biológicos y fisicoquímicos del agua.

Como se viene trabajando, las medidas tanto preventivas como correctoras deberán ir encaminadas al control de las emisiones a las aguas portuarias y la renovación y oxigenación de las UGAPs más confinadas.

De forma paralela parece recomendable la búsqueda de soluciones de descontaminación del sedimento en aquellas UGAPs donde no cumple los niveles de acción requeridos.

Respecto a la falta de renovación y oxigenación en determinadas UGAPs, se está estudiando la implantación de soluciones innovadoras, por medio del apoyo a ideas y proyectos de la convocatoria Puertos 4.0 y los Convenios de Buenas Prácticas Medioambientales según el Artículo 245 del RD 02/2011.

Una de estas ideas innovadoras ha sido la prueba piloto desarrollada por el P.O. 18.22 Biorremediación con bivalvos en una dársena del puerto de Palma. El objetivo era evaluar la viabilidad de emplear mejillones para la biofiltración y retención de metales pesados y microplásticos, en las dársenas interiores del puerto de Palma. La prueba piloto se ha puesto en marcha de manera conjunta con la concesión Astilleros de Mallorca, el Instituto Español de Oceanografía y la colaboración de la concesión Lonja Marina Charter.

SITE	CODE	RENOVACIÓN	CHLOROPHYL PG/L	MÁXIMO POTENCIAL	LÍMITE B/M	POTENCIAL ECOLÓGICO
PALMA 1	111	BAJA	1,44	1,08	2,16	BUENO
PALMA 2	112	BAJA	1,92	1,08	2,16	BUENO
PALMA 3	113	ALTA	1,22	0,72	1,44	BUENO
PALMA 4	114	ALTA	0,48	0,72	1,44	MÁXIMO
PALMA 5	125	ALTA	0,22	0,72	1,44	MÁXIMO
PALMA 6	126	ALTA	0,49	0,72	1,44	MÁXIMO
ALCÚDIA 1	211	ALTA	1,19	0,72	1,44	BUENO
ALCÚDIA 2	212	ALTA	0,45	0,72	1,44	MÁXIMO
ALCÚDIA 3	223	ALTA	1,06	0,72	1,44	BUENO
MAÓ 1	311	BAJA	3,21	1,08	2,16	MODERADO
MAÓ 2	312	BAJA	3,35	1,08	2,16	MODERADO
MAÓ 3	313	ALTA	1,27	0,72	1,44	BUENO
MAÓ 4	314	ALTA	1,49	0,72	1,44	MODERADO
MAÓ 5	325	ALTA	0,41	0,72	1,44	MÁXIMO
EIVISSA 1	411	ALTA	0,64	0,72	1,44	MÁXIMO
EIVISSA 2	412	ALTA	1,40	0,72	1,44	BUENO
EIVISSA 3	413	ALTA	1,03	0,72	1,44	BUENO
EIVISSA 4	424	ALTA	0,60	0,72	1,44	MÁXIMO
EIVISSA 5	415	BAJA	1,06	1,08	2,16	MÁXIMO
LA SAVINA 1	511	ALTA	0,96	0,72	1,44	BUENO
LA SAVINA 2	522	ALTA	0,87	0,72	1,44	BUENO

VERTIDOS DE LAS AGUAS RESIDUALES A LA RED DE SANEAMIENTO

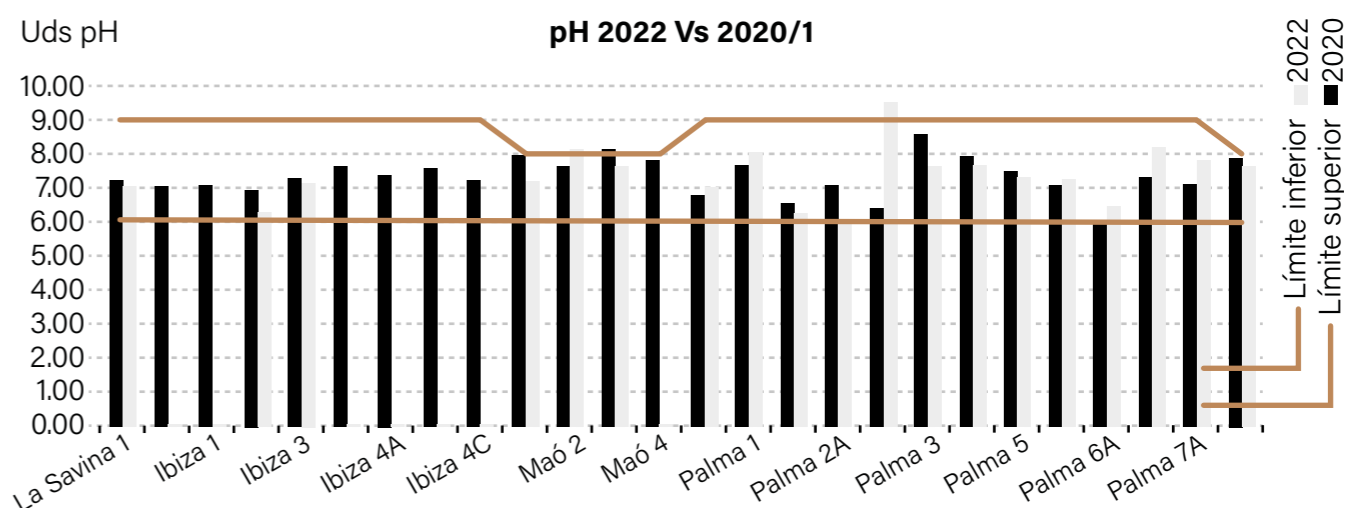
Se ha realizado la toma de muestras tal y como dicta la instrucción IT-PS-MA-02-H Control de Vertidos.

Los resultados han arrojado incumplimientos en algunos puntos de las redes de saneamiento y se ha abierto la NC-02-2023, donde se analizan las posibles causas y se proponen acciones inmediatas para corregir la situación.

Los resultados detallados fueron los siguientes y se estructuran del siguiente modo:

PH:

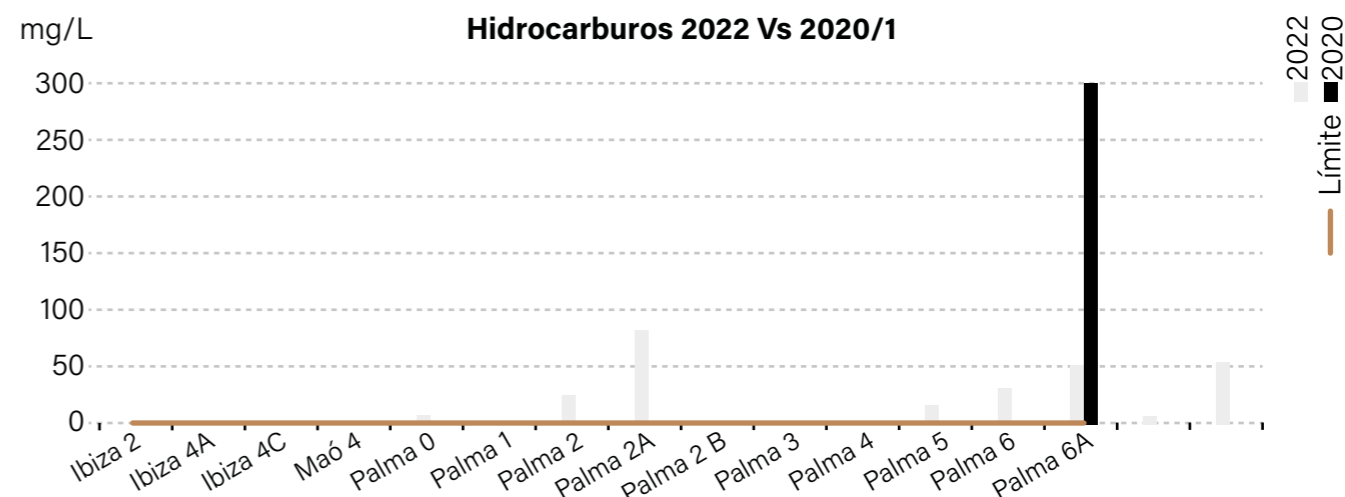
A partir del análisis del pH en las muestras de agua residual en los puntos determinados de las instalaciones demandados por la APB, se confirma que prácticamente todas las muestras se encuentran dentro de la franja de pH, delimitada por el Plan Hidrológico entre 6 y 9 (ambos incluidos) unidades de pH, requerida para vertidos a la red de alcantarillado. Los dos valores que superan, aunque ligeramente, se encuentran en Maó y en Palma. Siguiendo la instrucción se toman muestras compuestas y se está a la espera de los resultados.



Hidrocarburos

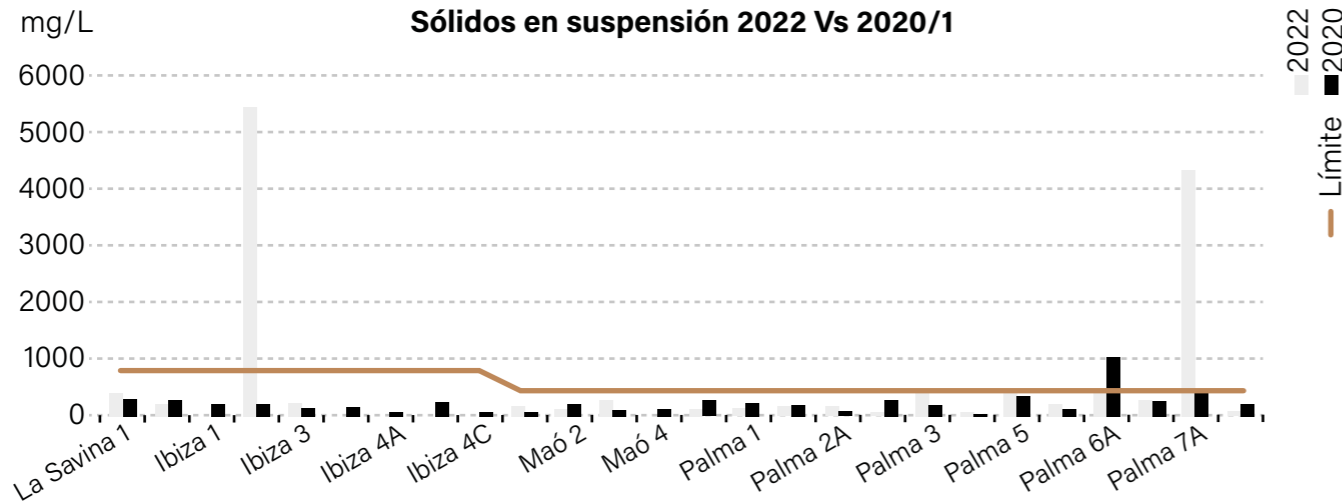
Se ha considerado como valor de referencia 0,5 mg/l de hidrocarburos en agua residual, apoyados por el Manual para la gestión de vertidos del Ministerio de Medio Ambiente, se ha considerado como valor de referencia

0,5 mg/l de hidrocarburos en agua residual como correcto, también debido al límite mínimo de detección por el método analítico utilizado. Las muestras que sobrepasan esta cantidad coinciden con el parámetro de aceites y grasas, de modo que aplican las mismas acciones inmediatas.



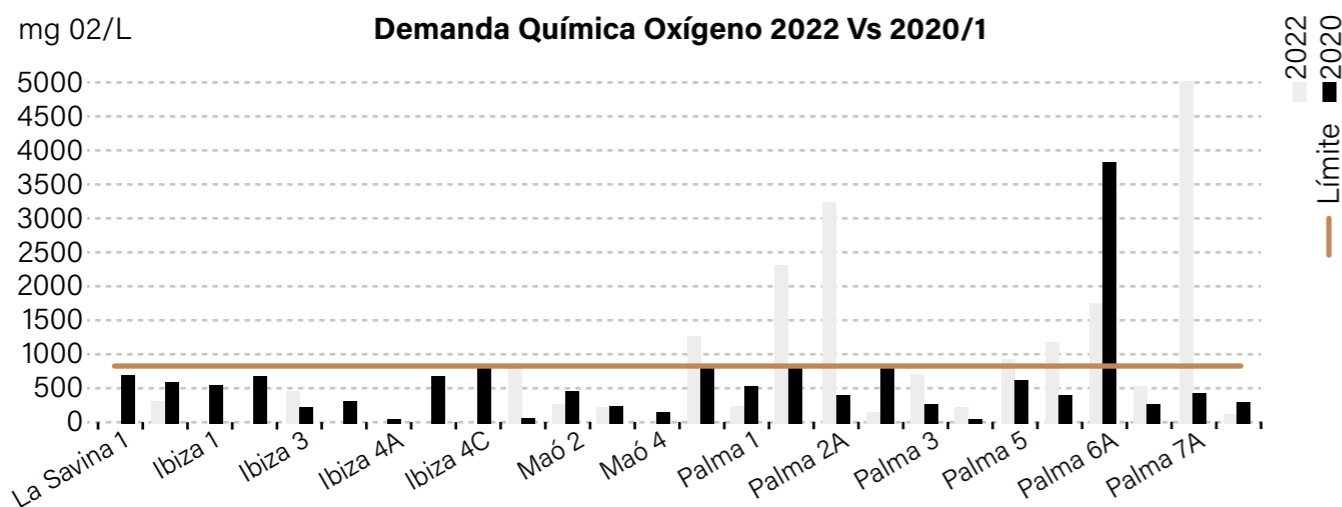
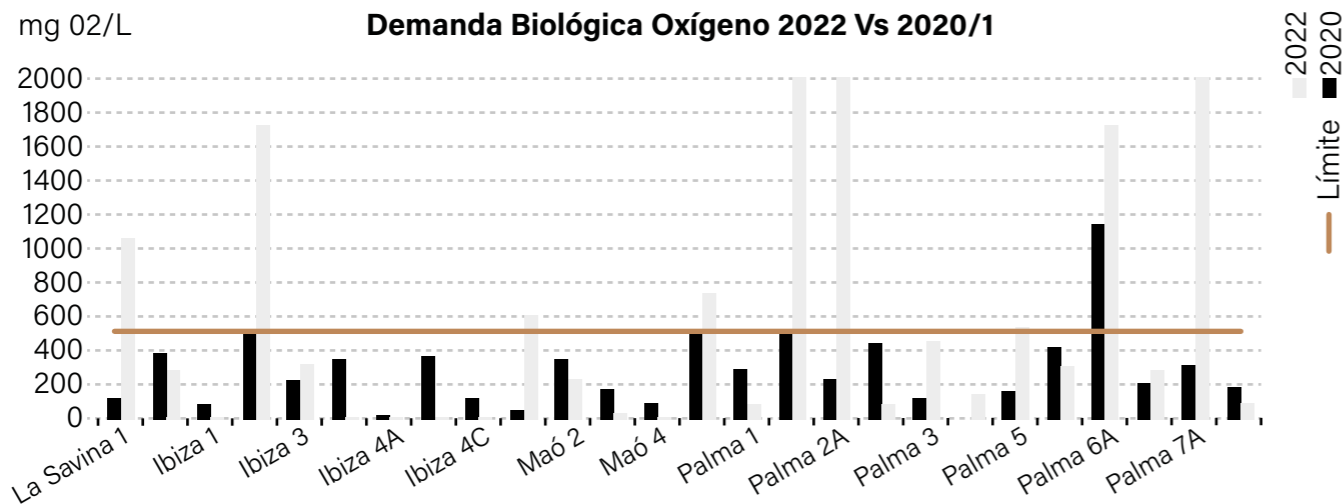
· Sólidos en suspensión

Tomando como referencia el límite de 400 mg/l, todos los puntos cumplen con los límites establecidos, excepto el punto 2 de Eivissa y los punto 6A y 7A del puerto de Palma, para los cuales ya se han descrito las acciones en parámetros anteriores.



· Demanda biológica y química de oxígeno

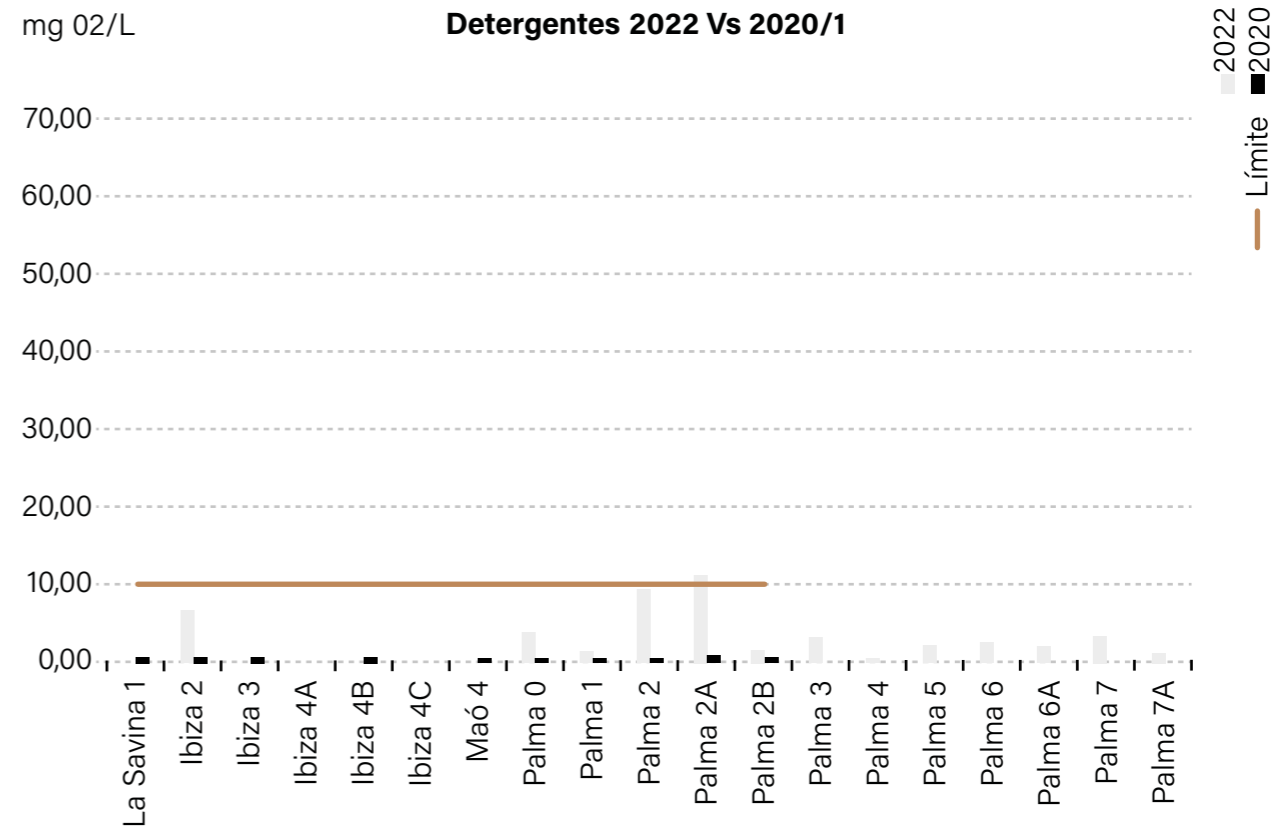
En ambos casos, se repiten las mismas muestras con desviaciones y aplican las anteriores medidas:



· Detergentes

Es muy difícil conseguir una nula concentración de detergentes en el agua residual debido a la gran implantación de éstos en las actividades cotidianas, como hemos comentado tanto en el ámbito doméstico como laboral. El Plan Hidrológico de les Illes Balears indica un límite de 10 mg/l de detergentes siempre que sean biodegradables. Así, se ha seguido el criterio del redactado en el Reglamento CE 648/2004 sobre detergentes establece las condiciones para declarar a un tensioactivo como biodegradable mediante ensayos de biodegradabilidad final, que consiste en una disminución de ese componente tensioactivo más de un cierto porcentaje mínimo satisfactorio que puede considerarse del 60% en un tiempo determinado.

Por lo tanto, prácticamente todo el conjunto de detergentes presente en los distintos puntos muestreados ha podido ser calificados como biodegradables al producirse la disminución objetivo para tal tipología; y consecuentemente poderse aplicar el valor de referencia de 10 mg/l, dando como resultado que ninguna muestra ha superado dicho límite. Un único valor no ha llegado a poder calificarse como biodegradable, el punto 2A en el puerto de Palma, al alcanzarse una reducción del 74%, a fecha del informe.



REGULACIÓN DE PUNTOS DE VERTIDO DE TIERRA HACIA EL MAR

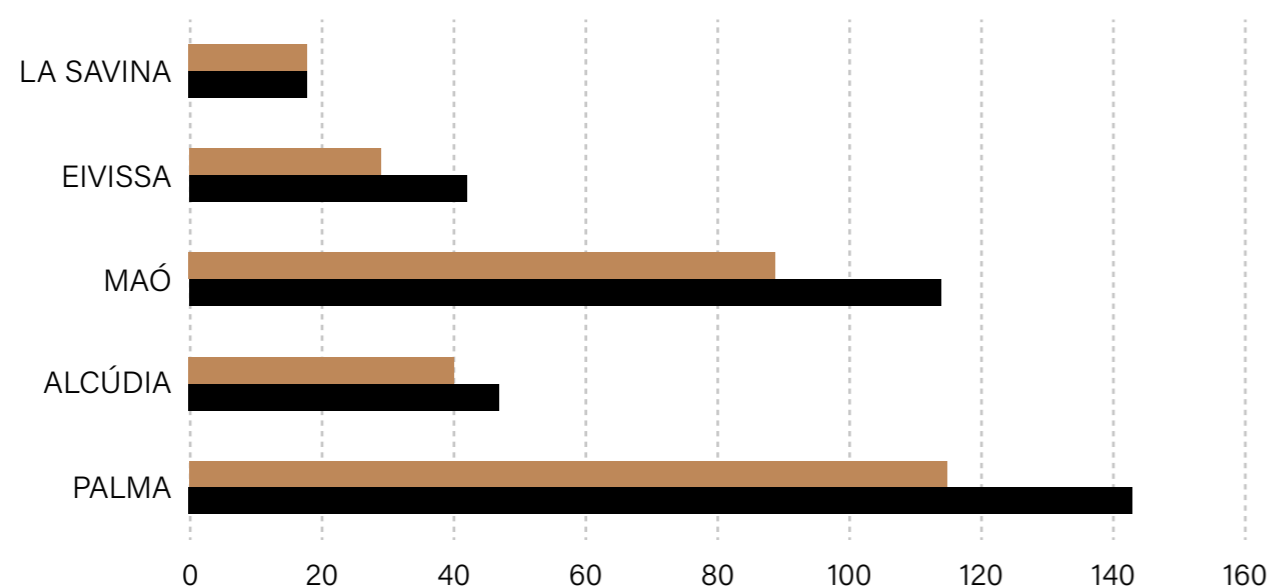
Por medio del expediente P.O. 28.20, cuyo objeto es la A.T. para el levantamiento topográfico y redacción del proyecto de actualización y mejora de las redes de pluviales y residuales de los puertos de la APB, se ha realizado el modelizado en tres dimensiones de ambas redes en todos los puertos.

Con fecha 18, se han registrado las memorias necesarias para la regularización de los 291 puntos de vertido de tierra hacia el mar que la APB debe regularizar, al ser responsable de la cuenca que vierte a los mismos.

Los proyectos se han agrupado por puertos y, dentro de estos, por sectores tanto en Palma como Maó; en los puertos de Eivissa y la Savina y el sector del dique del Oeste, además, se han segregado los puntos que corresponden a redes exclusivamente pluviales y los que funcionan como aliviaderos de emergencia de redes de residuales.

Todas las memorias van acompañadas de proyectos de mejora de las redes de aguas pluviales actuales y se ha redactado el expediente de inversión P.O.07.22., de próxima licitación; en estos momentos se halla en revisión por parte de la secretaría jurídica de contratación.

PV A LEGALIZAR



	PALMA	ALCÚDIA	MAÓ	EIVISSA	LA SAVINA
A LEGALIZAR POR APB	115	40	89	29	18
PUNTOS DE VERTIDO REALES	143	47	114	42	18

Durante todo el desarrollo del trabajo se han mantenido diversas reuniones con Servicio de Vertidos de la Consejería de Medio Ambiente de las Islas Baleares y con el Servicio de Sanidad Ambiental manteniendo a ambos al corriente del progreso de los trabajos y resultados parciales, así como consultas respecto a los proyectos a presentar.

A fecha de este informe no se ha recibido respuesta por parte del Servicio de Vertidos de la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente.

Proyecto de restaurantes circulares

La Autoridad Portuaria de Baleares, dentro de su voluntad de protección del medio ambiente y para dar cumplimiento a la normativa específica en materia de residuos como la Directiva marco de residuos y sus modificaciones, la Ley básica estatal de residuos y suelos contaminados y la recientemente aprobada Ley 8/2019 de residuos y suelos contaminados de las Islas Baleares, y cumplir con los objetivos en materia de prevención, reutilización, preparación para la reutilización y reciclaje establecidos en estas la Autoridad Portuaria en colaboración con la empresa municipal de recogida selectiva de residuos y TIRME, quiere promover y facilitar a los usuarios la segregación en origen de los mismos así como su recogida diferenciada.

La ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminantes de las Illes Balears establece que el sector HORECA (sector de hostelería, restauración, catering, bares y cafeterías) tiene que habilitar la recogida separada de las fracciones de papel, vidrio, metales, plástico y especialmente la fracción orgánica (residuos alimenticios y de cocina procedentes de hogares, restaurantes, servicios de restauración colectiva) de los residuos de comedor y cocina, así como los aceites vegetales.

Para dar cumplimiento a la normativa citada y dar las máximas facilidades a las empresas implicadas, la APB, en colaboración con EMAYA y TIRME inició en 2019 un proyecto piloto para la recogida de la fracción orgánica de los residuos que se genera en las instalaciones HORECA que se encuentran ubicados dentro de dominio público portuario.

El proyecto piloto nace en 2019 con un número de restaurantes que se adhieren al mismo y desde entonces segregan sus residuos de materia orgánica en unos contenedores específicos, monitorizados en tiempo real, que desde su inicio y hasta el final de 2020 han recogido más de 19 toneladas de materia orgánica. Un ejemplo de los contenedores monitorizados.

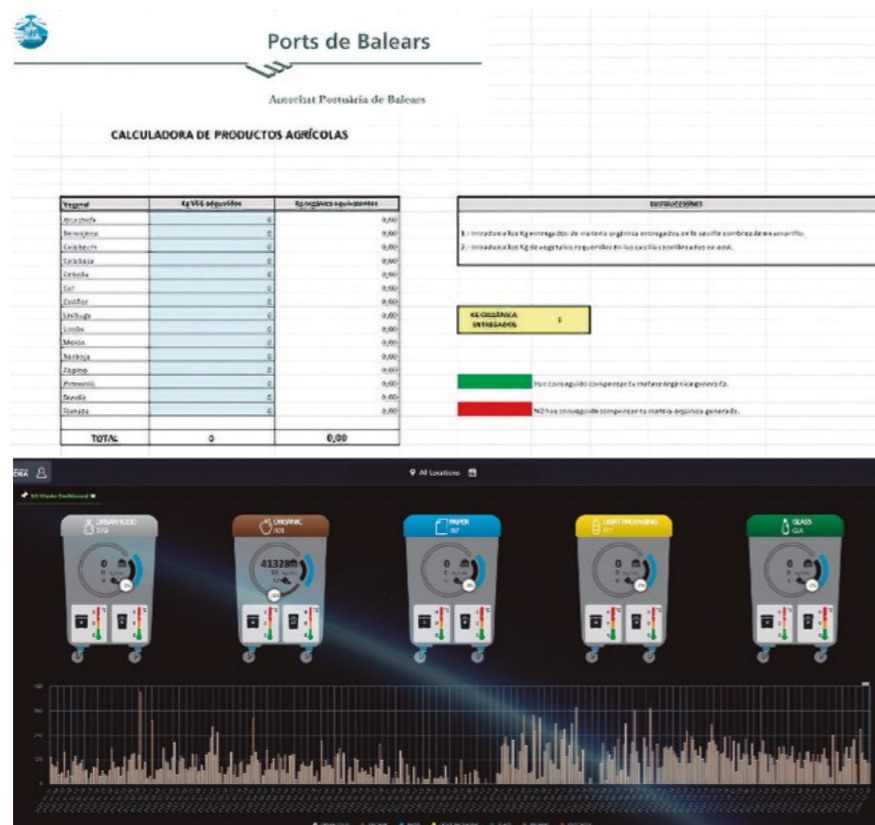
El punto clave está en la correcta segregación y la sensorización de los contenedores, que nos permite, tanto a los restauradores como a nosotros mismos conocer en tiempo real el peso de los residuos, así como el histórico de generación, por medio de la plataforma que os mostramos, cada participante tiene su usuario y puede acceder a sus datos en cualquier momento (solo los suyos, evidentemente).

Por medio del servicio municipal de recogida se retiran los residuos diariamente y el servicio municipal los entrega en la planta de valorización de TIRME, donde este residuo se convierte en un subproducto al pasar por un proceso de compostaje y generar compost que es entregado a productores locales para fertilizar sus cultivos.

Los restaurantes deben adquirir productos agrícolas de proveedores locales que estén recogiendo ya este compost de TIRME (o bien poner a su proveedor local en contacto con nosotros y le pondremos en contacto con TIRME para su inclusión en el proyecto).

Se ha elaborado una calculadora donde se puede introducir los kilos necesarios de productos agrícolas cultivados en Mallorca, la cual informa sobre si las cantidades adquiridas son suficientes para compensar los residuos generados y en el caso de que así sea la Autoridad Portuaria de Baleares emitirá un certificado al establecimiento que así lo confirme y distinga.

Para esto se debe enviar a la APB las evidencias de los productos adquiridos a los proveedores locales y se comprobará este extremo con los residuos generados por cada uno.



En 2022, el conjunto de los participantes en el proyecto ha sido capaz de segregar y reintroducir en el proceso productivo un total de 41.328 Kg de fracción de residuos de materia orgánica en el año natural, frente a 29.940 Kg en el año 2021, supone un aumento del 38%. Esto se traduce en 33 Kg/día distribuidos en 127 retiradas en 2022. Frente al periodo 2021 se denota una mayor eficiencia por retirada, es decir, los contenedores se han retirado más llenos y, por tanto, se puede deducir que los consumos de combustible y emisiones asociados a la retirada de residuos han disminuido por Kg de materia orgánica segregada.

Plan de adaptación al cambio climático para los puertos de la APB

El Plan de adaptación al cambio climático para los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares consiste en llevar a cabo una evaluación a medio-largo plazo de los factores de riesgo que, como consecuencia del cambio climático, afectan a los puertos adscritos a la mencionada APB y de proponer medidas y rutas de adaptación para prevenir dichos riesgos.

Para llevarlo a cabo, el trabajo se estructurará alrededor de los siguientes objetivos generales:

- Definir los escenarios climáticos y los horizontes temporales que se considerarán en el estudio.
- Seleccionar los datos oceanográficos (oleaje, subidas del nivel del mar, mareas

meteorológicas y astronómicas) que se utilizarán en el estudio.

- Recopilar toda la información necesaria sobre los puertos que se van a estudiar, para determinar su grado de exposición y su nivel de vulnerabilidad.
- Realizar un estudio de clima medio y extremal del oleaje para los escenarios y horizontes seleccionados.
- Propagar mediante modelado numérico, desde alta mar hasta las cercanías del puerto, todos los oleajes necesarios para poder calcular los distintos impactos del cambio climático.
- Estimar, para cada escenario-horizonte y para cada nivel de peligrosidad

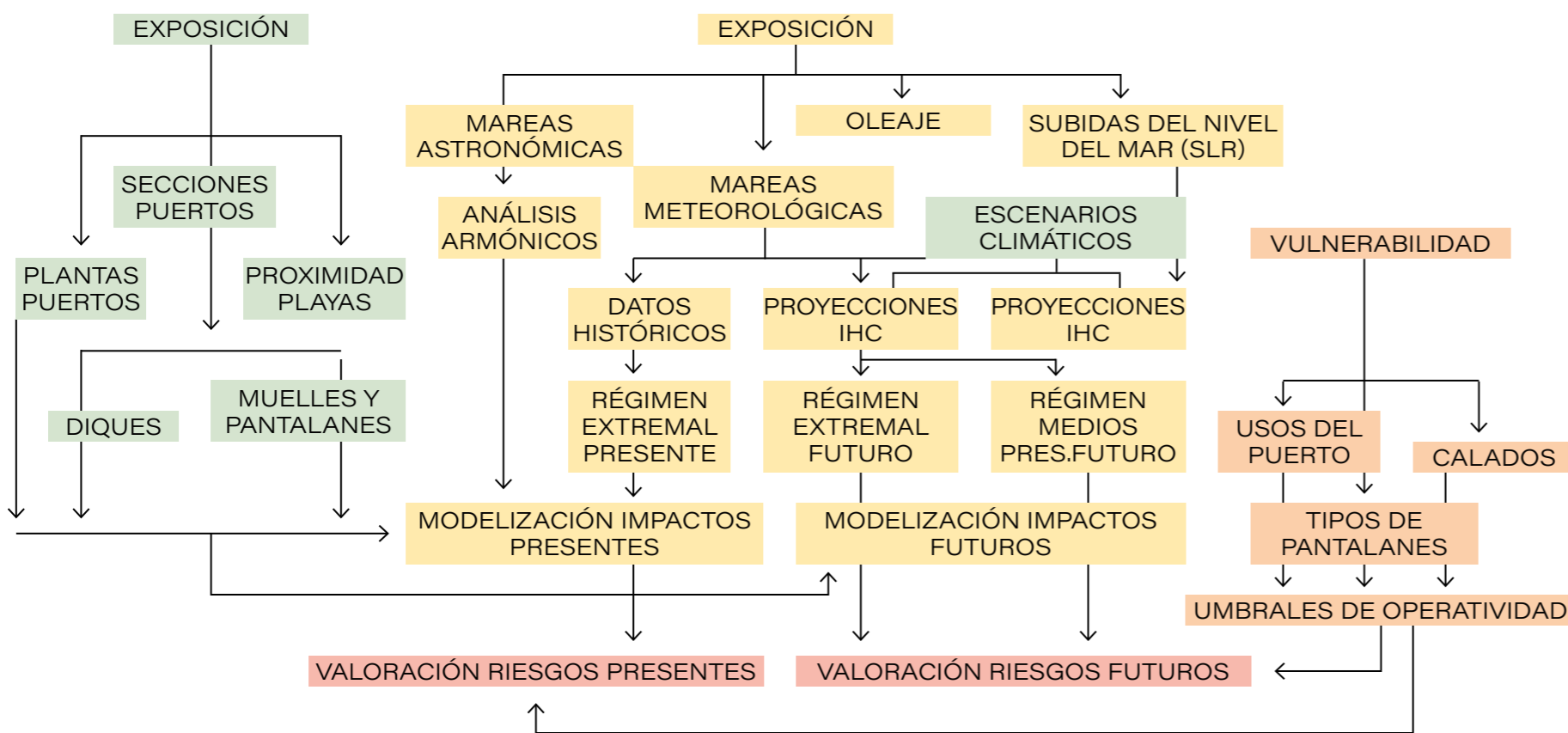
considerado, los impactos asociados a cada uno de los procesos que se estudiarán: inoperatividad y/o inundación de los muelles y pantalanes, estabilidad de los diques de abrigo, rebase por el oleaje de los diques de abrigo, aterramiento del puerto y agitación en las dársenas.

- Definir, en cada puerto, para cada proceso analizado y para cada escenario-horizonte, una escala de riesgo. Una vez determinados todos los valores de riesgo, se estudiará su evolución en función del escenario climático y del horizonte considerado.
- Elaborar un Atlas de Riesgos y un Plan de Alertas Climáticas para cada puerto y cada escenario-horizonte.
- Proponer, para cada puerto, las actuaciones necesarias sobre las infraestructuras en función del diagnóstico de riesgos realizado, para evitar los mismos.
- Desarrollar, para cada puerto, un conjunto de sendas de adaptación climática, determinando los puntos de no retorno (tipping points) para una toma de decisiones que se avance a los impactos por el cambio de clima.

Para la realización del estudio, la metodología a seguir se ha basado en los datos disponibles, tales como las variaciones del nivel del mar debidas a la combinación de marea astronómica y meteorológica, bases de datos sobre proyecciones climáticas regionales marinas en España (PRME) y datos de topografía y batimetría.



Además, se han considerado se han considerado diferentes escenarios climáticos que se tienen en cuenta conjuntamente con escenarios socioeconómicos. Para cada puerto estudiado se ha evaluado su grado de exposición y vulnerabilidad y, a continuación, para cada escenario se evaluará el nivel de peligrosidad (que depende de las condiciones meteo-oceanográficas). Así pues, con la combinación de los distintos grados de exposición, vulnerabilidad y peligrosidad para cada escenario y cada puerto se obtendrá un nivel de riesgo.



El riesgo se ha evaluado en una escala de 0 a 5, con el siguiente significado y gama de colores en los mapas:

- 0: Sin riesgo
- 1: Riesgo muy bajo (verde)
- 2: Riesgo bajo (azul)
- 3: Riesgo medio (amarillo)
- 4: Riesgo alto (naranja)
- 5: Riesgo muy alto (rojo)

· N/A: No aplicable. Indica que, para el proceso analizado, no ha lugar el riesgo porque no existe la infraestructura correspondiente (pantalán, dique, etc.).

Seguidamente, en el Plan de adaptación al cambio climático se evalúan los riesgos en cada uno de los respectivos puertos, analizando de cada uno de ellos su operatividad de muelles y pantanos, aterramiento, agitación y estabilidad y rebase.

Los resultados obtenidos en cada uno de ellos se organizan según tablas y mapas de riesgo, además de un resumen de riesgos por puertos:

- Palma

El principal riesgo relativo al cambio climático con el que se enfrenta el puerto de Palma, al igual que todos los puertos, es la reducción progresiva de la operatividad de las estructuras de atraque (muelles y pantalanes) como consecuencia de la subida del nivel del mar. Aunque en el año 2050 este riesgo será bajo o muy bajo, hacia finales de siglo aumentará a alto (RCP4.5) o muy alto (RCP8.5) en el caso de los muelles y será bajo (para el escenario RCP4.5) o alto (escenario RCP8.5) para los pantalanes.

Por lo que respecta a la agitación, las proyecciones de los modelos indican que el puerto de Palma no experimentará valores excesivos de este parámetro, con excepción del 1er Tramo Exterior de los Muelles Comerciales, en los que el riesgo de agitación excesiva es muy bajo o incluso bajo (RCP4.5 - 2050). Esto se debe a la relativa exposición de dicha zona y al hecho de que está destinada a embarcaciones ro-ro, que tienen unos umbrales de agitación admisible muy bajos. No obstante, los valores que se obtienen son muy similares a los de la situación actual, por lo que puede afirmarse que el comportamiento de esta zona de atraque no empeorará en el futuro respecto al presente.

En relación a la estabilidad de los diques, sólo en un escenario (RCP4.5 - 2100) se observa un riesgo bajo para la 2a y 3a Alineación del Dique del Oeste y un riesgo muy alto para el Tramo Exterior de los Muelles Comerciales, debido a un empeoramiento de las condiciones de oleaje en dicho escenario.

En el caso del rebase, se detectan riesgos muy bajos en el caso de la 1a Alineación del Dique del Oeste en todos los escenarios y en el Tramo Exterior de los Muelles Comerciales, aunque en este caso, sólo en el año 2100.

Finalmente, no se detectan riesgos por aterramiento en el puerto de Palma.

- Alcúdia

El puerto de Alcúdia, gracias a su favorable situación en uno de los extremos de la bahía del mismo nombre no presenta riesgos por agitación ni por inestabilidad o rebase de sus diques. El principal riesgo detectado, al

igual que en todos los puertos, es la reducción de operatividad de las estructuras de atraque por disminución de su francobordo. En el caso de los muelles, este riesgo es muy alto en todos los escenarios, excepto en RCP4.5 - 2050, en que el riesgo es medio. Para los pantalanes el riesgo es bajo en 2050 y muy alto en 2100, para los dos escenarios climáticos.

El otro riesgo detectado en este puerto es el de aterramiento, debido a la larga playa arenosa que se apoya en el contradique. Dicho riesgo es medio en 2050, reduciéndose en 2100 a bajo debido, sobre todo, al aumento de calado como consecuencia de la subida del nivel del mar.

· Maó

El puerto de Maó, al estar situado dentro de una gran bahía natural, no presenta riesgos de inoperatividad por exceso de agitación como consecuencia del oleaje exterior a la bahía.

Tampoco necesita estructuras de abrigo, por lo que no está sometido a riesgos por rebase o inestabilidad de las mismas. Finalmente, al no haber grandes fuentes potenciales de sedimentos en las cercanías, tampoco existe riesgo de aterramiento.

Por consiguiente, los únicos riesgos que presenta el puerto son los asociados a la reducción del francobordo de las estructuras de atraque fijas. Estos riesgos, en 2050 son muy bajos (RCP4.5) o bajos (RCP8.5) para ambos tipos de estructuras. En 2100, el riesgo es alto (RCP4.5) o muy alto (RCP8.5) para los muelles. En el caso de los pantalanes el riesgo es inferior (medio) para ambos escenarios climáticos, debido a la existencia de bastantes pantalanes flotantes.

· Eivissa

El puerto de Eivissa, en 2050, muestra (en ambos escenarios climáticos) un riesgo muy bajo por inoperatividad de los muelles y nulo en el caso de los pantalanes. En 2100, este riesgo se incrementa sustancialmente, pasando a ser alto en el caso de los muelles y bajo (RCP4.5) o medio (RCP8.5) para los pantalanes, en ambos escenarios climáticos.

Por lo que respecta a la agitación, hay un riesgo muy bajo de inoperatividad en la zona comprendida entre el Pantalán Norte y el Pantalán Sur del Botafoc, debido a reflexiones del oleaje en las rocas situadas frente al puerto, sobre todo para oleajes de componente SE. Este riesgo se da para todos los escenarios futuros excepto para RCP4.5 - 2100. Dado que el número de horas en que se excede el umbral recomendado es muy bajo y, considerando la incertidumbre asociada a los datos usados, se recomienda monitorizar dicha zona antes de emprender otras medidas de adaptación.

El único riesgo adicional detectado es el de posible inestabilidad del dique secundario en talud que protege a la dársena de Levante. Este riesgo es especialmente importante en 2050, siendo muy alto (RCP4.5) o medio (RCP8.5). En 2100, el riesgo decrece, siendo sólo muy bajo en RCP8.5 y nulo en RCP4.5. Finalmente, cabe indicar que no hay riesgo de aterramiento ni de rebase de ninguno de los diques, en todos los escenarios futuros.

· La Savina

En el puerto de La Savina, el riesgo por inoperatividad de los pantalanes es nulo en todos los escenarios, excepto en RCP8.5 - 2100, en que se incrementa a muy alto. En el caso de los muelles, dicho riesgo es muy bajo en 2050 (para ambos escenarios), mientras que en 2100 es bajo (RCP4.5) o muy alto (RCP8.5).

El puerto no presenta riesgo por agitación en ningún escenario, mientras que el aterramiento tiene un riesgo muy bajo en 2050, que se reduce a nulo en 2100, por incremento del calado y reducción del flujo de energía del oleaje.

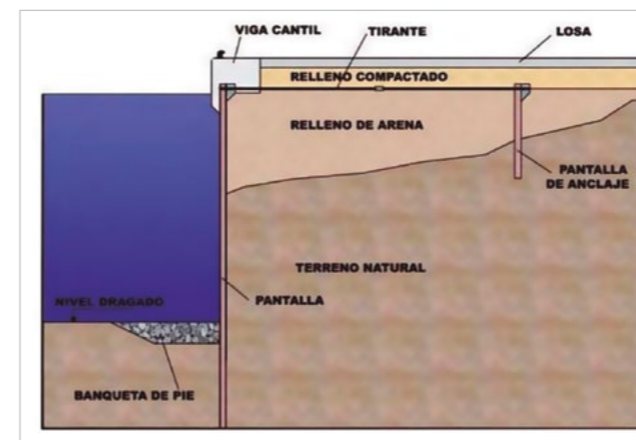
Finalmente, en relación a las estructuras exteriores de protección, el Dique de Abrigo sólo presenta un riesgo muy bajo de rebase en todos los escenarios, mientras que el dique secundario que protege a la dársena pesquera sólo presenta un riesgo muy bajo de inestabilidad en el escenario RCP8.5 - 2050.

Finalmente, una vez analizados los riesgos, se proponen medidas de adaptación, en caso de ser necesarias, para cada puerto, cada escenario y cada uno de los riesgos detectados. Las

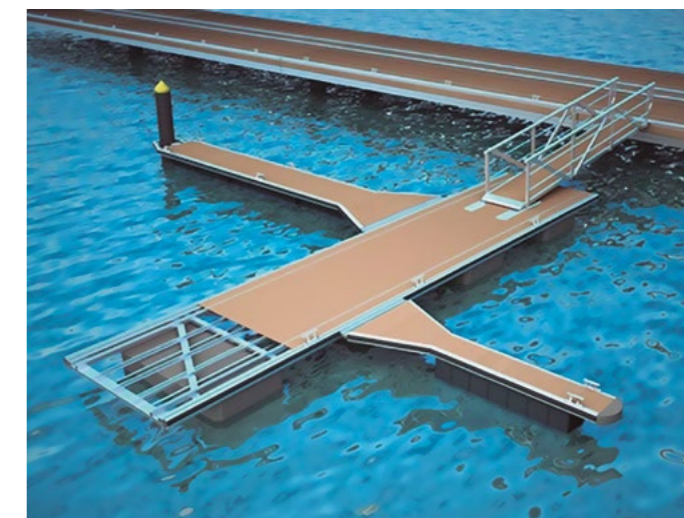
medidas de adaptación a cada riesgo se dividen en medidas generales de adaptación y medidas específicas.

Respecto a las medidas generales de adaptación, se presentan ante los siguientes riesgos:

- Riesgo de inoperatividad de muelles. En este caso la medida más efectiva es la elevación de la cota de los muelles. Esto se puede hacer utilizando directamente hormigón o bien ejecutando un relleno (puede ser de materiales diversos) sobre el que se construye el pavimento mediante una losa de hormigón o una capa de materiales asfálticos.



- Riesgo de inoperatividad de pantalanes. En el caso de pantalanes que quedan inoperativos por reducción del francobordo, la medida más sostenible es su sustitución por pantalanes flotantes, ya que estos pueden adaptarse fácilmente a las variaciones del nivel del mar asociadas al cambio climático.

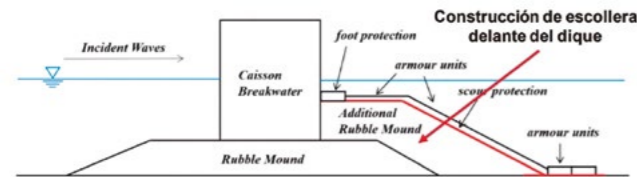


- Riesgo de inestabilidad del dique. Es difícil asignar a priori una solución a cada puerto, dado que existen múltiples alternativas que serán más o menos efectivas en función del nivel de inversión disponible. En muchos casos, para verificar la idoneidad de la solución, hace falta el empleo de ensayos en modelo físico.

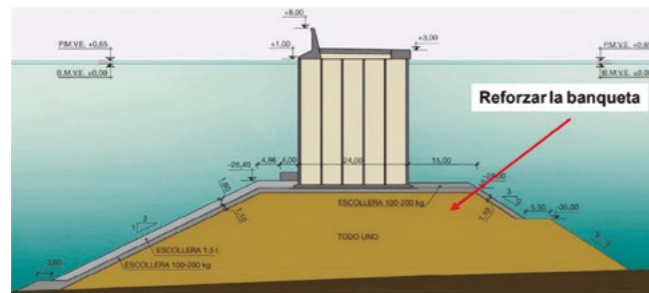


La solución también dependerá de si se trata de un dique vertical o un dique en talud. En el caso de diques verticales, soluciones que podrían aplicarse son:

- Incorporación de un talud de escollera frente al dique vertical



- Refuerzo de la banqueta para dique vertical.



- Aumento de la manga (anchura) del dique vertical.
- Combinación de las anteriores.

Si se trata de diques de escollera, las opciones son:

- Aumento del peso de los bloques de escollera.

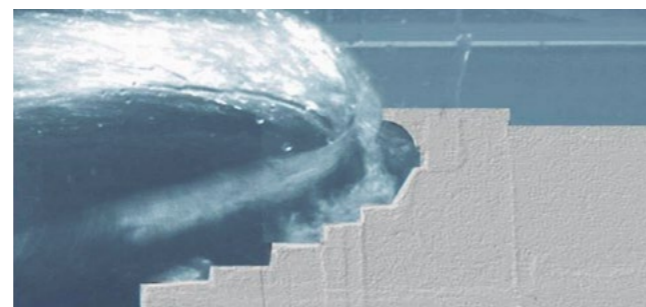


- Modificación de la tipología de los bloques, como sustituir escollera o bloques paralelepípedicos por acrópodos, tetrápodos, etc.



- Incorporación de una berma intermedia en talud
- Combinación de una de las medidas anteriores
- Riesgo de rebase del dique. En el caso del riesgo de rebase del dique de abrigo, las medidas a adoptar dependerán de si es posible recrecer el dique o no. Si el recrecimiento del dique no es aceptable, las opciones posibles son:

- / Construcción de un botaolas



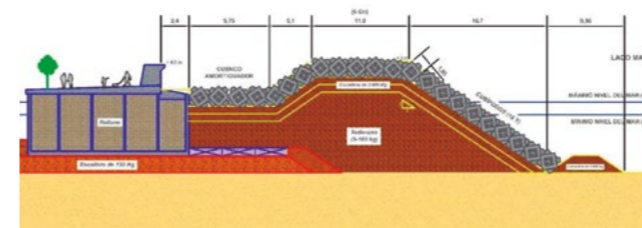
- / Suavizar el talud del manto principal.

- / Construcción de una berma intermedia.



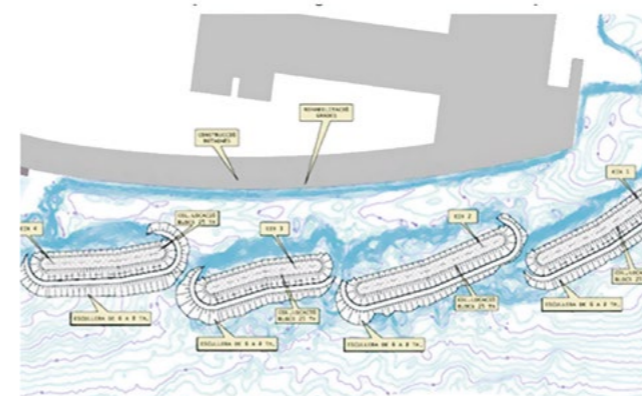
- / Modificación de una berma intermedia (coronación-ancho).

- / Construcción de un cuenco amortiguador.



- / Construcción de un dique sumergido frente a la estructura.

Construcción diques sumergidos delante del dique de abrigo

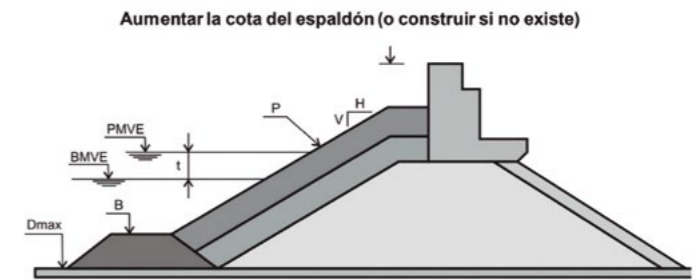


- / Combinaciones de las anteriores.

Por otro lado, si el requerimiento del dique es aceptable:

- / Recrecimiento de la coronación y del ancho de coronación del manto principal.

- / Construcción/recrecimiento de la coronación del espaldón (eventualmente con botaolas)



- / Recrecimiento de la cota y del ancho de la berma de coronación.

- / Combinaciones de las anteriores.

- Riesgo de agitación portuaria. En el caso de existir riesgo de agitación portuaria excesiva, la solución suele implicar cambios en la planta del puerto, tales como:

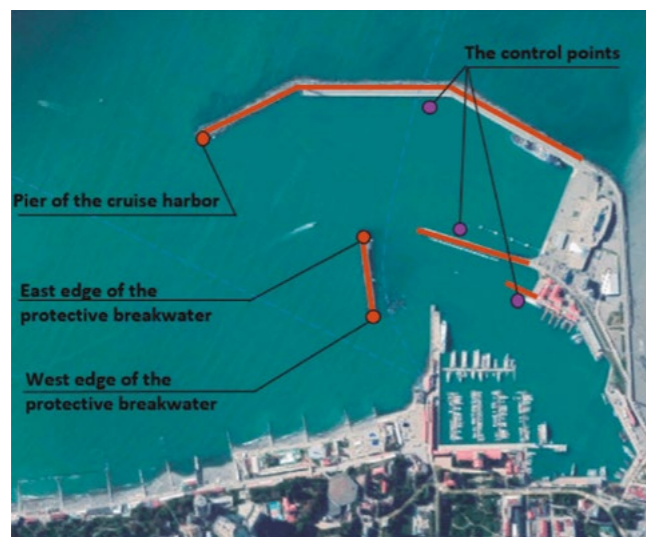
- / Modificación de la distribución de dársenas y muelles.

- / Prolongación de diques de abrigo



- / Prolongación de contradiques.

Una alternativa a la modificación de la planta del puerto es la construcción de estructuras de protección adicional en las inmediaciones de la bocana, como pueden ser martillos, diques exentos:



y elementos disipadores de energía (estructuras sumergidas, muelles no reflejantes, etc).

Asimismo, una alternativa que no debe descartarse es cambiar el uso de las dársenas afectadas, de modo que los atraques sean utilizados por buques que permitan una mayor agitación. Un ejemplo de eso sería destinar unos atraques para ferries o ro-ro a buques de carga general o graneleros.

Finalmente, y como última alternativa, si la reducción de la agitación requiere medidas muy costosas o no es posible dedicar los atraques a otros usos, no debe descartarse el abandono de los mismos.

- Riesgo de aterramiento. En caso de aterramiento portuario, la medida de adaptación dependerá de la intensidad y velocidad del mismo. Si el puerto se aterra lentamente, puede ser suficiente con efectuar un dragado periódico (una vez cada varios años).



- Por el contrario, si la necesidad de dragados es frecuente, entonces debe recurrirse a medidas que proporcionen soluciones más duraderas. Entre ellas están:

- / Construcción de espigones de retención.
- / Estabilización de la playa que es la fuente de los sedimentos.
- / Construcción de trampas de arena.
- / Realización de bypass o backpass.
- / Estabilización de la playa que es la fuente de los sedimentos.



Respecto a las medidas de adaptación específicas para cada puerto, en cada uno se fijan medidas con horizonte 2050 y medidas con horizonte 2100:

- Palma
- / Horizonte 2050
- > RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	1	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 5 cm y 35 cm la cota de hasta 2260 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	1	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 930 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	1	Llevar a cabo un seguimiento del rebase de la 1ª alineación del Dique del Oeste. En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dicho tramo del dique, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	2	Efectuar un seguimiento de la agitación en los atraques del 1er Tramo Exterior de los Muelles Comerciales. En caso de ser excesiva y generar molestias, redactar el proyecto de una obra que proteja dichos atraques.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

- > RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	2	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 10 cm y 40 cm la cota de hasta 3055 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	1	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 1135 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	1	Llevar a cabo un seguimiento del rebase de la 1ª alineación del Dique del Oeste. En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dicho tramo del dique, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	1	Efectuar un seguimiento de la agitación en los atraques del 1er Tramo Exterior de los Muelles Comerciales. En caso de ser excesiva y generar molestias, redactar el proyecto de una obra que proteja dichos atraques.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

/ Horizonte 2100

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	4	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 15 cm y 70 cm la cota de hasta 7940 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	2	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 2985 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	2 (Dique oeste)	Realizar un seguimiento de la estabilidad del Dique del Oeste (2ª y 3ª alineación) y de la del Tramo Exterior de los Muelles Comerciales. Si los problemas son graves, redactar un proyecto de reforma de cada una de las secciones afectadas, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.3.
	5 (Tr. Ext. Muelles Comerciales)	
REBASE DIQUES	1	Llevar a cabo un seguimiento del rebase de la 1ª alineación del Dique del Oeste y del Tramo Exterior de los Muelles Comerciales. En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de los diques afectados, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	1	Efectuar un seguimiento de la agitación en los atraques del 1er Tramo Exterior de los Muelles Comerciales. En caso de ser excesiva y generar molestias, redactar el proyecto de una obra que proteja dichos atraques.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 15 cm y 1 m la cota de hasta 10180 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	4	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 5450 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	1	Llevar a cabo un seguimiento del rebase de la 1ª alineación del Dique del Oeste y del Tramo Exterior de los Muelles Comerciales. En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de los diques afectados, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	1	Efectuar un seguimiento de la agitación en los atraques del 1er Tramo Exterior de los Muelles Comerciales. En caso de ser excesiva y generar molestias, redactar el proyecto de una obra que proteja dichos atraques.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

· Alcúdia

/ Horizonte 2050

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	3	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 5 cm y 20 cm la cota de hasta 315 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	2	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 400 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	2	Llevar a cabo un seguimiento del rebase de los dos diques (el situado a Levante y el de Poniente). En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dichos diques, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	1	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las descritas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	3	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 10 cm y 25 cm la cota de hasta 345 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	3	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 455 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	2	Llevar a cabo un seguimiento del rebase de los dos diques (el situado a Levante y el de Poniente). En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dichos diques, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	1	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las descritas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

/ Horizonte 2100

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	4	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 15 cm y 60 cm la cota de hasta 525 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 935 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	1 (Diques de Poniente y de Levante)	Realizar un seguimiento de la estabilidad de los dos diques. Si los problemas son graves, redactar un proyecto de reforma de cada una de las secciones afectadas, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.3.
REBASE DIQUES	4 (Dique de Poniente)	Llevar a cabo un seguimiento del rebase de los dos diques (el situado a Levante y el de Poniente). En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dichos diques, adoptando alguna de las medidas detalladas en el apartado 6.1.4.
	5 (Dique de Levante)	
AGITACIÓN	5	Efectuar un seguimiento de la agitación en los atraques más cercanos a la zona de la bocana. En caso de ser excesiva y generar molestias, redactar el proyecto de una obra que proteja dichos atraques, siguiendo los criterios apuntados en el apartado 6.1.5.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 25 cm y 85 cm la cota de hasta 555 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 935 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	1 (Diques de Poniente)	Realizar un seguimiento de la estabilidad de los dos diques. Si los problemas son graves, redactar un proyecto de reforma de cada una de las secciones afectadas, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.3.
	2 (Dique de Levante)	
REBASE DIQUES	4 (Dique de Poniente)	Llevar a cabo un seguimiento del rebase de los dos diques (el situado a Levante y el de Poniente). En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dichos diques, adoptando alguna de las medidas detalladas en el apartado 6.1.4.
	5 (Dique de Levante)	
AGITACIÓN	5	Efectuar un seguimiento de la agitación en los atraques más cercanos a la zona de la bocana. En caso de ser excesiva y generar molestias, redactar el proyecto de una obra que proteja dichos atraques, siguiendo los criterios apuntados en el apartado 6.1.5.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

· Maó

/ Horizonte 2050

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	3	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 10 cm y 60 cm la cota de hasta 120 m de muelles.
OPERAT. PANTALANES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
ESTABILIDAD DIQUES	1	Realizar un seguimiento de la estabilidad del dique de abrigo. Si los problemas son graves, redactar un proyecto de reforma del mismo, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.3.
REBASE DIQUES	1	Llevar a cabo un seguimiento del rebase del dique de abrigo. En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dicho dique, considerando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	4	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las descritas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	4	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 10 cm y 65 cm la cota de hasta 205 m de muelles.
OPERAT. PANTALANES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
ESTABILIDAD DIQUES	1	Realizar un seguimiento de la estabilidad del dique de abrigo. Si los problemas son graves, redactar un proyecto de reforma del mismo, adoptando alguna de las medidas indicadas en el apartado 6.1.3.
REBASE DIQUES	1	Llevar a cabo un seguimiento del rebase del dique de abrigo. En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dicho dique, utilizando alguna de las medidas indicadas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	4	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las descritas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

/ Horizonte 2100

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 15 cm y 85 cm la cota de hasta 275 m de muelles.
OPERAT. PANTALANES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
ESTABILIDAD DIQUES	5	Realizar un seguimiento de la estabilidad del dique de abrigo. Si los problemas son graves, redactar un proyecto de reforma del mismo, basado en alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.3.
REBASE DIQUES	2	Llevar a cabo un seguimiento del rebase del dique de abrigo. En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dicho dique, adoptando alguna de las medidas detalladas en el apartado 6.1.4..
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	3	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las descritas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 25 cm y 85 cm la cota de hasta 275 m de muelles.
OPERAT. PANTALANES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
ESTABILIDAD DIQUES	4	Realizar un seguimiento de la estabilidad del dique de abrigo. Si los problemas son graves, redactar un proyecto de reforma del mismo, empleando alguna de las medidas expuestas en el apartado 6.1.3.
REBASE DIQUES	2	Llevar a cabo un seguimiento del rebase del dique de abrigo. En caso de daños o molestias excesivos, redactar un proyecto de reforma de dicho dique, adoptando alguna de las medidas descritas en el apartado 6.1.4.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	3	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las reseñadas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

· Eivissa

/ Horizonte 2050

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	3	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 10 cm y 90 cm la cota de hasta 1585 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	2	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 415 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	3	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las descritas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser excesivo, recrecer un mínimo de entre 10 cm y 95 cm la cota de hasta 2370 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	2	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 415 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	3	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las enumeradas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

/ Horizonte 2100

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser excesivo, recrecer un mínimo de entre 25 cm y 125 cm la cota de hasta 2735 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 1025 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	2	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las descritas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 50 cm y 150 cm la cota de hasta 2820 m de muelles.
OPERATIVIDAD PANTALANES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser excesivo, sustituir hasta 1025 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	0	No son necesarias medidas de adaptación.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	2	Realizar un seguimiento del aterramiento de la zona de la bocana del puerto y ver si son necesarios dragados. En caso de ser necesarios y frecuentes, estudiar la realización de algún tipo de medida de las reseñadas en el apartado 6.1.6 que evite dichos aterramientos.

· La Savina

/ Horizonte 2050

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	1	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser excesivo, recrecer un mínimo de entre 5 cm y 55 cm la cota de hasta 1500 m de muelles.
OPERAT. PANTALANES	1	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 840 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	2	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 10 cm y 60 cm la cota de hasta 2200 m de muelles.
OPERAT. PANTALANES	2	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser excesivo, sustituir hasta 1125 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

/ Horizonte 2100

> RCP4.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	4	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, recrecer un mínimo de entre 20 cm y 110 cm la cota de hasta 4860 m de muelles.
OPERAT. PANTALANES	3	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 2320 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.

> RCP8.5

PROCESO	RIESGO ↓	MEDIDAS DE ADAPTACIÓN
OPERATIVIDAD MUELLES	5	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser excesivo, recrecer un mínimo de entre 30 cm y 150 cm la cota de hasta 6520 m de muelles.
OPERAT. PANTALANES	3	Efectuar un seguimiento del tiempo real de inoperatividad. En caso de ser inasumible, sustituir hasta 2330 m de pantalanes fijos por pantalanes flotantes.
ESTABILIDAD DIQUES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
REBASE DIQUES	N/A	No son necesarias medidas de adaptación.
AGITACIÓN	0	No son necesarias medidas de adaptación.
ATERRAMIENTO	0	No son necesarias medidas de adaptación.



CONVENIOS	FECHA FIRMA CONVENIO	FECHA ÚLTIMA RENOVACIÓN	PLAN DE TRABAJOS (última renovación)	Inversión MA anual
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. Ibiza	
			3. Mejora Iluminación. I. Pantalán CLH Dique del Oeste Palma	
			4. Mejora vaciado brazos de descarga. I. Pantalán CLH Dique del Oeste	
			5. Innovación en control estanqueidad tuberías descarga	9.200,00
			6. Innovación en detección de hidrocarburos en el mar	500,00
			7. Mejora para despliegue barreras anticontaminación Mahón	4.500,00
Alcúdiamar	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
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 (Calculo y reduzco)	
			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
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 deGEI* 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

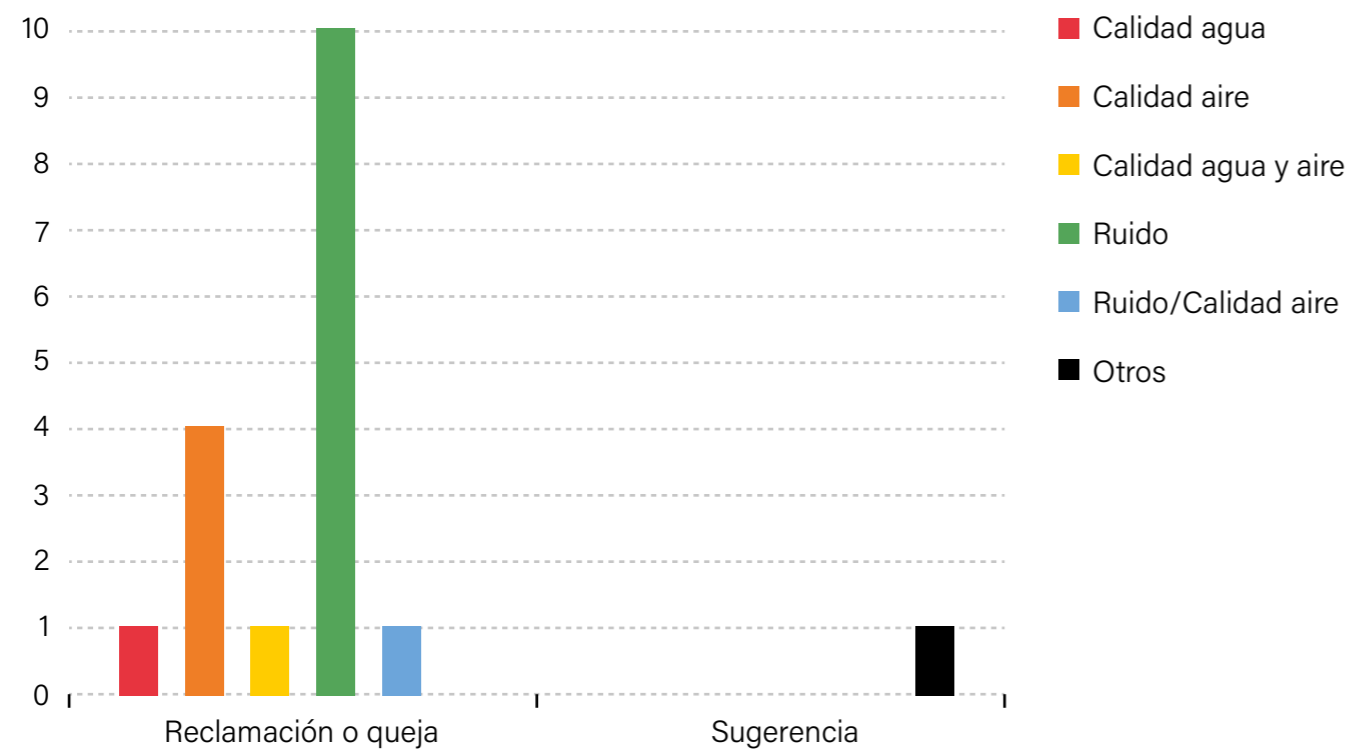
CONVENIOS	FECHA FIRMA CONVENIO	FECHA ÚLTIMA RENOVACIÓN	PLAN DE TRABAJOS (última renovación)	Inversión MA anual
Tanit Ibiza Port (Varadero Ibiza)	20 de mayo de 2016	20 de mayo de 2021	<p>1. Reducción de las emisiones → Reducción de un 1% las emisiones de GE" a la atmósfera</p> <p>2. Descarbonización del consumo energético y sensibilización interna y externa → Disminución de la dependencia energética de origen no renovable</p>	1.651,31
STP	26 de febrero de 2016	26 de febrero de 2020	<p>1. Reducción de las emisiones (Adquisición fregadora eléctrica, Instalación placas solares nave talleres. Inscripción Huella de carbono (calculo y reduzco))</p> <p>2. Aumentar la sensibilización ambiental entre el personal (cormación ambiental al personal, concurso de ideas ambientales entre el personal)</p> <p>3. Prevención contaminación espejo de agua (jornada limpieza del fondo marino, analítica espejo de agua (8 al año))</p> <p>4. Aumento de sensibilización entre los clientes y usuarios. (Newsletter medioambientales, Panel de buenas prácticas ambientales)</p> <p>5. Mejora control operacional ambiental (Inspecciones</p>	24.011,57 8.468,67
Serv mar port Eivissa SL	30 de octubre de 2015	10 de agosto de 2021	<p>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)</p> <p>2. Cumplimiento legal ambiental, compromiso mantenimiento inscripción Reglamento EMAS (Concurso de ideas ambientales entre el personal, Inspecciones externas ambientales, Consultoría EMAS)</p> <p>3. Prevención contaminación espejo de agua (contaminación marina) (Jornada limpieza del fondo marino, Compra de 1 SeaBean, Aumentar la dotación de material anticontaminación, Equipo portátil de recogida de aguas grises para embarcaciones pequeñas, CICERO)</p> <p>4. Aumento de sensibilización entre los clientes y usuarios. (Campaña "Free plastic", Folletos y promoción</p>	24.000,00
Tanit Ibiza Port (Marina Palma Cuarentena)	26 de febrero de 2016	26 de febrero de 2021	<p>1. Reducción de las emisiones → Reducción de un 1% las emisiones de GEI* a la atmósfera. Inscripción Huella decarbono (Calculo y reduzco)</p> <p>2. Aumentar la sensibilización ambiental entre el personal → Disminución anual de las no conformidades ambientales internas de carácter ambiental</p> <p>3.Prevencción contaminación espejo de agua → Disminución anual de la contaminación marina en el espejo de agua afectado</p> <p>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</p> <p>5.Mejora control operacional ambiental → Disminución anual del 2% respecto a incidencias ambientales</p> <p>6. Control de residuos → Conseguir la cuantificación del RSU</p>	7.800,00
OCIBAR (Marina Botafoc)	9 de agosto de 2021		<p>1. Reducción de la HC → Reducción 1% emisiones GEI a la atmósfera</p> <p>2. Reducción de residuos y favorecimiento Economía Circular → Cuantificación de residuos por fracción, Participación proyecto materia orgánica a compost</p> <p>3. Prevención contaminación espejo de agua (contaminación marina) → Jornada de limpieza del fondo marino, Instalación de papelera SeaBin, Adquisición de carro con bomba para la extracción de aguas sucias, Instalación de sonda</p>	37.500,00
TOTAL INVERSIÓN				152.204,37

Quejas y reclamaciones ambientales

En el año 2022, el resumen obtenido del SAC de las quejas recibidas en la APB por cuestiones ambientales es el siguiente:

RECLAMACIONES MEDIOAMBIENTALES 2022

	RECLAMACIÓN O QUEJA	SUGERENCIA	TOTAL GENERAL
CALIDAD AGUA	1	-	1
CALIDAD AIRE	4	-	4
CALIDAD AGUA Y AIRE	1	-	1
RUIDO	10	-	10
RUIDO/CALIDAD AIRE	1	-	1
OTROS	-	1	1
TOTAL GENERAL	17	1	18



Formación ambiental y adscripción de recursos humanos

La APB en el contexto de medio ambiente, mantuvo los esfuerzos realizados en los últimos años, especialmente en formación ambiental acreditada:

FORMACIÓN AMBIENTAL	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
PERSONAS DEDICADAS A GESTIÓN Y SUPERVISIÓN MEDIOAMBIENTAL	3	2	2	2	1	1	1
PERSONAL CON FORMACIÓN AMBIENTAL ACREDITADA	237	248	228	229	159	157	154
PERSONAS QUE HAN RECIBIDO FORMACIÓN AMBIENTAL ACREDITADA	6	9	105	5	2	11	14
TRABAJADORES CON FORMACIÓN AMBIENTAL / PLANTILLA MEDIA	78,48%	78,48%	70,15%	70,68%	48,92%	47,72%	45,97%



Anexo: Indicadores de sostenibilidad

	RATIOS	2022	2021	2020	2019	2018	2017	UNIDAD
E01	RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS							
RESULTADO DEL EJERCICIO AJUSTADO		32.803	30.188	16.392	28.303	23.390	20.371	MILES DE €
ACTIVO NO CORRIENTE NETO MEDIO		466.156	474.256	464.372	453.208	415.437	415.773	MILES DE €
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS (ART. 157 RDL 2/2011)		11,60%	6,37%	4,40%	6,87%	5,67%	4,90%	%
E02	EBITDA / TONELADA							
EBITDA		55.285,52	49.190	32.945	47.451	39.374	40.545	MILES DE €
TONELADAS MOVIDAS		15.429.551	13.727.360	12.639.608	16.517.773	16.613.502	15.408.806	T
EBITDA / TONELADA		3,58	3,58	2,61	2,87	2,37	2,63	€
E05	GASTOS DE EXPLOTACIÓN RESPECTO DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN							
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		67.090	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	MILES DE €
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		86.801,42	84.835	64.100	84.740	78.575	73.047	MILES DE €
RATIO (%)		77,29%	66,72%	51,60%	69,04%	77,18%	77,90%	%
E06	INVERSIÓN PÚBLICA EN RELACIÓN AL CASH-FLOW							
INVERSIÓN PÚBLICA		20.780	21.274	28.370	20.103	21.366	26.325	MILES DE €
CASH FLOW		50.768	48.483	32.801	47.295	39.208	40.709	MILES DE €
RATIO (%)		40,93%	43,88%	86,49%	42,51%	54,49%	64,66%	%
E07	INVERSIÓN PRIVADA FRENTE A INVERSIÓN PÚBLICA							
INVERSIÓN PRIVADA		9.696	20.564	6.997	20.087	10.900	Miles de €	MILES DE €
INVERSIÓN PÚBLICA		20.780	21.274	28.370	20.103	21.366	26.325	MILES DE €
RATIO (%)		45,58%	72,49%	34,81%	94,01%	41,41%	%	%
E08	RENOVACIÓN DE ACTIVOS							
INVERSIÓN PÚBLICA		20.780	21.274	28.370	20.103	21.366	26.325	MILES DE €
ACTIVOS NETOS MEDIOS		415.020,65	404.945	464.372	410.028	415.437	415.773	MILES DE €
RATIO (%)		5,01%	5,25%	6,11%	4,90%	5,14%	6,33%	%
E09	INGRESOS POR TASAS DE OCUPACIÓN Y ACTIVIDAD RESPECTO DE CIFRA NETA DE NEGOCIO							
INCN		86.801	84.836	64.100	84.740	78.572	73.047	MILES DE €
T. OCUPACIÓN		18.231	21.216	15.195	18.895	15.958	14.382	MILES DE €
100 * (T.OCUPACIÓN/INCN)		21%	25,01%	23,71%	22,30%	20,31%	19,69%	%
T.ACTIVIDAD		6.262	7.329	4.973	7.290	6.617	6.445	MILES DE €
100 * (T.ACTIVIDAD/INCN)		7,21%	8,64%	7,76%	8,60%	8,42%	8,82%	%

	RATIOS	2022	2021	2020	2019	2018	2017	UNIDAD
E10	TONELADAS MOVIDAS POR M2 DE SUPERFICIE DE USO COMERCIAL							
TONELADAS TOTALES MOVIDAS		15.429.551	13.727.360	12.639.608	16.517.773	16.613.502	15.408.806	T
SUPERFICIE CARACTERIZADA COMO USO COMERCIAL		1.002.348	1.002.348	1.002.348	1.028.790	1.028.790	1.028.790	M2
RATIO		15,39	14	13	16	16	15	T/M2
E11	TONELADAS MOVIDAS POR M LINEAL DE MUELLE EN ACTIVO							
TONELADAS TOTALES MOVIDAS		15.429.551	13.727.360	12.639.608	16.517.773	16.613.502	15.408.806	T
M LINS. DE MUELLE EN ACTI. (EN DÁRSENAS COMERCIALES)		12.569,80	12.571	12.570,72	12.569,80	12.569,80	12.571	M
RATIO		1227,51	1.092	1.005	1.314	1.322	1.226	T/M
E12	IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO POR EMPLEADO							
INCN		86.801	84.836	64.100	84.740	78.572	73.047	MILES DE €
PLANTILLA MEDIA ANUAL		302	316	324	324	325	329	EMPLEADOS
INCN / N° EMPLEADOS		287,42	268,47	197,84	261,54	241,76	222,03	
E13	EBITDA POR EMPLEADO							
EBITDA		55.285,52	49.190	32.945	47.451	39.374	40.545	MILES DE €
PLANTILLA MEDIA ANUAL		302	316	324	324	325	329	EMPLEADOS
EBITDA / N° DE EMPLEADOS		183	156	102	146	121	123	
I08	INFRAESTRUCTURAS EN EJECUCIÓN Y FINES A LOS QUE SIRVE							
INVERSIÓN CERTIFICADA EN EL AÑO (MILES DE €)		6.103,99	21.274	28.371	20.103	21.366	26.325	MILES DE €
I12	CIFRA DE NEGOCIOS FACTURADA A LOS CINCO CLIENTES PRINCIPALES (EN % S/ TOTAL FACTURADO)							
		40.574,67	42.469	36.634	35.498	36.316	28.620	MILES DE €
		50,05%	50,06%	57,15%	41,89%	46,22%	39,18%	%
I16	SUPERFICIE TERRESTRE CONCESIONABLE/ SUPERFICIE TERRESTRE EN CONCESIÓN							
SUPERFICIE TERRESTRE CONCESIONABLE (M2)		1.248.428	1.248.428	1.212.223	1.212.223	1.212.223	1.212.224	M2
SUPERFICIE TERRESTRE EN CONCESIÓN (M2)		477.940	477.940	474.329	474.329	NA	481.225	M2
RATIO (%)		38%	38%	39%	39%	NA	40%	%
I31	GASTOS EN PROMOCIÓN COMERCIAL							
GASTOS EN PROMOCIÓN COMERCIAL		215	26	46	246	274	478	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		67.090	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	MILES DE €
% DE GASTOS EN PROMOCIÓN COMERCIAL		0,32%	0,05%	0,14%	0,45%	0,45%	0,84%	%
I33	INVERSIONES Y GASTOS EN I+D+I							
INVERSIONES EN I+D+I		224,67	90,14	315	109	141	231	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES		20.780	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	MILES DE €
RATIO (%)		1,08%	0,42%	1,11 %	0,54%	0,66%	0,88%	%
GASTOS EN I+D+I		9,5	9,5	NA	107	136	136	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		67.090	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	MILES DE €
RATIO (%)		0,01%	0,02%	NA	0,18%	0,22%	0,24%	%

	RATIOS	2022	2021	2020	2019	2018	2017	UNIDAD
I34	INVERSIONES Y GASTOS EN PROGRAMAS SOCIALES Y CULTURALES							
INVERSIONES EN PROGRAMAS SOCIALES Y CULTURALES		0	0	11	236	213	103	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES (MILES DE €)		20.780	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	MILES DE €
RATIO (%)		0	0	0,04 %	1,17%	0,01%	0,39%	%
GASTOS EN PROGRAMAS SOCIALES Y CULTURALES		48,12	33	NA	40	40	31	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		67.090	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	MILES DE €
RATIO (%)		0,07%	0,06%	NA	0,07%	0,07%	0,05%	%
I35	INVERSIONES Y GASTOS EN INTERFASE PUERTO-CIUDAD							
INVERSIONES EN INTERFASE PUERTO-CIUDAD		123,83	661,59	1.111,79	426,81	1.187	1.582	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES		20.780	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	MILES DE €
RATIO (%)		0,60%	3,11%	3,92%	2,11%	5,56%	6,01%	%
I36	INVERSIONES Y GASTOS EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD							
INVERSIONES EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD		525,48	545,82	2.533,01	572,21	703	1470	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES		20.780	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	MILES DE €
RATIO (%)		2,52%	2,57%	8,93%	2,83%	3,29%	5,58%	%
GASTOS EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD		677,28	651	NA	879	942	913	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		67.090	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	MILES DE €
RATIO (%)		1%	1,15%	NA	1,50%	1,55%	1,60%	%
I37	INVERSIONES Y GASTOS EN MEDIO AMBIENTE							
INVERSIONES EN MEDIO AMBIENTE		109,34	1.129,04	1.181,61	1205,7	560	307	MILES DE €
TOTAL INVERSIONES		20.780	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	MILES DE €
RATIO (%)		0,53%	5,31%	4,16%	5,97%	2,62%	1,17%	%
GASTOS EN MEDIO AMBIENTE		2.303,68	279	NA	3.958	3.366	2.908	MILES DE €
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		67.090	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	MILES DE €
RATIO (%)		3,43%	0,49%		6,80%	5,11%	5,11%	%
S01	Nº TOTAL DE TRABAJADORES DE LA APB							
PLANTILLA MEDIA ANUAL		302	316	324	324	325	329	EMPLEADOS
HOMBRES		226	240	250	250	253	250	EMPLEADOS
MUJERES		76	76	74	74	72	79	EMPLEADOS
FIJOS		218	236	246	252	256	204	EMPLEADOS
EVENTUALES		84	80	78	72	69	55	EMPLEADOS
S02	% DE TRABAJADORES EVENTUALES/ TOTAL DE FIJOS							
		38,53%	33,90%	31,71%	22,20%	21,23%	16,72%	%

	RATIOS	2022	2021	2020	2019	2018	2017	UNIDAD
S03	DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR ÁREAS DE ACTIVIDAD							
	OFICINA FUERA DE CONVENIO	26	24	24	25	25	25	EMPLEADOS
	OFICINA DENTRO DE CONVENIO	96	106	110	109	106	96	EMPLEADOS
	MANTENIMIENTO	22	23	26	26	28	29	EMPLEADOS
	POLICÍA PORTUARIA	158	163	164	164	166	179	EMPLEADOS
S04	% DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIO COLECTIVO							
		91,39%	92,41%	92,62%	92,28%	92,31%	92,10%	%
S10	% DE MUJERES SOBRE EL TOTAL DE TRABAJADORES							
		25,17%	24,05%	23,15%	22,84%	22,15%	24,01%	%
	DENTRO DE CONVENIO	25,72%	23,10%	23,92%	21,91%	20,92%	23,10%	%
S11	FUERA DE CONVENIO							
		19,23%	13%	13%	12%	16%	12%	%
S12	TRABAJADORES FIJOS DE MAS DE 50 AÑOS							
	% SOBRE TOTAL TRABAJADORES FIJOS	69,72%	48,73%	42,59%	44,14%	46,77%	47,72%	%
S13	TRABAJADORES FIJOS DE MENOS DE 30 AÑOS							
	% SOBRE TOTAL TRABAJADORES FIJOS	0	0	0,31%	0,30%	0,62%	0,30%	%
S14	ÍNDICE DE FRECUENCIA ANUAL DE ACCIDENTES							
		15,51	24,72	5,55	14,84	16,64	18,27	
S16	ÍNDICE DE ABSENTISMO							
		9,11	6,15	4,27	4,27	4,43	4,35	
S17	ESFUERZO EN FORMACIÓN PRL							
	Nº MEDIO DE HORAS POR TRABAJADOR	0,51	0,38	0,31	1,82	0,9	4,85	HORAS
A01	INVERSIONES Y GASTOS EN IMPLANTACIÓN O MANTENIMIENTO DEL SGMA							
	INVERSIONES EN SGMA	634,83	1.675	3.715	1.778	1.457	0	MILES DE €
	TOTAL INVERSIONES (MILES DE €)	20.780	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	MILES DE €
	RATIO (%)	3,05%	7,87%	13,09%	8,81%	6,82%	0,00%	%
	GASTOS EN SGMA	76,5	76,5	65,4	69	NA	NA	MILES DE €
	GASTOS DE EXPLOTACIÓN (MILES DE €)	67.090	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	MILES DE €
	RATIO (%)	0,11%	0,14%	0,20%	0,12%	NA	NA	%
A02	INVERSIONES Y GASTOS EN CARACTERIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL							
	INVERSIONES EN CARACTERIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL	0	0	0	59,7	257	0	MILES DE €
	TOTAL INVERSIONES	20.780	21.274	28.371	20.185	21.364	26.325	MILES DE €
	RATIO (%)	0,00%	0	0	0,30%	1,20%	0,00%	%
	GASTOS EN CARACTERIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL	18,39	79,0	63,5	172	NA	44	MILES DE €
	GASTOS DE EXPLOTACIÓN	67.090	56.605	33.076	58.507	60.644	56.903	MILES DE €
	RATIO (%)	0,03%	0,14%	0,19%	0,29%	NA	0,08%	%

	RATIOS	2022	2021	2020	2019	2018	2017	UNIDAD
A03 GASTOS DE LIMPIEZA DE ZONAS COMUNES								
GASTOS EN LIMPIEZA TERRESTRE *Datos solo de Eivissa y La Savina		376.240,52*	1.111.968,06	960.496	NA	NA	1.437.477	€
ÁREA SUPERFICIE TERRESTRE DE SERVICIO		5.243.817	5.243.817	NA	NA	1.993.774	2.033.894	M2
RATIO		NA	21,2%	NA	NA	NA	0,71	€/M2
GASTOS EN LIMPIEZA DE LÁMINA DE AGUA		137.255	NA	NA	53.450	56.687	€	
ÁREA SUPERFICIE ZONA 1 (EXCLUYENDO Z1 EN CONCESIÓN)		NA	NA	NA	NA	NA		M2
RATIO		NA		NA	NA	NA		€/M2
A04 FORMACIÓN AMBIENTAL								
PERSONAS DEDICADAS A GESTIÓN Y SUPERVISIÓN MEDIOAMBIENTAL		3	3	2	2	2	1	Nº
PERSONAL CON FORMACIÓN AMBIENTAL ACREDITADA		237	248	228	229	159	157	Nº
PERSONAS QUE HAN RECIBIDO FORMACIÓN AMBIENTAL ACREDITADA		6	9	105	5	2	11	Nº
TRABAJADORES CON FORMACIÓN AMBIENTAL / PLANTILLA MEDIA		78,48	78,48%	70,37%	70,68%	48,92%	47,72%	%
A06 QUEJAS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE								
NÚMERO DE QUEJAS SOBRE CONTAMINACIÓN DE LA ATMOSFERA		6	1	3	2	0	0	Nº
NÚMERO DE QUEJAS POR EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE		18	12	28	41	13	18	Nº
A13 RED DE SANEAMIENTO*								
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								
A14 RED DE RECOGIDA DE PLUVIALES*								
% 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								
A16 ACTIVACIONES DEL PICCMA								
NÚMERO DE VECES QUE SE HA ACTIVADO EL PICCMA		20	3	4	27	0	0	Nº
A19 QUEJAS RELATIVAS A LOS NIVELES SONOROS								
NÚMERO DE QUEJAS POR RUIDO		11	7	19	26	0	12	Nº
NÚMERO DE QUEJAS POR EFECTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE		18	12	28	41	13	18	Nº
A25 DRAGADOS								
VOLUMEN TOTAL DE MATERIAL DRAGADO		650	650	2.178	6.951	3.204	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	%
A28 INVERSIÓN EN REGENERACIÓN DEL ENTORNO NATURAL								
INVERSIÓN		0	0	0	0	0	0	€

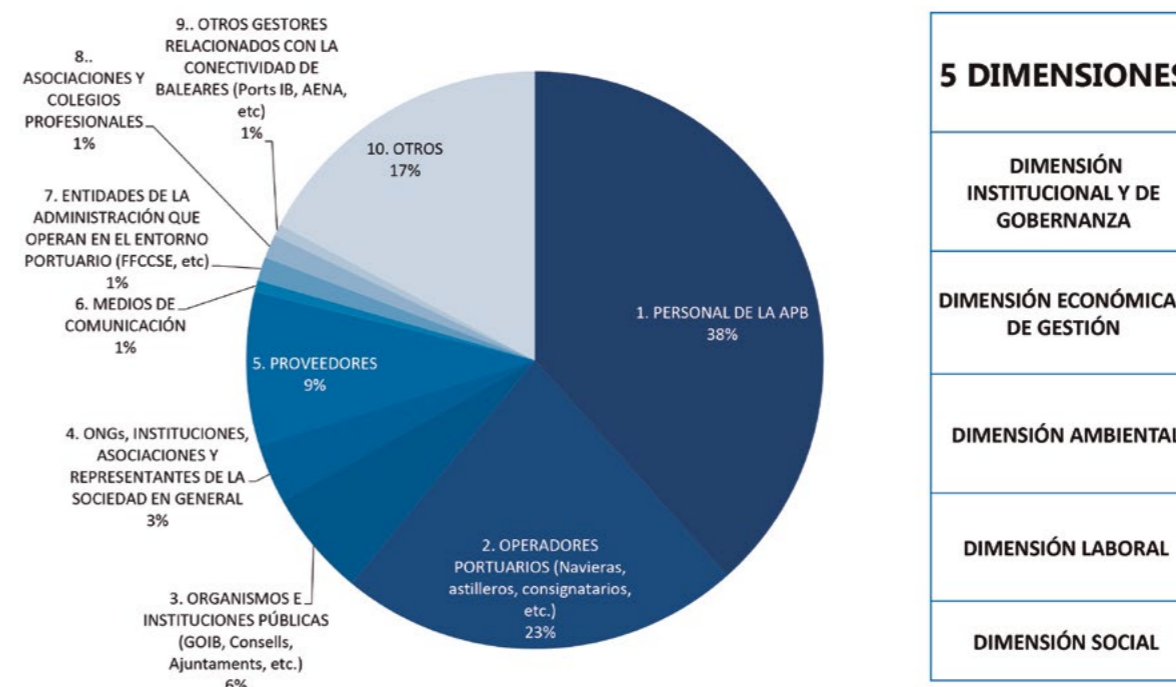
	RATIOS	2022	2021	2020	2019	2018	2017	UNIDAD
A30	CONSUMO ANUAL DE AGUA DE LA APB							
APB		233.960	308.384	309.302	451.668	291.398	168.674	M3
SE INCLUYE CONSUMO PROPIO Y PÉRDIDAS DE LA RED, PARA MANTENER COHERENCIA CON 2021, EL CONSUMO PROPIO SIN PÉRDIDAS ASCIENDE A 124.219,91 M3.								
RATIO CONSUMO/M2 ZONA DE SERVICIO TERRESTRE		0,12	0,06	0,16	0,37	0,15	0,08	M3/M2
								5.243.817
A32	CONSUMO ANUAL DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA APB							
APB		9.877.472	7.949.952	9.381.272	9.168.530	4.683.124	5.377.439	KWH
RATIO CONSUMO/M2 ZONA DE SERVICIO TERRESTRE		4,95	1,52	4,71	7,56	2,35	2,64	KWH/M2
A33	CONSUMO ANUAL DE COMBUSTIBLES DE LA APB							
APB CONSUMO TOTAL M3 *Datos solo de Eivissa y Maó		15,39*	35,63	21,21	35,06	NA		M3
RATIO CONSUMO/M2 ZONA DE SERVICIO TERRESTRE		NA	0,007	0,011	0,000	NA		M3/M2
A35	SGMA EN TERMINALES Y SERVICIOS							
SERVICIO AL PASAJE (Nº)		10	9	5	5	6	8	Nº
SERVICIO AL PASAJE (%)		19%	69%	71%	83%	60%	67%	%
SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS (Nº)		8	4	3	3	2	2	Nº
SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS (%)		15%	20%	42,86%	42,86%	28,57%	22,00%	%
SERVICIO MARPOL (Nº)		26	26	6	6	4	6	Nº
SERVICIO MARPOL (%)		49%	96%	86%	86%	100%	50%	%
SERVICIO TÉCNICO-NÁUTICO (Nº)		9	9	3	3	3	3	Nº
SERVICIO TÉCNICO-NÁUTICO (%)		17%	75%	75%	75%	60%	33%	%



CUESTIONARIOS DE MATERIALIDAD

- Aportar información clave para entender **qué aspectos preocupan** más a los grupos de interés de la APB
- Dibujar la **percepción de la imagen de la APB en el momento actual**, así como la **imagen deseada a futuro**, a partir de la selección de ciertos valores o atributos.
- Colaborar en el **desarrollo del enfoque de nuestro Plan de RSC** en línea con los aspectos más destacados
- Reforzar los elementos que deben de ser considerados como **relevantes en nuestra Memoria de Sostenibilidad**.

CUESTIONARIOS DE MATERIALIDAD



CUESTIONARIOS DE MATERIALIDAD

VISIÓN GLOBAL
 DIMENSIONES MÁS VALORADAS SEGÚN G.I. INTERNOS Y EXTERNOS:

	PRIMERA MÁS VALORADA		SEGUNDA MÁS VALORADA		TERCERA MÁS VALORADA	
GRUPOS INTERNOS	DIMENSIÓN LABORAL	3,54	DIMENSIÓN AMBIENTAL	3,52	DIMENSIÓN ECONÓMICA Y DE GESTIÓN	3,43
GRUPOS EXTERNOS	DIMENSIÓN AMBIENTAL	4,00	DIMENSIÓN INSTITUCIONAL Y DE GOBERNANZA	3,83	DIMENSIÓN ECONÓMICA Y DE GESTIÓN	3,69

CUESTIONARIOS DE MATERIALIDAD

VISIÓN GLOBAL
 ASPECTOS MATERIALES MÁS VALORADOS POR DIMENSIÓN Y PERSPECTIVA:

	GRUPOS DE INTERÉS INTERNOS		GRUPOS DE INTERÉS EXTERNOS	
DIMENSIÓN INSTITUCIONAL Y DE GOBERNANZA	Cumplimiento legal y prácticas responsables	3,84	Cumplimiento legal y prácticas responsables	4,13
DIMENSIÓN ECONÓMICA Y DE GESTIÓN	Calidad de servicio prestado en los puertos gestionados por la APB	3,88	Gestión sostenible de las infraestructuras portuarias	3,96
DIMENSIÓN AMBIENTAL	Efluentes, desechos y vertidos: gestión de residuos en puertos y lámina de agua	3,84	Efluentes, desechos y vertidos: gestión de residuos en puertos y lámina de agua	4,18
DIMENSIÓN LABORAL	Salario percibido y beneficios sociales	3,74	Seguridad y salud	3,78
DIMENSIÓN SOCIAL	Fomento de investigaciones y estudios relacionados con las actividades de la APB que generen valor para la sociedad	3,05	Impulso de proyectos de economía circular	3,77

¿QUÉ NOS HAN RESPONDIDO?

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL Y DE GOBERNANZA. VALORACIÓN DE ASPECTOS POR PERSPECTIVA

	Gestión ética y funcionamiento de los canales de denuncia	Transparencia informativa	Relación con los grupos de interés y desarrollo de canales efectivos de comunicación	Reputación institucional y gestión de riesgos	Cumplimiento legal y prácticas responsables	Políticas y mecanismos de prevención y control de la corrupción	Cooperación y alianzas para el desarrollo de la sostenibilidad con otras empresas y/o instituciones	Contribución al desarrollo de la sociedad por la vía de la innovación responsable	Digitalización y ciberseguridad	Cultura y liderazgo en sostenibilidad
EXTERNO	3,60	3,97	3,81	3,73	4,13	4,00	3,84	3,67	3,76	3,78
INTERNO	3,29	3,28	3,34	3,47	3,84	3,67	3,24	3,21	3,55	3,26

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL Y DE GOBERNANZA



El aspecto material MÁS valorado tanto por los GI EXTERNOS como EXTERNOS fue el de **Cumplimiento legal y prácticas responsables**

¿QUÉ NOS HAN RESPONDIDO?

DIMENSIÓN ECONÓMICA Y DE GESTIÓN VALORACIÓN DE ASPECTOS POR PERSPECTIVA

	Rendimiento económico y autosuficiencia financiera de la APB	Impactos económicos de la APB en la sociedad	Planificación de infraestructuras portuarias a partir de criterios de sostenibilidad	Gestión sostenible de las infraestructuras portuarias	Calidad de servicio prestado en los puertos gestionados por la APB	Interfaz puerto-ciudad: actuaciones e inversiones de la APB que tienen impacto en la ciudad más allá del puerto	Desarrollo de criterios de contratación y compra responsable vinculados a objetivos sociales y/o medioambientales y cláusulas especiales de contratación	Fomento de bonificaciones y ayudas para el impulso de la RSC en toda la cadena de valor	Transparencia en la gestión de cada área de la APB	Trazabilidad de los procesos
EXTERNO	3,28	3,54	3,94	3,96	3,88	3,65	3,59	3,45	3,91	3,68
INTERNO	3,50	3,43	3,59	3,57	3,88	3,14	3,28	2,91	3,59	3,38

DIMENSIÓN ECONÓMICA Y DE GESTIÓN

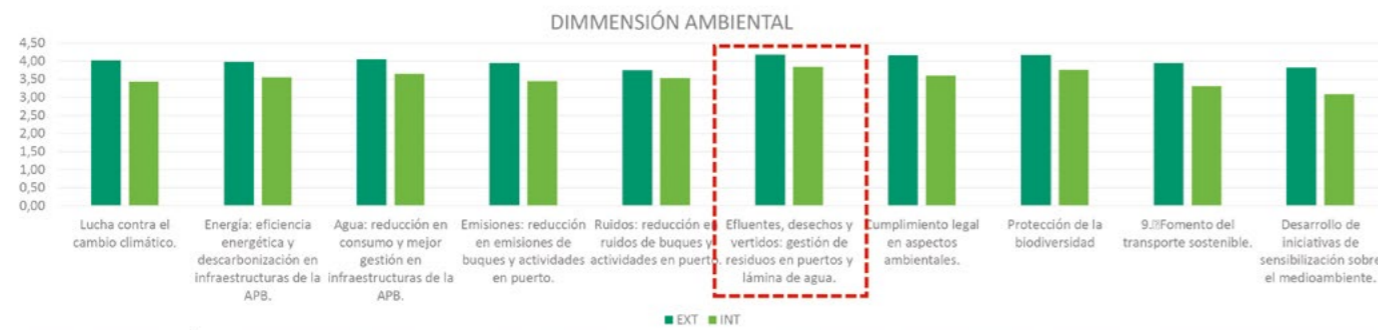


El aspecto material MÁS valorado por los GI EXTERNOS fue el de **Planificación de infraestructuras portuarias a partir de criterios de sostenibilidad**.
 Por parte de los GI INTERNOS fue **Calidad de servicio prestado en los puertos gestionados por la APB**.

¿QUÉ NOS HAN RESPONDIDO?

DIMENSIÓN AMBIENTAL VALORACIÓN DE ASPECTOS POR PERSPECTIVA

	Lucha contra el cambio climático	Energía: eficiencia energética y descarbonización en infraestructuras de la APB	Agua: reducción en consumo y mejor gestión en infraestructuras de la APB	Emisiones: reducción en emisiones de buques y actividades en puerto	Ruidos: reducción en ruidos de buques y actividades en puerto	Efluentes, desechos y vertidos: gestión de residuos en puertos y lámina de agua	Cumplimiento legal en aspectos ambientales	Protección de la biodiversidad	Fomento del transporte sostenible	Desarrollo de iniciativas de sensibilización sobre el medioambiente
EXTERNO	4,02	3,98	4,05	3,95	3,74	4,18	4,16	4,17	3,95	3,82
INTERNO	3,43	3,55	3,66	3,45	3,53	3,84	3,60	3,76	3,31	3,09



El aspecto material MÁS valorado tanto por los GI EXTERNOS como EXTERNOS fue el de **Efluentes, desechos y vertidos: gestión de residuos en puertos y lámina de agua**.

¿QUÉ NOS HAN RESPONDIDO?

DIMENSIÓN LABORAL VALORACIÓN DE ASPECTOS POR PERSPECTIVA

	Seguimiento y mejora del clima laboral	Seguridad y salud	Formación y mejora de la empleabilidad	Gestión y retención del talento	Procedimientos de selección para el acceso a puestos de trabajo en la APB	Salario percibido y beneficios sociales	Plan de carrera dentro de la APB	Desarrollo de acciones que mejoren el sentimiento de pertenencia	Medidas para la conciliación de la vida personal, familiar y profesional	Diversidad, igualdad e inclusión
EXTERNO	3,59	3,78	3,72	3,77	3,72	3,66	3,47	3,45	3,76	3,73
INTERNO	3,72	3,66	3,50	3,57	3,41	3,74	3,66	3,47	3,53	3,17



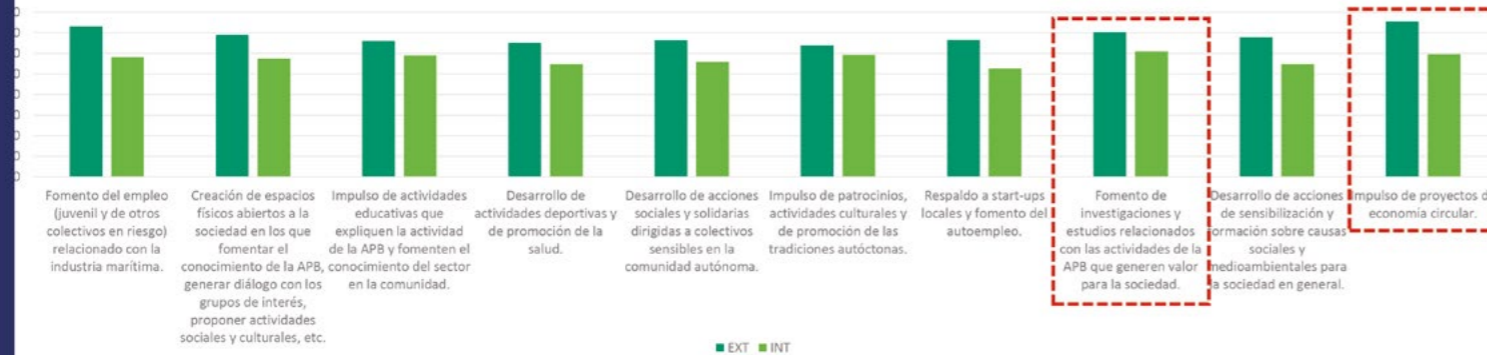
El aspecto material MÁS valorado por los GI EXTERNOS fue el de **Seguridad y salud**.
 Por parte de los GI Internos fue el **Salario percibido y beneficios sociales**.

¿QUÉ NOS HAN RESPONDIDO?

DIMENSIÓN SOCIAL. VALORACIÓN DE ASPECTOS POR PERSPECTIVA

	Fomento del empleo (juvenil y de otros colectivos en riesgo) relacionado con la industria marítima.	Creación de espacios físicos abiertos a la sociedad en los que fomentar el conocimiento de la APB, generar diálogo con los grupos de interés, proponer actividades sociales y culturales, etc.	Impulso de actividades educativas que expliquen la actividad de la APB y fomenten el conocimiento del sector en la comunidad.	Desarrollo de actividades deportivas y de promoción de la salud.	Desarrollo de acciones sociales y solidarias dirigidas a colectivos sensibles en la comunidad autónoma.	Impulso de patrocinios, actividades culturales y de promoción de las tradiciones autóctonas.	Respaldo a start-ups locales y fomento del autoempleo.	Fomento de actividades de la APB que generen valor para la sociedad.	Desarrollo de acciones de sensibilización y formación sobre causas sociales y medioambientales para la sociedad en general.	Impulso de proyectos de economía circular.
EXTERNO	3,66	3,45	3,30	3,26	3,32	3,19	3,33	3,52	3,40	3,77
INTERNO	2,91	2,88	2,95	2,74	2,79	2,97	2,64	3,05	2,74	2,98

DIMENSIÓN SOCIAL EXTERNA



El aspecto material MÁS valorado por los GI EXTERNOS fue el de *Impulso de proyectos de economía circular*.
 Por parte de los GI Internos fue el *Fomento de actividades de la APB que generen valor para la sociedad*.

¿QUÉ NOS HAN RESPONDIDO?

ASPECTOS MATERIALES DE MAYOR PUNTUACIÓN POR DIMENSIÓN Y AÑO. G. INTERNOS

	2021		2022	
DIMENSION INSTITUCIONAL Y DE GOBERNANZA	Políticas y mecanismos de prevención y control de la corrupción	88,1%	Cumplimiento legal y prácticas responsables	76,8%
DIMENSION ECONÓMICA Y DE GESTIÓN	Interfaz puerto-ciudad: actuaciones e inversiones de la APB que tienen impacto en la ciudad más allá del puerto	81,0%	Calidad de servicio prestado en los puertos gestionados por la APB	77,6%
DIMENSION AMBIENTAL	Cumplimiento legal en aspectos ambientales	82,6%	Efluentes, desechos y vertidos: gestión de residuos en puertos y lámina de agua	76,8%
DIMENSION LABORAL	Diversidad, igualdad e inclusión	80,4%	Salario percibido y beneficios sociales	74,8%
DIMENSION SOCIAL	Impulso de proyectos de economía circular	78,1%	Fomento proyectos y actividades de la APB que generen valor para la sociedad	61,0%

¿QUÉ NOS HAN RESPONDIDO?

ASPECTOS MATERIALES DE MAYOR PUNTUACIÓN POR DIMENSIÓN Y AÑO. G. EXTERNOS

	2021		2022	
DIMENSION INSTITUCIONAL Y DE GOBERNANZA	Políticas y mecanismos de prevención y control de la corrupción	77,8%	Cumplimiento legal y prácticas responsables	82,6%
DIMENSION ECONÓMICA Y DE GESTIÓN	Gestión sostenible de las infraestructuras portuarias	80,8%	Gestión sostenible de las infraestructuras portuarias	79,2%
DIMENSION AMBIENTAL	Efluentes, desechos y vertidos: gestión de residuos en puertos y lámina de agua	83,6%	Efluentes, desechos y vertidos: gestión de residuos en puertos y lámina de agua	83,6%
DIMENSION LABORAL	Fomento del empleo (juvenil y de otros colectivos en riesgo) relacionado con la industria marítima	74,5%	Seguridad y salud	75,6%
DIMENSION SOCIAL	Impulso de proyectos de economía circular	73,4%	Impulso de proyectos de economía circular	75,4%



ANEXO VIII. SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

- ✓ Plan de autoprotección.
- ✓ Evaluaciones y planes de protección de puerto.
- ✓ Evaluaciones y planes de protección de Instalaciones Portuarios.



ANEXO IX. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN,
RELACIÓN PUERTO CIUDAD E
INDICADORES SOCIALES, DIGITALIZACIÓN
Y TRANSPARENCIA

AYUDAS A LA NAVEGACIÓN - INDICADORES (II)

Usos Complementarios en faros					
Nombre faro (insertar tantas líneas como sea necesario)	Uso				
Faro de Portopí	Exposición				
Faro de Formentor	Restauración				
Faro de Tramuntana	Exposición				
Faro de Portocolom	Científico				
Faro de Ses Salines	Científico				
Faro de Favàritx	Exposición				
Faro de Cavallería	Exposición				
Faro d'Artrutx	Restauración				
Faro de La Mola	Exposición				
PLAN DE INSPECCIÓN					
Nº Balizamientos de terceros excluyendo ODAS	208				
Nº total de señales de terceros	208				
¿Hay aprobado un Plan de Inspección?	SI	Fecha de aprobación del plan de inspección:	09-03-10		
Ultima fecha revisión Plan de Inspección por Puertos del Estado	25-02-20				
Disponibilidad					
Categoría	categoría 1	categoría 2	categoría 3		
% Disponibilidad del servicio Red Litoral	99,909	99,827	99,977		
% Disponibilidad del servicio baliz. portuario	100%	100%	100%		
Tiempo medio de resolución de incidencias Red litoral	7,571	5,917	5		
Tiempo medio de resolución de incidencias baliz. portuario	6,255	5,452	4,857		
Disponen de sistema de calidad aplicado al servicio AtoN	No	No	No		
Indicador					
Número total de señales de la AP	172				
Numero de señales renovadas	100%				
Número de señales con control remoto	100%				
Número de empleados con dedicación 100 % AtoN	5				
Numero de embarcaciones dedicadas a AtoN	3				
Gastos AtoN por tipos de señal	Faros	Balizas terrestres	Balizas acceso marítimo	Balizas Rio	Otros
Gasto personal en AToN (€)	139.550	76.118	38.059	0	0
Gastos mantenimiento y explotación en AToN (€)	818.867	446.655	223.327	0	0
Total Gastos AtoN	958.417	522.773	261.386	0	0
	55%	30%	15%		
	(34 faros)	(95 balizas terr)	(43 balizas acc m)		
				IVA Incluido (21% NO DEDUCIBLE)	

AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (I)

CAPITAL HUMANO	IGUALDAD	Indicador	2022	2027			
		Plantilla media Total:					
		Hombres (%)	75%	68%			
		Mujeres (%)	25%	32%			
		Personal fuera convenio:					
		Hombres (%)	81%	71%			
		Mujeres (%)	19%	29%			
		Retribución media fuera de convenio:					
		Hombres (€/año)	66.199	73.300			
		Mujeres (€/año)	60.316	67.800			
		Personal dentro de convenio					
		Hombres (%)	74%	68%			
	Mujeres (%)	26%	32%				
	Retribución media dentro de convenio:						
	Hombres (€/año)	34.884	38.100				
	Mujeres (€/año)	31.841	35.800				
	PLAN DE IGUALDAD:						
	¿Tiene aprobado un Plan de Igualdad?	SI	Fecha de aprobación:	26-07-11			
ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	Plantilla media Total:	2022	2027				
	Empleados con discapacidad (%)	3,0%	3,0%				
	Personal con discapacidad						
	Dentro de convenio (%)	3,0%	3,0%				
	Fuera de convenio (%)	0,0%	0,0%				
	PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL:						
¿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	41	Nº empleados participantes	482	
CÓDIGO ÉTICO	CÓDIGO ÉTICO:						
	¿Tiene aprobado un Código de Conducta Ético?	SI	Fecha de aprobación:	28-09-22			
	¿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:	2024			
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	2017	
	¿Existe un mecanismo reglado de ayudas puerto-ciudad?	NO	Pendiente aprobación por Consejo de Administración.				

DIGITALIZACIÓN

1.			
¿Dispone de un plan de digitalización de la Autoridad Portuaria y de procesos de la comunidad portuaria?	SI	Si, tenemos un plan estratégico de administración electrónica	
2.			
¿Dispone la Autoridad Portuaria y los operadores de su comunidad portuaria de Robotización, automatización, equipos u objetos IoT ("Internet of Things")?	SI	Si, tenemos cámaras de seguridad (CCTV), gestión remota de infraestructuras (domótica) en algunas instalaciones	
¿Dispone de una plataforma o ecosistema digital que integre PMS ("Port Management System ") y otros datos generados por la Autoridad Portuaria con el PCS ("Port Community System")?	SI	Datos de IoT de sensores y automatización	SI Si, las escalas se inician y se finalizan con al información del AIS de los buques.
		Datos de operaciones generados por otros operadores de la comunidad portuaria	SI Si, desde el PCS se pueden introducir información como los residuos reales que un operador ha retirado de un buque. En breve habrá otros servicios como el enganche y desenganche de las pasarelas del pasaje, repostaje de combustible, etc...
¿Realiza la integración de datos en tiempo real o los comparte en tiempo real?	SI	Si, por ejemplo integramos datos desde tablets y compartimos el estado de las escalas desde nuestra web.	
¿Enfoque en ciberseguridad limitado a sistemas de la Autoridad Portuaria (AP) o también a sistemas de la comunidad portuaria (CP)?	Sistemas AP y CP	Nuestro principal enfoque en ciberseguridad está limitado a la AP, aunque también nos preocupa el PCS que afecta a la comunidad portuaria.	
3.			
¿Los intercambios de datos entre sistemas de la Comunidad Portuaria estan basados en API?	NO		
Participa la AP o algun operador de la CP en algun proyecto de estandarizacion internacional DCSA, IALA, UNECE-MMT, WCO, ISO	SI	La ISO 30301 de archivo para poder digitalizar todos nuestros procedimientos administrativos	
4.			
¿Existe incorporación por la Autoridad Portuaria y/o operadores de la Comunidad Portuaria de tecnologías 5 G, IA (inteligencia artificial), Blockchain y base de datos distribuida?	SI	Si, por ejemplo en IA tenemos un sistema de ciberseguridad basado en IA y tenemos dos proyectos sobre la mesa para implantar cámaras con IA para reconocer eventos y crear un asistente virtual en nuestra web oficial y sede electrónica para ayudar a los ciudadanos a encontrar información sobre nuestros procedimientos administrativos.	
5.			
Participa la AP o algun operador de la CP en algun proyecto para: Optimizacion procesos escala o servicios portuarios a buques, Trazabilidad en cadena suministro, Visibilidad oferta en cadena de suministro, Corredores digitales con otros puertos	SI	<p>Recogidas de residuos (WASDIS), solicitud de escaner, pasarelas, Yokohamas, suministros de agua a buques y ahora suministros de Cold Ironing.</p> <p>Desde el PCS se han puesto en marcha varios procedimientos en un entorno digitalizado, el prestatario del servicio de recogida de residuos, tiene acceso a las declaraciones que hacen los consignatarios a través del PCS para confirmar su recogida e anotar la cantidad exacta que se retira a partir de la cantidad declarada. De esta forma se puede hacer un seguimiento más preciso y en mucho menos tiempo de la cantidad de residuos que se retiran de los buques. Se ha puesto en marcha unos controles en el PCS sobre las declaraciones de listas de pasajeros para cobrar las subvenciones por residencia para que las navieras puedan hacer un seguimiento para tener confirmación de recepción en Puertos del Estado.</p> <p>En breve se pondrá un marcha un procedimiento que se ha estado analizando estos pasados meses para poder gestionar todas las solicitudes de suministro de energía eléctrica para ser más eficientes en la gestión y liquidación de este tipo de servicios mejorando los tiempos de respuestas y evitando errores sobre las facturas de la tarifa de suministro de agua a buques.</p>	

TRANSPARENCIA INDICADORES

Accesibilidad al portal de Transparencia

El portal de la transparencia de la AP debe desdoblarse en dos apartados:

1.1 Apartado que recoja las **obligaciones de publicidad activa**. Este enlace a su vez contendrá los epígrafes que se especifican en este documento

1.2 Un enlace al Portal de la Transparencia de la AGE para que los ciudadanos puedan ejercer el **derecho de acceso a documentación pública**. Con ello se proporciona al ciudadano una herramienta para pedir documentación pública, centralizándose las solicitudes en dicho portal.

¿Dispone de enlace específico al portal de la transparencia de esa AP en la página de Inicio de su web?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/transparencia
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Dispone de la información que debe ser objeto de publicidad activa de acuerdo con la LTAIBG ⁽¹⁾ (arts. 6 a 8) y TRLPMM (art. 168), recogida de manera organizada en el enlace específico de transparencia de esa AP?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/transparencia
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Dispone de un enlace que permita acceder a portal de la transparencia de la Administración General del Estado https://transparencia.gob.es/ para poder ejercer el derecho de acceso a documentación pública, esto es, para poder hacer petición de documentos a través de ese enlace?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/transparencia
		Fecha prevista en caso negativo	

Obligaciones de publicidad activa en materia de transparencia**1. Información institucional organizativa y de planificación. ⁽²⁾**

(Art. 6.1 LTAIBG ⁽¹⁾).

¿Esta disponible Información organizativa de la Autoridad Portuaria?	SI	¿Existe organigrama actualizado?	SI	Enlace de acceso	https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/itxa/1460/organigrama
				Fecha prevista en caso negativo	
		Indicar nivel de desarrollo	Presidente, Director y fuera de convenio (nominativos)		
¿Esta disponible el perfil y trayectoria profesional de los altos cargos?	SI			Enlace de acceso	//">https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/uadmin/62/presidencia // https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/uadmin/65/direccio
				Fecha prevista en caso negativo	
¿Existe información sobre la composición del Consejo de Administración de la AP?	SI			Enlace de acceso	https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/itxa/1812/consell-dadministracio
				Fecha prevista en caso negativo	

2. Planes y programas anuales y plurianuales ⁽³⁾

(Art. 6.2 LTAIBG ⁽¹⁾).

¿Existe información sobre planes anuales y plurianuales?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/plan-de-empresa
		Fecha prevista en caso negativo	

TRANSPARENCIA INDICADORES

3. Información de relevancia jurídica ⁽⁴⁾(Art. 7 LTAIBG⁽¹⁾).

¿Contiene este epígrafe la información referida a la normativa sectorial por la que se rige el organismo en el ejercicio de sus funciones?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/biblioteca?shs_term_node_tid_depth=60&shs_term_node_tid_depth=60
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Contiene este epígrafe la información referida a las ordenanzas portuarias?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/biblioteca?shs_term_node_tid_depth=125
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Contiene este epígrafe información sobre las DEUPs?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/alcudia/planificacion // https://www.portsdebalears.com/ca/eivissa/planificacio // https://www.portsdebalears.com/es/mao/planificacion // https://www.portsdebalears.com/ca/palma/planificacio // https://www.portsdebalears.com/ca/savina/planificacio
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Contiene este epígrafe la información sobre los planes especiales de ordenación de espacios portuarios?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/alcudia/planificacion // https://www.portsdebalears.com/ca/eivissa/planificacio // https://www.portsdebalears.com/es/mao/planificacion // https://www.portsdebalears.com/ca/palma/planificacio // https://www.portsdebalears.com/ca/savina/planificacio
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Contiene este epígrafe la información de los expedientes que se encuentran sometidos a un periodo de información pública durante su tramitación?	SI	Enlace de acceso	https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/fitxa/seccio/34559/1244/expedientes-en-informacion-pub
		Fecha prevista en caso negativo	

4. Información económica presupuestaria y estadística

(Art. 8 de la LTAIBG⁽¹⁾).

¿La Autoridad Portuaria publica en su web la información sobre contratos prevista en el artículo 8.1 a) de la LTAIBG? ⁽⁵⁾	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/transparencia
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Recoge las modificaciones de los contratos?	SI		
¿Recoge información sobre los desistimientos de los contratos?	SI		
¿Recoge información sobre las renunciaciones de los contratos?	SI		
¿Recoge información trimestral sobre los contratos menores?	SI		
¿Existe además un enlace al perfil del contratante de esa AP en la Plataforma de contratación del sector público?	SI	Enlace de acceso	https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/fitxa/1175/perfil-del-contratante
¿Existen datos estadísticos sobre el porcentaje en volumen presupuestario de contratos adjudicados a través de cada uno de los procedimientos previstos en la Ley de Contratos del Sector Público?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/transparencia
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Esta disponible la relación de los convenios suscritos por la Autoridad	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/transparencia

TRANSPARENCIA INDICADORES

¿Existe acceso a la información Portuaria en su web?	SI	Fecha prevista en caso negativo	
¿Esta disponible la relación de subvenciones y ayudas públicas concedidas a la Autoridad Portuaria en su web ⁽⁶⁾ ?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/transparencia
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Se incluye en la web de la Autoridad Portuaria información sobre el reconocimiento de compatibilidades ⁽⁷⁾ ?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/transparencia
		Fecha prevista en caso negativo	
Datos económicos y Estadísticos			
¿Existe acceso a las cuentas anuales aprobadas?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/biblioteca?shs_term_node_tid_depth=126
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Existe acceso a los informes de auditoría de cuentas anuales de la IGAE? ⁽⁸⁾	SI	Enlace de acceso	https://portsdebalears.com/es/biblioteca?shs_term_node_tid_depth=180
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Existe acceso a las retribuciones de los altos cargos?	SI	Enlace de acceso	https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/uadmin/62/presidente
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Existe acceso a información estadística con carácter mensual ?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/es/estadisticas
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Existe acceso a la última memoria anual publicada?	SI	Enlace de acceso	https://www.portsdebalears.com/sites/default/files/Media%20Root/APB_MemoriaAnual_2020.pdf
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Existe acceso a la información indicada en el artículo 168 del TRLPEMM ⁽⁹⁾ ?	SI	Enlace de acceso	https://seu.portsdebalears.gob.es/seuapb/fitxa/2692/tasas-y-tarifas-portuarias
		Fecha prevista en caso negativo	

TRANSPARENCIA INDICADORES

(¹) LTAIBG: Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno:

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2013/BOE-A-2013-12887-consolidado.pdf>

(²) Se trata de información relativa a la normativa por la que se rigen los organismos portuarios en el ejercicio de sus funciones, así como su estructura organizativa. Deberá contener, además, un organigrama actualizado que identifique a los altos cargos y a las diferentes estructuras competenciales, reflejando sus relaciones jerárquicas. En relación con los altos cargos, deberá incluirse su perfil y trayectoria profesional. Se pueden incluir también aquí las retribuciones de los altos cargos, aunque su lugar idóneo es en el apartado 4.

(³) 6.2 LTAIBG: "Las Administraciones Públicas publicarán los planes y programas anuales y plurianuales en los que se fijen objetivos concretos, así como las actividades, medios y tiempo previsto para su consecución. Su grado de cumplimiento y resultados deberán ser objeto de evaluación y publicación periódica junto con los indicadores de medida y valoración, en la forma en que se determine por cada Administración competente".

Para dar cumplimiento a este artículo se podría incluir la siguiente información: el Presupuesto del Plan de Empresa; los objetivos de gestión; los planes de inversiones; objetivos de medio ambiente (memoria de sostenibilidad); planes estratégicos; planes de objetivos, PAU y PIM

(⁴) El artículo 7 de la LTAIBG establece que deberá publicarse información de relevancia jurídica. En este apartado debe incluirse la normativa sectorial de aplicación; las ordenanzas y demás actos con trascendencia jurídica que emitan las AAPP; así como todos aquellos expedientes que, desde el punto de vista competencial de las AAPP, deban ser sometidos a un periodo de información pública durante su tramitación. También pueden incluirse las DEUPs, los reglamentos de policía, las tarifas por servicios comerciales aprobadas, órdenes de valoración de terrenos y lámina de agua, ordenanzas, los Planes interiores marítimos (PIM)

(⁵) Con la obligación de publicidad activa prevista en el art. 8.1a) LTAIBG, que incluye los contratos menores. El enlace a la plataforma de contratación del estado es <https://contrataciondelestado.es>

(⁶) En este epígrafe deberán recogerse las ayudas y subvenciones otorgadas por las AAPP, debiendo hacerse referencia a que las subvenciones y ayudas públicas concedidas están publicadas en el enlace del Sistema Nacional de Publicidad de Subvenciones del Ministerio de Hacienda. <https://www.infosubvenciones.es>
En relación con las subvenciones que procedan de fondos comunitarios de las que sean beneficiarias las AAPP, se considera una buena práctica recogerlas también en sus páginas web.

(⁷) Podrá incluirse el siguiente texto: "las resoluciones de autorización o reconocimiento de compatibilidad que afectan al personal de la Autoridad Portuaria de se pueden consultar mediante el siguiente enlace del Portal de Transparencia:

https://transparencia.gob.es/transparencia/transparencia_Home/index/PublicidadActiva/OrganizacionYEmpleo/Resoluciones-de-autorizacion-compatibilidad.html

(⁸) El enlace a los informes públicos de la IGAE, cuentas anuales y memoria de las AAPP es

<https://www.igae.pap.hacienda.gob.es/sitios/igae/es-ES/Paginas/inicio.aspx>

(⁹) Artículo 168 TRLPEDM: Las cuotas íntegras de las tasas de utilización, las bases imponibles y gravámenes de la tasa de ocupación y las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias, así como los coeficientes correctores, deberán encontrarse publicadas en el portal de internet propio de cada Autoridad Portuaria. Puertos del Estado deberá consolidar dicha información en su propio portal.



ANEXO X. OBJETIVOS OPERATIVOS.

- ✓ Cumplimiento de los objetivos de gestión 2022.
- ✓ Actualización del plan de objetivos de gestión 2023.
- ✓ Plan de objetivos de gestión 2024.

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2022 -2023 -2024

Objetivos 2022	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.	Terminado	100%	<ul style="list-style-type: none"> - DEUP del Puerto de Alcúdia: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta (100% ejecutado) - DEUP del Puerto de Palma: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta (100% ejecutado) - DEUP La Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta (100% ejecutado) - Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación definitiva (100% ejecutado) - Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación (100% ejecutado)
Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.	En Curso	30%	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración pliegos para elección de solución más ventajosa para nueva concesión náutico-dep en Cala Figuera (Maó) (5% ejecutado) - Elaboración Pliegos E.M. Botafoch (25% ejecutado) - Redacción de Bases del concurso de la concesión para la gestión y explotación de edificio de antiguas oficinas de la APB (Palma) (0% ejecutado) - Otorgamiento de la concesión para la gestión y explotación bar-cafetería en Estación Marítima (Alcúdia). (90% ejecutado)
Elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre, practicaje y remolque	En Curso	29%	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración del borrador del Pliego de amarre en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa (7% ejecutado) - 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 (85% ejecutado) - 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 (5% ejecutado) - 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 (20% ejecutado)
Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla	En Curso	98%	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración del Plan Formativo trienal con mayor orientación al puesto de trabajo (100% ejecutado) - Análisis de necesidades de personal en las diferentes unidades organizativas (95% ejecutado)
Consolidación y desarrollo del Sistema Integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001, 14001 y 30301)	En Curso	47%	<ul style="list-style-type: none"> - 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. (40% ejecutado) - Ajuste, adaptación y consolidación de los procedimientos que se vayan automatizando (100% ejecutado) - Inicio de la elaboración de mapa de indicadores, incluyendo definición y máximo grado de automatización. (0% ejecutado)
Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las Infraestructuras	En Curso	34%	<ul style="list-style-type: none"> - Seguimiento de los trabajos de asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio: definición de estándares LOD y EIR, y sesiones formativas (100% ejecutado) - Finalización de los trabajos de la base de datos de las aplicaciones informáticas para el inventario y la gestión de activos (0% ejecutado) - Inicio de los trabajos de A.T. para implantación de sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios (0% ejecutado)
Elaboración y desarrollo del Plan Estratégico de Administración Electrónica	En Curso	49%	<ul style="list-style-type: none"> - Finalización de la elaboración del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025 (55% ejecutado) - Implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025: Implantación gestión electrónica procedimiento Consejo Administración, GMAO, Sanciones; integración en SIR (0% ejecutado) - Integración y mejora de la relación con el gestor documental de las herramientas de: registro y notificación, contratación (Pixelware) y gestión portuaria (Posidonia) (60% ejecutado) - Formación de usuarios en el repositorio de expedientes electrónicos (RIPEA) (60% ejecutado) - Creación de Portal de Info (PCS). (70% ejecutado)
Desarrollo del Plan de Mantenimiento Integral	En Curso	10%	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de los trabajos de integración del sistema GMAO-ROSMIMAN con los sistemas (Portafirm y ESRI) (20% ejecutado) - Inicio de la integración en el GMAO de la inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado (0% ejecutado)
Desarrollo del Plan de Accesibilidad Universal	Terminado	100%	<ul style="list-style-type: none"> - Finalización de los proyectos para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina (100% ejecutado) - Inicio de las obras en Palma (100% ejecutado)
Elaboración y desarrollo de Plan Tecnológico para la transformación en "puertos inteligentes"	En Curso	45%	<ul style="list-style-type: none"> - Aprobación del Plan Tecnológico (90% ejecutado) - Inicio de la actualización de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB (0% ejecutado)
Optimización y mejora de las Infraestructuras	Terminado	100%	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración del Plan de Adaptación al Cambio Climático (100% ejecutado)
Valoración de los terrenos y aguas portuarias y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación	Terminado	100%	<ul style="list-style-type: none"> - Seguimiento y ejecución de trámites para la aprobación de las valoraciones de los terrenos y lámina de agua de los puertos (100% ejecutado) - 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 (100% ejecutado)
Implantación de la Estrategia ambiental	En Curso	28%	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de la oficina técnica ambiental (0% ejecutado) - Diagnóstico inicial del grado de implantación de la estrategia ambiental. (100% ejecutado) - Inicio del análisis para la incorporación de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos (20% ejecutado) - Inicio del análisis para la supervisión ambiental en los contratos y autorizaciones y concesiones adjudicadas u otorgadas por el puerto. (20% ejecutado) - Creación de indicador para obtener el grado de implantación de la estrategia ambiental (0% ejecutado)
Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB	Terminado	100%	<ul style="list-style-type: none"> - 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 (100% ejecutado) - Implantación de las medidas de plan de protección del puerto de Palma (100% ejecutado)

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2022 -2023 -2024

Objetivos 2023	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"> - DEUP del Puerto de Alcúdia: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta - DEUP del Puerto de Palma: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta - DEUP La Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta - Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación - Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación - Plan Especial de Maó: Preparar pliegos de licitación de A.T. para iniciar elaboración - Actualización del Plan Estratégico de la APB
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"> - Inicio de la elaboración de pliegos y licitación del concurso para elección de solución más ventajosa para nueva concesión náutico-dep en Cala Figuera (Maó) - Inicio de la elaboración de pliegos de la concesión para la gestión y explotación de la EM de Botafoch (Eivissa) - Estudio de la concesión para la gestión y explotación del edificio de antiguas oficinas de la APB (Palma)
Elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre, practicaje y remolque	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - 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 - 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
Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Ejecución del Plan Formativo con mayor orientación al puesto de trabajo - Finalización del estudio de necesidades de personal en las diferentes unidades organizativas
Consolidación y desarrollo del Sistema Integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001, 14001 y 30301)	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Mantener la Certificación ISO 30301 ampliando el alcance a más procedimientos administrativos electrónicos de la APB e incorporando los de operaciones portuarias. - Finalización de la elaboración de mapa de indicadores, incluyendo definición y máximo grado de automatización.
Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las Infraestructuras	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Seguimiento de trabajos de asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio: definición de estándares LOD y EIR, y sesiones formativas - Inicio de la implantación del sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios
Elaboración y desarrollo del Plan Estratégico de Administración Electrónica	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de la implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025 - Inicio de la implantación de nuevos servicios de información al viajero del Portal de Información Digital para la mejora de la comunicación electrónica con los Consignatarios (PCS)
Desarrollo del Plan de Mantenimiento Integral	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo 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) - Desarrollo de la integración en el GMAO de la inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado
Desarrollo del Plan de Accesibilidad Universal	En Curso	-Licitación de las obras para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina
Elaboración y desarrollo de Plan Tecnológico para la transformación en "puertos inteligentes"	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Aprobación del Plan Tecnológico -Redacción de trabajos para la actualización de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB
Optimización y mejora de las Infraestructuras y espacios portuarios	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Aprobación del Plan de Adaptación al Cambio Climático - Iniciar el estudio y el análisis de los trámites para disponer de una zona de Actividades Logísticas en las inmediaciones del Puerto de Eivissa
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"> - Inicio de trámites para realizar la información pública de las valoraciones de los terrenos y lámina de agua de los puertos - Inicio de trámites para realizar la información pública de las valoraciones de los terrenos afectados a la señalización marítima.
Implantación de la Estrategia ambiental	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de los trabajos de la oficina técnica ambiental - Incluir la incorporación de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos - Incluir la supervisión ambiental en los contratos, autorizaciones y concesiones adjudicadas u otorgadas en los puertos - Monitorización del grado de implantación de la estrategia ambiental
Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Actualización de los planes de emergencia interior a la norma básica de autoprotección de 2007 y al Convenio con la Dirección General de la Marina Mercante junio 2022 - Revisión del plan de protección del puerto de Eivissa.
Incrementar la contratación del personal	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de un estudio para dimensionamiento de plantilla - Contratación de A.T. para la selección del personal
Aseguramiento de los calados operativos en los canales de navegación y en las dársenas	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Iniciar el estudio para llevar a cabo las gestiones y tramitaciones pertinentes para disponer de puntos de vertido (marítimos y terrestres) del material procedente de dragados. - Inicio de la tramitación para habilitar un Punto Vertido Marítimo en Alcúdia
Mejora del sistema de control de tráfico marítimo entre Eivissa y la Savina	En Curso	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de las medidas para implantar el sistema de Port-Control - Análisis de riesgos en el sistema de navegación de Eivissa-la Savina

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2022 -2023 -2024

Objetivos 2024	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.	<ul style="list-style-type: none"> - DEUP del Puerto de Alcúdia: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta - DEUP del Puerto de Palma: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta - DEUP La Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta elevación al Consejo para continuación o reiniciación con nueva propuesta - Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación - Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación - Plan Especial de Maó: Adjudicación de A.T. para iniciar elaboración - Aprobación del Plan Estratégico de la APB
Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración pliegos y licitación del concurso para elección de solución más ventajosa para nueva concesión náutico-dep en Cala Figuera (Maó) - Elaboración de pliegos de la concesión para la gestión y explotación de la EM de Botafoc (Eivissa) - Licitación de concesión para la gestión y explotación de edificio de antiguas oficinas de la APB (Palma)
Elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre y practicae.	<ul style="list-style-type: none"> - Aprobación y publicación en el BOE del Pliego de amarre de los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa - Aprobación y publicación en el BOE del Pliego de practicae de los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa
Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla	<ul style="list-style-type: none"> - Continuar con la ejecución del Plan Formativo con mayor orientación al puesto de trabajo, y elaborar pliegos para contratar una AT de gestión integral de la formación
Consolidación y desarrollo del Sistema Integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001, 14001 y 30301)	<ul style="list-style-type: none"> - Mantener la Certificación ISO 30301 ampliando el alcance a más procedimientos administrativos electrónicos de la APB
Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las Infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de la implantación de los trabajos de asesoramiento, formación y acompañamiento en la gestión del cambio: definición de estándares LOD y EIR, y sesiones formativas - Incorporación de los estándares BIM de la APB en pliegos de contratación de proyectos y obras - Seguimiento de la implantación del sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios
Elaboración y desarrollo del Plan Estratégico de Administración Electrónica	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de la implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025 - Inicio de la implantación de nuevos servicios de información al viajero del Portal de Información Digital para la mejora de la comunicación electrónica con los Consignatarios (PCS) - Implantación en el PCS de solicitud de servicios de entrega de residuos, suministro eléctrico de buques, solicitud de escalas de larga duración, solicitud de aguadas, pasarelas móviles y escaners. - Inclusión de metadatos de los expedientes de Dominio Público para su inclusión en el Gestor Documental
Desarrollo del Plan de Mantenimiento Integral	<ul style="list-style-type: none"> - 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) - Finalización integración en el GMAO de la inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado
Desarrollo del Plan de Accesibilidad Universal	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de obras para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina
Elaboración y desarrollo de Plan Tecnológico para la transformación en "puertos inteligentes"	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de las actuaciones derivadas del Plan Tecnológico - Finalización actualización de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB
Optimización y mejora de las Infraestructuras y espacios portuarios	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de trabajos de implantación de los parámetros meteoceánicos y otras variables para seguir y actualizar del PACC - Impulso y desarrollo de los proyectos, e inicio de las obras asociadas a la mitigación del Cambio climático (mejora de la eficiencia energética de edificios e infraestructuras, generación de energía renovable A20 y OPS) - Seguimiento del estudio y el análisis de los trámites para disponer de una zona de Actividades Logísticas en las inmediaciones del Puerto de Eivissa
Valoración de los terrenos y aguas portuarias y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de la información pública de las valoraciones de los terrenos y lámina de agua de los puertos - Inicio de la información pública de las valoraciones de los terrenos afectados a la señalización marítima
Implantación de la Estrategia Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Seguimiento de los trabajos de la oficina técnica ambiental - Actualizar la inclusión de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos - Actualizar la inclusión de la supervisión ambiental en los contratos, autorizaciones y concesiones adjudicadas u otorgadas en los puertos - Continuar con la monitorización del grado de implantación de la estrategia ambiental
Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB	<ul style="list-style-type: none"> - Trámite con la Dirección General de Emergencias del GOIB del plan de emergencia interior a la norma básica de autoprotección de 2007 y al Convenio con la Dirección General de la Marina Mercante junio 2022 - Aprobación por parte del Ministerio de Interior del plan de protección del puerto de Eivissa.
Incrementar la contratación del personal	<ul style="list-style-type: none"> - Análisis justificativo detallado de necesidades de plantilla - Seguimiento y ejecución del contrato de A.T. para la selección del personal
Aseguramiento de los calados operativos en los canales de navegación y en las dársenas	<ul style="list-style-type: none"> - Seguimiento y avance para llevar a cabo las gestiones y tramitaciones pertinentes para disponer de puntos de vertido (marítimos y terrestres) del material procedente de dragados. - Tramitación para habilitar un Punto Vertido Marítimo en Alcúdia
Mejora del sistema de control de tráfico marítimo entre Eivissa y la Savina	<ul style="list-style-type: none"> - Inicio de las medidas para implantar el sistema de Port-Control: - Inicio del desarrollo de un software VTS. - Inicio de la implantación de nuevas estaciones meteorológicas, nuevo sistema de CCTV, nuevos repetidores de radio para dar soporte al sistema de Port control.
Implantación de medidas de ciberseguridad	<ul style="list-style-type: none"> - Implantación de sistema multifactor de autenticación - Implantación de sistema EDR ante posibles ataques cibernéticos
Acciones encaminadas de RSC	<ul style="list-style-type: none"> - Aprobación e Implantación del plan de igualdad - Mejora del cumplimiento de los indicadores de transparencia - Contratación de AT para mejora de la cultura y valores

Objetivo	24 - Tramitación de los instrumentos de planificación y ordenación buscando el máximo grado de consenso técnico para facilitar la ejecución y la gestión de infraestructuras.		
Descripción			
Responsable	Joan Gili	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2008	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

05 - Agilizar la elaboración y tramitación de planes de infraestructura.

Meta Final			
Meta Actual			
% Consecución	0,00	Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	17 %	Segundo	17 %	Tercero	17 %	Cuarto	17 %
---	----------------	------	----------------	------	----------------	------	---------------	------

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 %
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	80 %	80 %	80 %	80 %
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	40 %	40 %	40 %	40 %
Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación		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 %
Plan Especial de Maó: Preparar pliegos de licitación de A.T. para iniciar elaboración		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Actualización 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)	

Objetivo	61 - Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.		
Descripción			
Responsable	Armando Parada	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2019	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

8 - Aumentar la participación de la iniciativa privada en inversión e ingresos

Meta Final			
Meta Actual			
% Consecución	0,00	Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	10 %	Segundo	10 %	Tercero	10 %	Cuarto	10 %
---	----------------	------	----------------	------	----------------	------	---------------	------

Iniciativas

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Inicio de la 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	5 %	5 %	5 %	5 %
Inicio de la elaboración de pliegos de la concesión para la gestión y explotación de la EM de Botafoch (Eivissa)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2019	31/12/2023	25 %	25 %	25 %	25 %
Estudio 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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	65 - Desarrollo del Plan de Mantenimiento Integral		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2019	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	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.

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
Desarrollo 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 %
Desarrollo de la 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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
--------------------------------------	--

Comentario (Segundo Trimestre)	
---------------------------------------	--

Comentario (Tercer Trimestre)	
--------------------------------------	--

Comentario (Cuarto Trimestre)	
--------------------------------------	--

Objetivo	66 - Desarrollo del Plan de Accesibilidad Universal		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2019	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
	Coste Presupuestario		0

Objetivos Estratégicos Relacionados

15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

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
Licitación de las 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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	67 - Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla		
Descripción			
Responsable	Jorge Vallespir	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

2 - Mejorar clima laboral

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
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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	69 - Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las infraestructuras		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

Meta Final			
Meta Actual			
% Consecución	0,00	Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	50 %	Segundo	50 %	Tercero	50 %	Cuarto	50 %
---	----------------	------	----------------	------	----------------	------	---------------	------

Iniciativas

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Seguimiento 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	100 %	100 %	100 %	100 %
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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	71 - Elaboración y desarrollo del Plan Estratégico de Administración Electrónica		
Descripción			
Responsable	Javier Segovia	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

1 - Digitalización de los procedimientos de la APB, reduciendo el consumo de papel

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
Inicio de implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio 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	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	72 - Elaboración y desarrollo del Plan Tecnológico para la transformación en "puertos inteligentes"		
Descripción			
Responsable	Jorge Martín	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/04/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

S07 - Innovación

Meta Final			
Meta Actual			
% Consecución	0,00	Comentario	
% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	45%	Segundo
			45%
	Tercero	45%	Cuarto
			45%

Iniciativas

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Aprobación del Plan Tecnológico		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	90%	90%	90%	90%
Redacción de trabajos para la 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)	

Objetivo	73 - Valoración de los terrenos y aguas portuarias y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación		
Descripción			
Responsable	Joan Gili	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/09/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

05 - Agilizar la elaboración y tramitación de planes de infraestructura.

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
Inicio de trámites para realizar 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 trámites para realizar la información pública de las valoraciones de terrenos afectados a la señalización marítima		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)	

Objetivo	77 - Consolidación y desarrollo del Sistema Integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001, 14001 y 30301)		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2021	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

Meta Final			
Meta Actual			
% Consecución	0,00	Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	0 %	Segundo	0 %	Tercero	20 %	Cuarto	20 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	------	---------------	------

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 %	40 %	40 %
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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	92 - Elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre, practicae y remolque		
Descripción			
Responsable	Eva González Alonso	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2022	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

11 - Facilitar servicios con la máxima calidad al tráfico comercial.

Meta Final			
Meta Actual			
% Consecución	0,00	Comentario	
% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	25 %	Segundo
		25 %	Tercero
		25 %	Cuarto
		25 %	

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Aprobación y elevación del borrador del pliego de amarre en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa a los Comités de Servicios Portuarios y a Puertos del Estado		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	25 %	25 %	25 %	25 %
Aprobación y elevación del borrador del Pliego de practicae en los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa a los Comités de Servicios portuarios y a Puertos del Estado		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	25 %	25 %	25 %	25 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	93 - Optimización y mejora de las infraestructuras y espacios portuarios		
Descripción	Optimización y mejora de las infraestructuras		
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2022	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
	Coste Presupuestario		0

Objetivos Estratégicos Relacionados

CL8 - Atender necesidades de infraestructuras de los usuarios

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
Aprobación del Plan de Adaptación al Cambio Climático		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	0 %	0 %
Iniciar el estudio y el análisis de 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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	94 - Implantación de la Estrategia Ambiental		
Descripción	Implantación de la Estrategia Ambiental		
Responsable	Jorge Martin	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2022	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	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	88 %	Cuarto	88 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	------	---------------	------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Inicio de los trabajos de la oficina técnica ambiental		1 %	NO	NO	NO	02/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	100 %	100 %
Incluir la incorporación de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos		1 %	NO	NO	NO	01/03/2023	31/12/2023	0 %	0 %	100 %	100 %
Incluir la supervisión ambiental en los contratos, autorizaciones y concesiones adjudicadas u otorgadas en los puertos		1 %	NO	NO	NO	02/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	100 %	100 %
Monitorización del grado de implantación de la estrategia ambiental		1 %	NO	NO	NO	02/01/2023	31/12/2023	0 %	0 %	50 %	50 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	95 - Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB		
Descripción	Aprobación Planes de Autoprotección de los puertos dependientes APB		
Responsable	Eva González Alonso	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2022	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

10 - Máxima prioridad a la seguridad y protección

Meta Final	
-------------------	--

Meta Actual	
--------------------	--

% Consecución	0,00	Comentario	
----------------------	------	-------------------	--

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	50 %	Segundo	50 %	Tercero	50 %	Cuarto	50 %
---	----------------	------	----------------	------	----------------	------	---------------	------

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 General de la Marina Mercante junio 2022		1 %	NO	NO	NO	01/01/2022	31/12/2023	100 %	100 %	100 %	100 %
Revisión del plan de protección del puerto de Eivissa		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)	
--------------------------------------	--

Objetivo	96 - Incrementar la contratación del personal		
Descripción			
Responsable	Jorge Vallespir	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2023	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

CL5 - Asegurar la correcta selección de personal, cumpliendo la normativa.
ES15 - Alcanzar niveles adecuados de productividad

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
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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	97 - Aseguramiento de los calados operativos en los canales de navegación y en las dársenas		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2023	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

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
Iniciar el estudio para llevar a cabo 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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	98 - Mejora del sistema de control de tráfico marítimo entre Eivissa y la Savina		
Descripción			
Responsable	Eva González Alonso	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2023	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	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

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
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 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	100 - Acciones encaminadas de RSC		
Descripción			
Responsable	Laura Molano Villar	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2024	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

CL18 - Adecuación procedimientos para mejora eficacia y eficiencia

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
Aprobación e implantación del plan de igualdad		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Mejora y cumplimiento de los indicadores de transparencia		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Contratación de AT para mejora de la cultura y valores		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	24 - 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.		
Descripción			
Responsable	Joan Gili	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2008	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
		Coste Presupuestario	0

Objetivos Estratégicos Relacionados

05 - Agilizar la elaboración y tramitación de planes de infraestructura.

Meta Final			
Meta Actual			
% Consecución	0,00	Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	0 %	Segundo	0 %	Tercero	0 %	Cuarto	0 %
---	----------------	-----	----------------	-----	----------------	-----	---------------	-----

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	01/01/2024	31/12/2024	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	01/01/2024	31/12/2024	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	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Plan Especial de la Savina: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Plan Especial de Eivissa: Ejecución y seguimiento de trámites hasta aprobación		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Plan Especial de Maó: Adjudicación de A.T. para iniciar elaboración		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Aprobación del Plan Estratégico de la APB		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	61 - Otorgamiento de espacios en concesión, facilitando la financiación y explotación de los mismos por la iniciativa privada.		
Descripción			
Responsable	Armando Parada	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2019	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N Coste Presupuestario 0

Objetivos Estratégicos Relacionados

8 - Aumentar la participación de la iniciativa privada en inversión e ingresos

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
Elaboración pliegos y licitación del concurso para elección de solución más ventajosa para nueva concesión náutico-deport. en Cala Figuera (Maó)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Elaboración de pliegos de la concesión para la gestión y explotación de la EM de Botafoch (Eivissa)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Licitación de concesión para la gestión y explotación de edificio de antiguas oficinas de la APB (Palma)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	65 - Desarrollo del Plan de Mantenimiento Integral		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2019	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	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.

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
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	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Finalización integración en el GMAO de la inspección de infraestructuras portuarias sin mantenimiento programado		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	66 - Desarrollo del Plan de Accesibilidad Universal		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2019	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

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
Inicio de obras para los puertos de Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)											
Comentario (Segundo Trimestre)											
Comentario (Tercer Trimestre)											
Comentario (Cuarto Trimestre)											

Objetivo	67 - Mejora de la cualificación y motivación de la plantilla		
Descripción			
Responsable	Jorge Vallespir	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

2 - Mejorar clima laboral

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
Continuar con la ejecución del Plan Formativo con mayor orientación al puesto de trabajo, y elaborar pliegos para contratar una AT de gestión integral de la formación		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	69 - Implantación de metodología de trabajos BIM para la gestión de las infraestructuras		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

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
Inicio de la implantación 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	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Incorporación de los estándares BIM de la APB en pliegos de contratación de proyectos y obras		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Seguimiento de la implantación del sistema de georreferenciación cartográfica de base de datos de activos y servicios		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	71 - Elaboración y desarrollo del Plan Estratégico Administración Electrónica		
Descripción			
Responsable	Javier Segovia	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

1 - Digitalización de los procedimientos de la APB, reduciendo el consumo de papel

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
Inicio de implantación del Plan Estratégico Administración Electrónica 2021-2025		1 %	NO	NO	NO	01/01/2023	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio 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	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Implantación en el PCS de solicitud de servicios de entrega de residuos, suministro eléctrico de buques, solicitud de escalas de larga duración, solicitud de aguadas, pasarelas móviles y escaners		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Inclusión de metadatos de los expedientes de Dominio Público para su inclusión en el Gestor Documental		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	72 - Elaboración y desarrollo del Plan Tecnológico para la transformación en "puertos inteligentes"		
Descripción			
Responsable	Jorge Martín	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/04/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

S07 - Innovación

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
Inicio de las actuaciones derivadas del Plan Tecnológico		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Finalización actualización de estándares y de mejora de las infraestructuras y sistemas TIC de la APB		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)											
Comentario (Segundo Trimestre)											
Comentario (Tercer Trimestre)											
Comentario (Cuarto Trimestre)											

Objetivo	73 - Valoración de los terrenos y aguas portuarias y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación		
Descripción			
Responsable	Joan Gili	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/09/2020	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

05 - Agilizar la elaboración y tramitación de planes de infraestructura.

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
Inicio de la información pública de las valoraciones de los terrenos y lámina de agua de los puertos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Inicio de la información pública de las valoraciones de los terrenos afectos a la señalización marítima.		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	77 - Consolidación y desarrollo del Sistema Integrado de Gestión (incluyendo normas ISO 9001, 14001 y 30301)		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2021	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

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
Mantener la certificación ISO 30301 ampliando el alcance a más procedimientos administrativos electrónicos de la APB		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	92 - Elaboración, tramitación y aprobación de los Pliegos de Prescripciones Particulares del amarre y practicaje		
Descripción			
Responsable	Eva González Alonso	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2022	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

11 - Facilitar servicios con la máxima calidad al tráfico comercial.

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
Aprobación y publicación en el BOE del Pliego de amarre de los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Aprobación y publicación en el BOE del Pliego de practicaje de los puertos de Palma, Alcúdia y Eivissa		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	93 - Optimización y mejora de las infraestructuras y espacios portuarios		
Descripción	Optimización y mejora de las infraestructuras		
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2022	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

CL8 - Atender necesidades de infraestructuras de los usuarios

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
Inicio de trabajos de implantación de Iso parámetros meteorológicos y otras variables para seguir y actualizar del PACC		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Impulso y desarrollo de los proyectos, e inicio de las obras asociadas a la mitigación del Cambio climático (mejora de la eficiencia energética de edificios e infraestructuras, generación de energía renovable A20 y OPS)		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Seguimiento del estudio y el análisis de los trámites para disponer de una zona de Actividades Logísticas en las inmediaciones del Puerto de Eivissa		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	94 - Implantación de la Estrategia Ambiental		
Descripción	Implantación de la Estrategia Ambiental		
Responsable	Jorge Martín	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2022	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	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
Seguimiento de los trabajos de la oficina técnica ambiental		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Actualizar la inclusión de consideraciones ambientales en los pliegos para el otorgamiento de concesiones, autorizaciones y contratos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Actualizar la inclusión de la supervisión ambiental en los contratos, autorizaciones y concesiones adjudicadas u otorgadas en los puertos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Continuar con la monitorización del grado de implantación de la estrategia ambiental		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	95 - Aprobación de Planes de Autoprotección de los puertos dependientes de la APB		
Descripción	Aprobación Planes de Autoprotección de los puertos dependientes APB		
Responsable	Eva González Alonso	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2022	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

10 - Máxima prioridad a la seguridad y protección

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
Trámite con la Dirección General de Emergencias del GOIB del plan de emergencia interior a la norma básica de autoprotección de 2007 y al Convenio con la Dirección General de la Marina Mercante junio 2022		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Aprobación por parte del Ministerio de Interior del plan de protección del puerto de Eivissa.		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	96 - Incrementar la contratación del personal		
Descripción			
Responsable	Jorge Vallespir	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2023	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

CL5 - Asegurar la correcta selección de personal, cumpliendo la normativa.
ES15 - Alcanzar niveles adecuados de productividad

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
Análisis justificativo detallado de necesidades de plantilla		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Seguimiento y ejecución del contrato de A.T. para la selección del personal		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	97 - Aseguramiento de los calados operativos en los canales de navegación y en las dársenas		
Descripción			
Responsable	Antonio Ginard	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2023	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
	Coste Presupuestario		0

Objetivos Estratégicos Relacionados

15 - Mejorar la accesibilidad, el respeto al territorio y al medio ambiente.

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
Seguimiento y avance para llevar a cabo las gestiones y tramitaciones pertinentes para disponer de puntos de vertido (marítimos y terrestres) del material procedente de dragados		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Tramitación para habilitar un Punto Vertido Marítimo en Alcúdia		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	98 - Mejora del sistema de control de tráfico marítimo entre Eivissa y la Savina		
Descripción			
Responsable	Eva González Alonso	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2023	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	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

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
Inicio de las medidas para implantar sistema Port-Control: -Inicio desarrollo de un software VTS. -Inicio implantación nuevas estaciones meteorológicas, nuevo sistema de CCTV, nuevos repetidores radio para soporte al sistema Port control		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo	99 - Implantación de medidas de ciberseguridad		
Descripción			
Responsable	Javier Segovia	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01/01/2024	Fecha Final	31/12/2024
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	S	Supeditado a Terceros	N
Coste Presupuestario	0		

Objetivos Estratégicos Relacionados

ES19 - Garantizar el nivel de rentabilidad del proyecto

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
Implantación de sistema multifactor de autenticación		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %
Implantación del sistema EDR ante posibles ataques cibernéticos		1 %	NO	NO	NO	01/01/2024	31/12/2024	0 %	0 %	0 %	0 %

Comentario (Primer Trimestre)

Comentario (Segundo Trimestre)

Comentario (Tercer Trimestre)

Comentario (Cuarto Trimestre)



ANEXO XI. RATIOS DE GESTIÓN.

Ratios

(en miles de euros)

RATIOS	Cierre real 2022	Presupuesto Aprobado 2023	Previsión Cierre 2023	Presupuesto 2024	2025	2026	2027
Resultado ajustado del ejercicio	32.419	19.618	33.437	28.954	31.726	17.257	15.196
Activo no corriente medio	415.021	439.121	421.769	425.237	460.646	522.111	581.794
Rentabilidad sobre activos (art. 157 RDL 2/2011)	7,81%	4,47%	7,93%	6,81%	6,89%	3,31%	2,61%
EBITDA	49.679	38.323	52.062	46.448	51.965	41.283	44.397
% variación		-22,86%	4,80%	-10,78%	11,88%	-20,56%	7,54%
Toneladas movidas	15.516.716	15.336.000	15.748.362	16.137.842	16.448.183	16.758.527	17.068.871
EBITDA/Toneladas movidas	3,20	2,50	3,31	2,88	3,16	2,46	2,60
Amortización de deudas a largo y corto plazo	-	-	-	-	-	-	-
Intereses deudas	-	-	-	-	-	-	-
Servicio de la deuda	-	-	-	-	-	-	-
Cash Flow (antes de intereses)	58.155	39.457	53.881	46.640	49.322	41.606	44.430
Servicio de la deuda/Cash flow	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Terrenos y bienes naturales sin actividad	-	-	-	-	-	-	-
Activo no corriente medio	415.021	439.121	421.769	425.237	460.646	522.111	581.794
Terrenos y bienes naturales sin actividad/Activo no corriente medio	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Gastos recurrentes (1)	67.090	81.857	72.841	83.156	92.056	94.759	102.538
Ingresos recurrentes (2)	99.406	101.707	105.940	109.200	114.880	111.996	117.689
Gastos de explotación/Ingresos de explotación	67,49%	80,48%	68,76%	76,15%	80,13%	84,61%	87,13%
Inversión pública	20.781	63.204	39.798	89.935	103.724	185.132	222.196
Cash flow	58.155	39.457	53.881	46.640	49.322	41.606	44.430
Inversión/Cash flow	35,73%	160,18%	73,86%	192,83%	210,30%	444,97%	500,10%
Inversión privada	-	44.875	-	-	-	-	-
Inversión pública	20.781	63.204	39.798	89.935	103.724	185.132	222.196
Inversión privada/Inversión pública	100,00%	71,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Inversión pública	20.781	63.204	39.798	89.935	103.724	185.132	222.196
Activo no corriente medio	415.021	439.121	421.769	425.237	460.646	522.111	581.794
Inversión pública/Activo no corriente medio	5,01%	14,39%	9,44%	21,15%	22,52%	35,46%	38,19%
Importe neto de la cifra de negocios	86.801	99.050	102.234	106.584	107.455	108.598	113.663
Tasa de ocupación	18.231	24.143	21.932	24.050	24.505	24.509	25.833
Tasa de ocupación/INCEN	21,00%	24,37%	21,45%	22,56%	22,81%	22,57%	22,73%
Tasa de actividad	6.263	9.427	7.353	9.398	9.288	9.583	10.087
Tasa de actividad/INCEN	7,22%	9,52%	7,19%	8,82%	8,64%	8,82%	8,87%
Toneladas movidas	15.516.716	15.336.000	15.748.362	16.137.842	16.448.183	16.758.527	17.068.871
Superficie para concesiones (m2)	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.248.428	1.308.428
Toneladas movidas/Superficie para concesiones	12	12	13	13	13	13	13
Metros lineales de muelle en activo	12.360	12.360	12.360	12.360	12.360	12.360	12.360
Toneladas movidas/Metros lineales de muelle en activo	1.255	1.241	1.274	1.306	1.331	1.356	1.381
Importe neto de la cifra de negocios	86.801	99.050	102.234	106.584	107.455	108.598	113.663
Plantilla media anual	302	391	344	407	417	427	437
INCEN/Plantilla media anual	287	253	297	262	258	254	260
EBITDA	49.679	38.323	52.062	46.448	51.965	41.283	44.397
EBITDA/Plantilla media anual	164	98	151	114	125	97	102

(1) Personal, Otros (excluido FCI y Deterioro clientes) y Amortizaciones

(2) INCEN, Trabajos para el activo, Otros (excluido FCI) e Imputación subvenciones