



**Puerto
de Sevilla**

MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD

2021 **El mar en el corazón
de Andalucía**



ÍNDICE

| | |
|----------------------------------|----|
| 1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL | 5 |
| 2. DIMENSIÓN ECONÓMICA..... | 41 |
| 3. DIMENSIÓN SOCIAL | 47 |
| 4. DIMENSIÓN AMBIENTAL..... | 55 |
| 5. ANEXO | 71 |



1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL



1. DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Presentación

El Puerto de Sevilla presenta unas características singulares en el sistema portuario español. Es el único puerto marítimo de interior de España cuyo acceso se realiza remontando el estuario del Guadalquivir a través de un canal de 90 km. Este canal está incluido como Eurovía en la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), siendo el Puerto nodo de la Red Básica dentro de la misma (Core Network).

Junto al resto de vías navegables europeas, la Eurovía del Guadalquivir es estratégica y prioritaria para la Unión Europea por facilitar el transporte marítimo de mercancías contribuyendo con ello a la disminución de gases de efecto invernadero. Según la propia definición de UE, estas redes son instrumentos que deben contribuir al crecimiento del mercado interior y del empleo, al tiempo que persiguen objetivos relacionados con el medio ambiente y el desarrollo sostenible.

El estuario del Guadalquivir está ubicado en un área natural de especial interés, presentando varios espacios que forman parte de la Red Natura 2000, como el Parque Nacional de Doñana (ES0000024), Doñana Norte y Oeste (ES6150009) y Bajo Guadalquivir (ES6150019) y Paraje Natural Brazo del Este (ES0000272); además de la Reserva Natural Concertada Dehesa de Abajo o el Paisaje Protegido Corredor Verde del Guadiamar.

Trabajar con la naturaleza

Debido a esta ubicación estratégica en un entorno de alto valor ambiental, la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) está inmersa en la aplicación de la filosofía Working with nature (Trabajar con la naturaleza) en todos sus proyectos.

Este innovador concepto radicado en la estrategia ambiental del Puerto de Sevilla supera la idea tradicional de respeto al medio ambiente. Es una forma de acometer los retos que tenemos, no solo minimizando los impactos en el entorno o adoptando correcciones sobre estos impactos, sino también favoreciendo el desarrollo ambiental y mejorando la naturaleza en aras de alcanzar un beneficio mutuo entre el Puerto y el entorno del Guadalquivir.

Esta nueva forma de pensar considera los objetivos de un proyecto desde la perspectiva del sistema natural, en lugar de entenderlos exclusivamente desde la perspectiva del diseño, y promueve la protección y mejora del medio ambiente de manera eficaz y de forma paralela al desarrollo económico.

Uno de los proyectos que mejor ejemplifica el enfoque Working with nature está fundamentado en la gestión sostenible de los vaciaderos terrestres del Puerto de Sevilla. Esta iniciativa constituye un ejemplo de cómo se puede conciliar el desarrollo económico de una región con la conservación del medio ambiente

Los vaciaderos terrestres son áreas en las que la Autoridad Portuaria deposita los sedimentos extraídos de la canal de navegación durante las campañas de dragado de mantenimiento. Como novedad en las últimas campañas, la Autoridad Portuaria ha aplicado un protocolo elaborado por el Consejo Superior de Investigaciones

Científicas (CSIC) para habilitar zonas alternativas para la avifauna acuática en el entorno de Doñana.

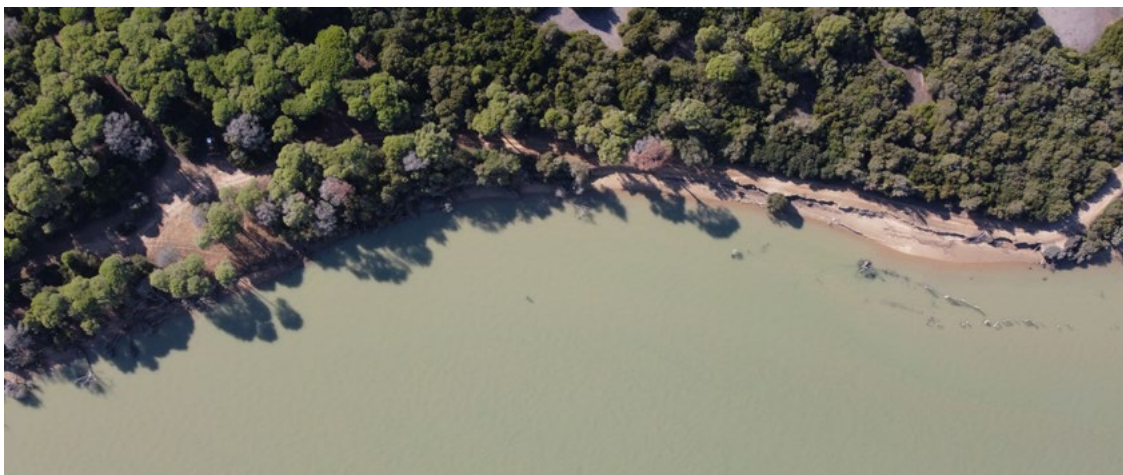
Por otro lado, la Institución portuaria de Sevilla lleva a cabo otras actuaciones para el uso beneficioso de los sedimentos de los dragados de mantenimiento como recurso de valor para la recuperación de hábitats y la mejora de los ecosistemas.

Por primera vez, la Autoridad Portuaria de Sevilla ha puesto en marcha una experiencia piloto para mejorar el Espacio Natural de Doñana. En concreto, ha culminado la regeneración del frente litoral del Espacio Natural de Doñana con sedimentos extraídos durante la última campaña del dragado de mantenimiento de la canal de navegación. En total, la Institución portuaria ha depositado 62.000 m³ de arenas, lo que ha permitido la

recuperación de un tramo de 275 metros de longitud de la margen derecha del Guadalquivir en la que se sitúa el Parque Nacional de Doñana.

Con esta experiencia, el Puerto de Sevilla ha restaurado un tramo del litoral de Doñana afectado por el avance de la erosión, ocasionada por los episodios experimentados en los últimos años de temporales coincidentes con pleamares y crecidas del Guadalquivir.

En concreto, gracias al material depositado a partir de la mejora de la navegación ha sido posible la protección del ecosistema dunar y de la vegetación ante la entrada de agua salada; así como de un tramo del camino Almonte-Sanlúcar que es utilizado por investigadores, visitas, dispositivos del INFOCA y por las hermandades de Cádiz en peregrinación a la aldea de El Rocío, entre otros colectivos.




Estrategia de sostenibilidad

Para la Autoridad Portuaria de Sevilla la puesta en valor del estuario del Guadalquivir y la búsqueda de la excelencia ambiental es un objetivo fundamental en su estrategia de sostenibilidad. Por ellos, viene implementando un Plan de Acciones fundamentado en estos tres objetivos:

1. Diagnóstico del entorno para determinar el nivel de incidencia.
2. Establecimiento y definición de pautas que permitan integrar la actividad portuaria dentro del entorno natural con las mínimas repercusiones.
3. Fomento de medios de transporte sostenibles que mitiguen los efectos del cambio climático.

Para abordar estas premisas, la APS trabaja en base a las siguientes líneas maestras:

- Optimización de la gestión ambiental, tanto de la propia institución, como de la Comunidad Portuaria de Sevilla fomentando las buenas prácticas medioambientales.
 - Promoción de acciones estratégicas para la lucha contra el cambio climático apostando por la transformación del Puerto de Sevilla en un puerto 100% verde; fomentando el tráfico ligado a actividades sostenibles (energías renovables) y las cadenas de transporte multimodales y sostenibles.
 - Desarrollo de estudios de ecoeficiencia para medir la sostenibilidad de la Institución e impulsar medidas dirigidas a la eficiencia energética.
 - Gestión ambiental de la calidad del agua, del aire y acústica.
- 
- Apuesta por la economía circular y valorización de los sedimentos extraídos de los dragados de mantenimiento de la canal.
 - Desarrollo de estudios científicos para ampliar el conocimiento del estuario del Guadalquivir y diseño de acciones para la integración ambiental del Puerto en su entorno
 - Mejora de las condiciones del estuario bajo el enfoque Working with nature, Trabajar con la naturaleza.

Plan Estratégico 2025

Visión

El Puerto de Sevilla aspira a consolidarse como nodo portuario multimodal de referencia, motor del principal clúster logístico e industrial del sur peninsular, activo de valor para Sevilla e impulsor del estuario.

La misión de la Autoridad Portuaria de Sevilla es la de ofrecer un menor coste logístico que suponga una ventaja competitiva para las empresas de su área de influencia por medio de:

- La maximización de la eficiencia del paso de mercancías;
- El desarrollo de un clúster económico [logístico- industrial] para la implantación de nuevos servicios;
- La creación de un espacio de oportunidad para inversiones industriales y logísticas



Mejora del posicionamiento

Nuevo modelo de relación

I.01. Funciones y forma jurídica.

La Autoridad Portuaria de Sevilla es un organismo público de los previstos en el apartado 6 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, y se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le son de aplicación y supletoriamente por la ley 6/1887 de 14 de abril de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Ajusta sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento jurídico le atribuye. En

cuanto al régimen patrimonial se rige por su legislación específica, y en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones Públicas.

Desarrolla las funciones que le asigna la ley bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a la Comunidad Autónoma Andaluza. Se rige por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

Competencias:

- a. La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- b. La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c. La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta Ley.
- d. La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.
- e. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f. El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario
- g. La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h. La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Gestión del dominio público:

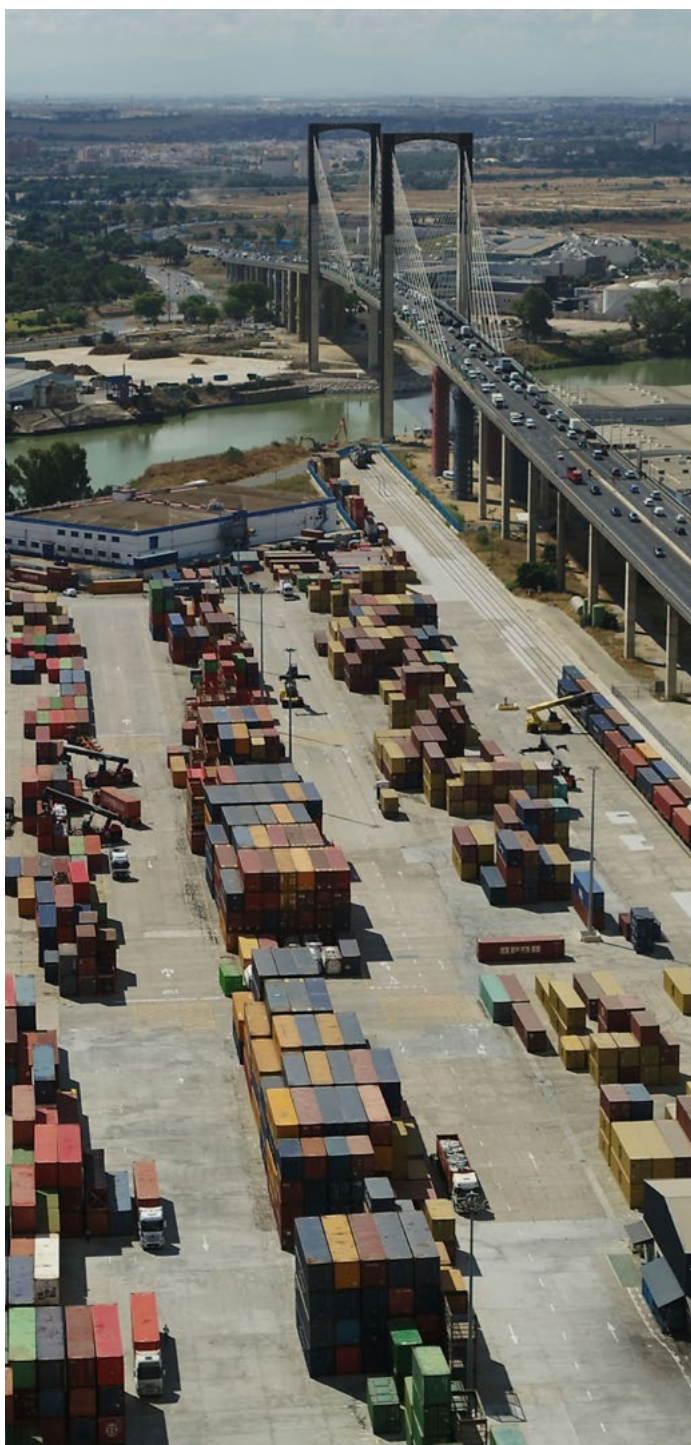
La gestión del dominio público portuario estatal está orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones. La gestión del dominio público portuario se realiza con criterios de rentabilidad y eficiencia.



Recursos económicos:

Los recursos económicos de la Autoridad Portuaria están integrados por:

- a. Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- b. Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 3.1. b) de esta Ley.
- c. Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- d. Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- e. Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras administraciones públicas.
- f. Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- g. Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- h. El producto de la aplicación del régimen sancionador.
- i. Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- j. Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.



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

I.02. Gobierno y calidad de gestión

Presidente

Funciones:

- a. Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.
- b. Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones. La convocatoria podrá tener lugar de oficio o a propuesta de la quinta parte de los miembros del Consejo de Administración.
- c. Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.
- d. Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- e. Presentar al Consejo de Administración el Plan de Empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.
- f. Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el director los pagos o movimientos de fondos.
- g. Ejercer las facultades especiales que el Consejo de Administración le delegue.
- h. Las demás facultades que le atribuye la presente ley.



Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración

Consejo de Administración:

Funciones:

Regir y administrar el puerto, sin perjuicio de las facultades que le correspondan al presidente.

Delimitar las funciones y responsabilidades de sus órganos y conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

- a. Aprobar, a iniciativa del presidente, la organización de la entidad y sus modificaciones.
- b. Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, su régimen económico y funciones del secretario.
- c. Aprobar los proyectos de presupuestos de explotación y capital de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación plurianual, así como su remisión a Puertos del Estado para su tramitación.
- d. Aprobar las cuentas anuales, que incluirán el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo, la memoria y la propuesta, en su caso, de la aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.
- e. Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.
- f. Aprobar los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 61 de la presente ley, sin perjuicio de la aprobación técnica de los mismos por técnico competente.
- g. Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.
- h. Fijar los objetivos de gestión anuales, en el marco de los globales que establezca Puertos del Estado para el conjunto del sistema.
- i. Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este Organismo Público.
- j. Autorizar créditos para financiamiento del circulante.
- k. Fijar las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria.
- l. Otorgar las concesiones y autorizaciones, de acuerdo con los criterios y Pliegos de Condiciones Generales que apruebe el Ministerio de Fomento, recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.
- m. Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.
- n. Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades

Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción. En caso de urgencia, esta facultad podrá ser ejercida por el Presidente, quien dará cuenta inmediata de lo actuado al Consejo de Administración en su primera reunión.

- o.** Favorecer la libre competencia y velar para que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.
- p.** Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.
- q.** Aprobar las Ordenanzas del Puerto, con sujeción a lo previsto en el artículo 295 de esta ley.
- r.** Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el 26 de esta ley no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

Director

Nombrado el 20 de noviembre de 2014.

Funciones:

- a.** La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.
- b.** La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.
- c.** La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.



I.03. Estructura del Consejo de Administración

Estructura del Consejo de Administración:

| |
|--|
| PRESIDENTE DE LA APS |
| D. Rafael Carmona Ruiz |
| DIRECTOR DE LA APS |
| D. Ángel Pulido Hernández |
| SECRETARIO DE LA APS |
| D. Joaquin Vera Sánchez |
| VOCAL NATO |
| Capitán Marítimo |
| VOCALES DESIGNADOS POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA |
| Dña. Susana Cayuelas Porras, delegada territorial de Fomento, Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico en Sevilla D. Ricardo Sánchez-Antúnez, delegado del Gobierno de la Junta de Andalucía en Sevilla Director de la Gerencia de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía |
| VOCALES DESIGNADOS A PROPUESTA DE LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES |
| D. Francisco Herrero León, presidente de la Cámara de Comercio de Sevilla y vicepresidente de la APS D. Miguel Rus Palacios, presidente de la Confederación de Empresarios de Sevilla D. Filomeno de Aspe Gamero, presidente de la Comisión de Asuntos Marítimos de la Cámara de Comercio de Sevilla |
| VOCALES DESIGNADOS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO |
| D. Eusebio Pérez Torres, abogado del Estado D. Alfonso González Barrios, del Organismo Público de Puertos del Estado D. Carlos Toscano Sánchez, subdelegado del Gobierno en Sevilla |
| VOCAL DESIGNADO EN REPRESENTACIÓN DEL MUNICIPIO DE SEVILLA |
| Dña. Carmen Castreño Lucas, coordinadora general de Empresas Municipales y Seguimiento presupuestario |
| VOCAL DESIGNADO EN REPRESENTACIÓN DEL MUNICIPIO DE DOS HERMANAS |
| D. Agustín Morón Marchena, teniente de alcalde |
| VOCALES DESIGNADOS EN REPRESENTACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES SINDICALES |
| D. Enrique Julio Jiménez González, secretario General de UGT Sevilla D. Carlos Aristu Ollero, secretario General de CCOO Sevilla |

I.04. Sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria ha implantado el sistema de gestión de la calidad ISO 9001 y cuenta también con el sistema de gestión ambiental certificado de acuerdo con la ISO 14001:2015 con la realización, autorización y control de los servicios portuarios relacionados con el buque y la mercancía peligrosa y no peligrosa prestados tanto en régimen de gestión directa como indirecta, así como el servicio de señalización marítima. Además, implanta el cuadro de mando integral específico.

Está compuesta por

Director

Jefe del Área de Secretaría General

Jefe del Dpto. de Infraestructura

Jefe del Dpto. de Desarrollo de Negocio

Jefe del Dpto. Económico-Financiero

Jefe de División de Operaciones Portuarias

Jefe de División de Seguridad e Intermodalidad

Jefe de División de RR.HH. y Organización

Jefa de División de Comunicación y RRII

I.05. Comité de Dirección

La Comisión Directiva se concibe como instrumento para asegurar la eficacia del gobierno y el correcto desarrollo de la gestión ordinaria de la Autoridad Portuaria, sobre todo ante asuntos de relevante importancia o que conlleven un tratamiento interdepartamental coordinado.

También, asume la revisión periódica de los avances y propuestas surgidas durante el desarrollo de los objetivos de planificación portuaria establecidos, acordando las adaptaciones o revisiones en aquellos aspectos que considere oportunos con el fin de alcanzar los objetivos previstos.



La Comisión Directiva se concibe como instrumento para asegurar la eficacia del gobierno y el correcto desarrollo de la gestión ordinaria de la Autoridad Portuaria

I.06. Comités de apoyo al Consejo de Administración

Consejo de Navegación y Puerto

El Consejo de Navegación y el Puerto de Sevilla se integra por un total de cuarenta miembros representativos de diversas instituciones, organismos, empresas o particulares interesados en el buen funcionamiento y desarrollo del Puerto de Sevilla:

- Comandancia Militar de Marina
- Capitanía Marítima
- Junta de Andalucía
- Ayuntamiento de Sevilla
- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Ministerio de Comercio-ICEX
- SOIVRE
- Jefatura de Costas
- Aduanas
- Cámara de Comercio
- Colegios Profesionales
- Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de Sevilla
- Empresas Consignatarias
- Empresas Estibadoras
- Empresas Navieras
- Agencias de Aduanas
- Empresas Concesionarias
- Empresas Transitarías
- Sindicatos más representativos
- RENFE
- Clubes y Federaciones Deportivas

- Prácticos
- Remolcadores
- Amarradores
- Usuarios del Puerto

Dentro del Consejo de Navegación están constituidas las Comisiones de Navegación, Explotación e Infraestructuras.

Comité de Seguridad y Salud Laboral:

Integrado por:

- Jefe de la División de Recursos Humanos y Organización
- Jefe de la División de Seguridad e Intermodalidad
- Jefe de la División de Instalaciones
- Responsable de Seguridad y PRL.
- 2 delegados de Prevención de CCOO
- 1 delegado de Prevención de UGT
- 1 delegado de Prevención de CSIF

Comité de Servicios portuarios

Integrado por:

- Director de la Autoridad Portuaria de Sevilla
- Capitán Marítimo
- Miembros del Consejo de Navegación y Puerto
- Usuarios de servicios u organizaciones que lo representen
- Organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas
- Personal designado de la Autoridad Portuaria de Sevilla y de la Capitanía Marítima

I.07. Infraestructuras y capacidad

La Autoridad Portuaria como gestor del Puerto de Sevilla

La Autoridad Portuaria tiene encomendada la gestión del Puerto de Sevilla, ejerciendo su actividad bajo criterios empresariales y de sostenibilidad. Sigue el modelo europeo landlord siendo proveedor de las infraestructuras básicas y del

suelo portuario, llevando a cabo la planificación y ejerciendo la regulación y control de la actividad que se desarrolla en el ámbito del dominio público portuario por la iniciativa privada.

El puerto da respuesta a la tendencia actual de integrar el transporte con las actividades de distribución y fabricación, así como a la configuración de cadenas de transporte multimodal y de plataforma de servicios integrales.

Características del Puerto de Sevilla

El Puerto de Sevilla es el único puerto marítimo de interior de España. Está situado en una de las principales áreas metropolitanas del país, con más de un millón y medio de habitantes en el entorno y en el centro generador de carga del sur peninsular. Es un puerto completamente multimodal con conexiones marítima y terrestre y a lo largo de sus 850 hectáreas dispone de una amplia superficie para el desarrollo logístico e industrial.

Es un enclave estratégico para la Unión Europea y cuenta con seis terminales portuarias concesionadas y tres muelles públicos, más de 4.000 metros de línea de atraque, un millón de metros cuadrados de almacenes y con una terminal de cruceros en el centro de la ciudad.

Plataforma logística multimodal

El Puerto de Sevilla está especializado en una amplia variedad de tráficos, entre los que destacan los productos agroalimentarios, siderúrgicos y el contenedor. Es puerta logística de la península a las Islas Canarias con salidas marítimas semanales que conectan Sevilla con el archipiélago y destaca en el tráfico ferroviario con trenes semanales que unen Sevilla con Madrid, Bilbao, Extremadura y Sines (Portugal).

Cuenta con la primera Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de Andalucía. Su situación, junto a la Terminal de Contenedores y a la Ferroviaria, hace de este recinto una plataforma logística de referencia con excelentes conexiones.

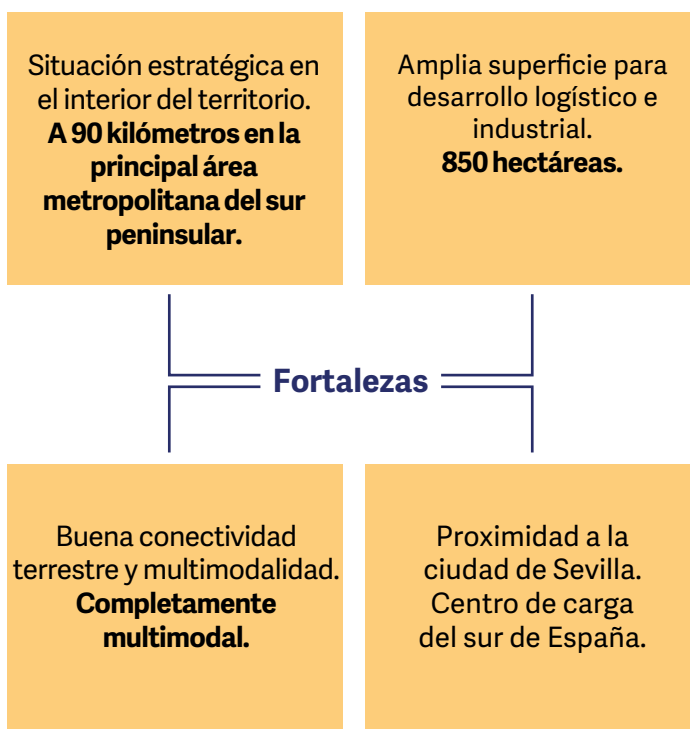
Industria

El Puerto de Sevilla es el escenario ideal para la implantación y el desarrollo de sectores clave para la economía andaluza. La industria metalmeccánica y la vinculada a las energías renovables son segmentos asentados en el Polígono de Astilleros. Allí, se construyen torres eólicas offshore, piezas para puentes, pasarelas y acueductos y grandes estructuras metálicas.

La Zona Franca es otro atractivo más del Puerto. Esta tiene una gran capacidad de desarrollo para impulsar nuevas industrias que generen sinergias con la actividad portuaria.

Actividad económica

El Puerto de Sevilla es un importante motor para el desarrollo económico y social de Andalucía. En su entorno, 200 empresas generan más de 23.000 puestos de trabajo. Esta industria supone un impacto sobre la economía de más de 1.100 millones de euros.



La Vía Navegable

Denominación:

Eurovía Guadalquivir E 60.02

Longitud:

Desde desembocadura hasta Sevilla (89,156 Km)

Históricamente el Guadalquivir ha desempeñado en el tramo del estuario funciones de transporte de mercancías por vía marítima. En la actualidad esta función se mantiene debidamente, adaptada su configuración y explotación a las demandas de la navegación marítima actual. Bajo la denominación Eurovía Guadalquivir, se menciona el canal de navegación inscrito en el Guadalquivir y ubicado en el tramo entre Chipiona y Sevilla. Forma parte de la red TEN-T de transporte de importancia europea, auspiciada por la UE.

| | | |
|----------------------|------------------------------|---------------------------|
| Orientación | 0,68° 56' (Canal de entrada) | N64° E |
| Anchura | 100m / 60m | 39m (dimensión esclusa) |
| Calado | 7,20m | 11m (dimensión esclusa) |
| Naturaleza del fondo | Blando (arena y limo) | |
| Longitud | 87 km | 290 m (dimensión esclusa) |
| Calada máximo aéreo | 42 m | |

Denominación:

Eurovía Guadalquivir E 60.02

Longitud:

89,156 km

La Esclusa

La Esclusa constituye el elemento de conexión entre la Eurovía Guadalquivir E.60.02 y el recinto portuario en Sevilla. Su función básica es la de servir de elevador de barcos desde la Eurovía Guadalquivir a la Dársena comercial en Sevilla y viceversa. Además, asume funciones de protección de la ciudad y de cierre del muro de defensa ante episodios de grandes avenidas e inundaciones.

Recinto Portuario

Ubicado en Sevilla en una superficie de 850 has, dispone de las infraestructuras e instalaciones necesarias para el intercambio de mercancías tierra-mar, así como para la organización logística y comodal de los tráficos. La eficiencia, calidad y fiabilidad alcanzada ha merecido el compromiso de ubicación de numerosas plantas de producción y transformación.

- **Superficie de flotación:** 4.500 hectáreas
- **Superficie terrestre:** 850 hectáreas

La Autoridad Portuaria de Sevilla comienza su funcionamiento el 1 de enero de 1993 (heredera de la Junta de Obras de la Ría del Guadalquivir y Puerto de Sevilla). Es el organismo público responsable de la gestión del puerto de titularidad estatal de Sevilla y de la Eurovía Guadalquivir (E-60.02), en sus 90 kilómetros hasta la desembocadura del Guadalquivir en el océano Atlántico. Depende del Ministerio de Fomento. Se rige por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Otras Instalaciones Portuarias

Muelles públicos (MP) y Terminales portuarias (TP), son las instalaciones en las que se desarrolla la transferencia de mercancías entre el buque y tierra. El Puerto de Sevilla dispone de 5.343 metros lineales de muelles, 6 terminales polivalentes. Superficie de almacenaje: 1.146.952,16 m², 66.120 m³ frigorífico y 11 grúas.

Áreas Logísticas, que acogen instalaciones especializadas en los servicios necesarios para entregar las mercancías de la forma y plazos demandados por el consumidor.

Áreas Industriales, en las que se ubican empresas de transformación.

Accesos terrestres



Carretera:

- N-IV Madrid-Cádiz por Córdoba y Sevilla.
- A-49 Sevilla a Huelva.
- N-630 Sevilla a Mérida y Badajoz.
- SE-601 Ramal desde la Glorieta del Patrocinio en N-431 a Eritaña en la N-IV por el Puente de las Delicias.
- SE-30 Accesos desde Madrid y Cádiz (N-IV), Málaga (A-92), Huelva (A-49) y Extremadura (N-630) por autovía de circunvalación de Sevilla.
- Enlace con SE-30 con Carretera exclusiva zona Oeste.
- Enlace con SE-40 zona Este.

Ferrocarril, ancho ibérico:

- Línea de Madrid a Cádiz por Sevilla
- Línea de Granada y Málaga a Sevilla enlazando en Utrera con la A.1.1.

I.08. Infraestructuras

Obras iniciadas y en ejecución en el año.

Suministro e instalación de sistema de pesaje desatendido de las básculas del Puerto de Sevilla

Esta actuación consiste en el suministro e instalación de sistema completo de Pesaje Desatendido de las Básculas del Puerto de Sevilla, que son las siguientes:

- báscula unidireccional en muelle de Tablada.
- básculas unidireccionales en Dársena de Batán.
- báscula mixta de ferrocarril y camiones en muelle de Tablada.

El alcance de la prestación de esta obra es:

- Plataforma acceso vía web para tramitación de solicitudes y autorizaciones de pesaje.
- Sistema de detección de posicionamiento de los camiones.
- Sistema de identificación de vehículos (lectores de matrículas)
- Sistema de regulación de acceso mediante semáforos
- Terminal desatendido.
- Servidores, Switches, puestos de control local, etc.
- Instalación eléctrica necesaria.
- Sistema de videovigilancia CCTV.
- Instalación comunicaciones necesaria
- Canalizaciones y cableados de conexión necesarios (eléctricos y de comunicaciones).
- Puesta en marcha de la instalación
- Formación

Las obras comenzaron el 15 de septiembre de 2021.

Obras iniciadas y finalizadas (ejecutadas)

Adaptación de los almacenes de la avenida de La Raza

El objeto de estas obras es la adaptación de los almacenes de la Avenida de La Raza para poder realizar la operativa en condiciones óptimas. Para ello se ha procedido a licitar un concurso de proyecto y obra en el que se han definido las actuaciones necesarias, entre otras:

- Refuerzo de pilares de hormigón armado
- Demolición de pilares de hormigón armado
- Pilares rectangular o cuadrado de hormigón visto
- Mortero de reparación superficial y acabado, para estructura de hormigón
- Sellado de fisuras en vigas de hormigón armado

Las obras comenzaron el 24 de mayo de 2021 y finalizaron el 31 de octubre de 2021.

La inversión ha supuesto un importe de 357.538,72 € en el año 2020.

Suministro e instalación de un sistema de protección perimetral con detección automática de intrusiones en el recinto de la esclusa "Puerta del Mar" del Puerto de Sevilla

Siguiendo las directrices de seguridad aplicables a los puertos españoles, la Autoridad Portuaria de Sevilla precisa de un sistema tecnológicamente adecuado para la detección automática del acceso indebido en el recinto de la Exclusa "Puerta del Mar" por su cerramiento perimetral.

Para ello se ha instalado un sistema de detección automático de intrusión en el recinto portuario de la zona de la Exclusa Puerta del Mar como refuerzo de la protección perimetral del mismo.

La Exclusa está considerada infraestructura estratégica, tanto para el Puerto como para la propia ciudad de Sevilla, por lo que tanto desde el punto de vista de explotación, como desde el de protección marítima, requiere unas medidas de protección adicionales al cerramiento con que contaba.

El sistema Proporciona imágenes de las zonas donde se produzcan las alarmas. El sistema además permite emitir mensajes de audio en las zonas de los puentes.

Todos los sistemas y elementos se controlan y supervisan desde la sala de control situada en la Torre de Control existente y se integran con los sistemas ya instalados.

Las obras comenzaron el 16 de abril de 2021 y finalizaron el 30 de octubre de 2021.

La inversión ha supuesto un importe de 137.440,92 € en el año 2020.

Instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos

La Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) tiene el compromiso de reducir la emisión de gases efecto invernadero y para ello, tiene planteado, la paulatina incorporación de vehículos eléctricos en sustitución de los vehículos de combustión.

Dado que la energía de propulsión de los vehículos eléctricos procede de sus baterías, se hace necesario la instalación de equipos de recarga, incluyendo protecciones, acometidas y el cable de conexión, (con conductores de fases, neutro y protección). Este sistema permite la comunicación entre el vehículo eléctrico y la instalación fija.

El alcance ha consistido en todas las actuaciones para la correcta instalación y funcionamiento de las siguientes estaciones de recarga de vehículos:

- Tres estaciones de recarga dobles para el parking del Edificio de Dirección.
- Tres estaciones de recarga dobles para el parking de la Exclusa "Puerta del Mar".
- Una estación de recarga doble para la nave de Mantenimiento en Tablada.

- Una estación de recarga doble para la zona Puerta Batán.

Las obras comenzaron el 19 de mayo de 2021 y finalizaron el 8 de julio de 2021.

La inversión ha supuesto un importe de 83.765,88 € en el año 2020.

I.09. Participación de la Autoridad Portuaria en iniciativas estratégicas:

Zona de Actividades Logísticas

La Zona de Actividades Logísticas es un parque logístico multimodal en cuanto a sistemas de transporte, con una ubicación estratégica en el centro de la ciudad. Cuenta con unas excelentes condiciones de accesibilidad, a pie de la ronda de circunvalación SE-30 y rondas intermedias, y a algo menos de 20 minutos del aeropuerto de Sevilla, lo que le dota de unas características únicas para la distribución local, regional, nacional e internacional.

En sus 20 años de historia Sevisur Logística, empresa gestora de la ZAL, ha invertido más de 75 M€, de los que 21,6 M€ se ejecutaron con la llegada de Merlin Properties en 2016 al capital de la empresa. Esta compañía inmobiliaria cotizada adquirió el 90% de la sociedad, para hacerse con el 100% en 2017.

La penetración del e-commerce en España ha hecho ganar atractivo a la inmologística en los últimos años, lo que se refleja en los clientes de la ZAL del Puerto de Sevilla. Desde grandes empresas líderes como Decathlon, Amazon, Airbus, Asmodee u operadores logísticos internacionales como Rhenus o XPO, a empresas locales como 4gasa, logística del frío como Collbatallé, etc.

La Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Sevilla es la primera del sur peninsular. Dispone de una superficie de 54 hectáreas y de 200.000 m² de naves construidas, desde donde se presta servicio de almacenamiento y distribución a toda Andalucía, Extremadura, las Islas Canarias y el Norte de África.

Su ubicación en el Puerto de Sevilla, junto a la Terminal de Contenedores y la Ferroviaria del Muelle del Centenario, hace de este recinto una plataforma logística estratégica con excelentes conexiones tanto marítimas como terrestres.

Cuenta con naves logísticas de última generación y polivalentes que albergan clientes de primer nivel, entre los que se encuentran los que disponen de almacenes para uso propio; almacenes dedicados a la logística de terceros y para servicios de distribución multicliente; y un polo dedicado a la logística del frío.



En sus 20 años de historia Sevisur Logística, empresa gestora de la ZAL, ha invertido más de 75 M€

En este periodo se han desarrollado proyectos como una plataforma de frío para el grupo Carbó Collbatallé, una nueva nave multicliente y otra para el operador logístico XPO, el centro logístico de última milla de Amazon, una zona de aparcamiento de camiones junto a la nave de Decathlon, entre otras actuaciones.

Además, debido al interés logístico del Puerto sevillano, la APS trabaja en una segunda ZAL en dominio público portuario.

I.10. Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos

El Puerto de Sevilla está especializado en una amplia variedad de tráficos relacionados con los principales sectores productivos de Andalucía y es puerta logística de la península a las Islas Canarias con salidas marítimas semanales que conectan Sevilla con el archipiélago. Además, destaca en el tráfico ferroviario con trenes semanales que unen Sevilla con Madrid, Bilbao, Extremadura y Sines (Portugal).

Los tres tráficos clave para Sevilla son los productos agroalimentarios, los siderúrgicos y el contenedor. Dentro de la estrategia 2025 del Puerto de Sevilla, la Autoridad Portuaria está trabajando en nuevos tráficos como la biomasa o las cargas especiales.

En términos generales, el balance anual de tráfico de 2021 se ha cerrado con 4,2 millones de toneladas (- 0,6 %). En concreto, en 2021 se han movido 24.334 toneladas menos que en 2020 debido a una bajada en la mercancía general convencional y en graneles sólidos. Se mantiene, por tanto, el equilibrio en el volumen de mercancías movidas respecto a 2020, cuando el Puerto de Sevilla fue uno de los puertos nacionales

que menor contracción de tráfico experimentó durante la pandemia.

En la pasada anualidad, la mercancía contenerizada movida en el distrito logístico de Batán creció un 11,2 % con cerca de un millón de toneladas (999.941 t). Destacan los buenos resultados cosechados en el último cuatrimestre del año a través de los cuatro buques semanales que de forma regular han conectado a plena carga Sevilla con las Islas Canarias. En cuanto al volumen de TEU, se han alcanzado los 135.742 TEU, lo que ha supuesto un incremento del 74 % respecto al mismo periodo del año anterior.

En 2021 despuntan también los graneles líquidos con un aumento de cerca del 4 % (360.075 toneladas). El mayor porcentaje de líquidos movidos corresponde a los aceites y grasas, los productos químicos y los abonos naturales y artificiales.

Asimismo, en 2021 creció un 24,2 % las chatarras de hierro (501.000 toneladas) que abastecen como materia prima las dos plantas siderúrgicas del hinterland del puerto sevillano, una en Alcalá de Guadaíra y otra en Jerez de los Caballeros. Además, el cemento y el clinker se sitúan un 18 % por encima de las cifras del pasado año, con 264.260 toneladas, y se recupera el tráfico rodado un 5 % con más de 8.600 unidades ro-ro.

| Evolución tráficos (Tn) | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Graneles líquidos | 422.753 | 269.016 | 293.337 | 346.907 | 360.075 |
| Graneles sólidos | 2.201.621 | 2.169.819 | 2.294.028 | 2.215.156 | 2.159.223 |
| Mercancía general | 1.901.287 | 1.969.515 | 1.769.104 | 1.640.294 | 1.659.298 |
| TOTAL Tn | 4.525.661 | 4.408.351 | 4.356.469 | 4.202.357 | 4.178.597 |
| Nº TEUs | 105.566 | 137.849 | 136.626 | 126.326 | 135.734 |

| Evolución tráficos (% S/Total) | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Graneles líquidos | 84,07 | -36,37 | 9,04 | 18,26 % | 3,80 |
| Graneles sólidos | -2,16 | -1,44 | 5,65 | -3,22% | -2,53 |
| Mercancía general | -17,71 | 3,59 | -10,34 | -7,28% | 1,16 |
| Mercancía contenerizada | -24,39 | 11,69 | 0,49 | -9,11% | 11,26 |

I.11 Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías

Foreland

Las Islas Canarias es puerto hub del de Sevilla para numerosos destinos como los que se relacionan seguidamente:

- Continente Americano: EE.UU y Sudamérica.
- Continente Europeo: Gran Bretaña, Francia, Holanda, Italia, Bélgica, Alemania, Suecia, Ucrania y Portugal
- Continente Africano: Argelia, Egipto y Marruecos
- Continente Asiático: Turquía, Israel y China

Estos países son coincidentes con las líneas regulares de tráfico de mercancías y contenedores, suponiendo 35 destinos en los cinco continentes

Hinterland

El puerto de Sevilla es una infraestructura de transporte de relevancia estratégica a nivel local y regional, siendo uno de los principales motores de la región urbana de Sevilla. Ofrece servicio a un amplio territorio constituido por la provincia de Sevilla, en un primer círculo de influencia, la región andaluza y extremeña, en un ámbito más amplio y, por último, y de forma creciente, a zonas del interior peninsular, principalmente a través de los corredores ferroviarios.

1.12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales

Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| % S/total facturado | 43,65 | 43,80 | 42,44 | 37,56 | 35,33 | 36,91 |

I.13 Principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo

Sector Logístico

- Terminales de Contenedores
- Corredor marítimo Sevilla – Canarias
- Servicios con Hub Las Palmas
- Servicios SSS con Norte de Europa y Mediterráneo

- Servicios con Hub Tarragona
- Plataforma distribución regional
- Plataforma distribución metropolitana
- ZAL Batán
- Líneas regulares
- Conexión FFCC
- Logística del frío (-25° C)
- Logística del automóvil

El Puerto de Sevilla tiene un gran potencial para el desarrollo logístico y, entre sus puntos fuertes, destacan la micro accesibilidad, la multimodalidad y la gran disponibilidad de suelo con

conexiones por tierra y mar. Como facilitador de la actividad económica e impulsor del tejido empresarial, el Puerto de Sevilla aspira a convertirse en motor del principal clúster logístico del sur de la península.

Zona de Actividades Logísticas

La zona de Actividades Logísticas del Puerto de Sevilla es la primera del sur peninsular. Dispone de una superficie de 54 hectáreas, de 200.000 m² de naves polivalentes desde donde se presta servicio de almacenamiento y distribución a toda Andalucía, Extremadura, las Islas Canarias y el Norte de África.

Su ubicación, junto a la Terminal de Contenedores y la Ferroviaria del Muelle del Centenario, hace de este recinto una plataforma logística estratégica con excelentes conexiones tanto marítimas como terrestres.

Segmentos logísticos clave

- E-commerce y Courier
- Gran distribución a Canarias y regional
- Operadores logísticos

Sectores industriales estratégico

- Metalmecánico
- Energías renovables
- Bio-industria y reciclaje
- Industria agroalimentaria
- Biotecnología
- Aeroespacial

Puntos fuertes

- Microaccesibilidad
- Multimodalidad
- Zona Franca Servicios
- Auxiliares
- Disponibilidad de suelo

I.14. Servicios prestados por el puerto y marco de la prestación

Mapa de servicios

Servicios portuarios básicos

- Practicaje
- Remolque
- Amarre
- Estiba
- Marpol

Servicios comerciales prestados por la Autoridad Portuaria

- Suministro de electricidad
- Alquiler de almacenes
- Pesaje en báscula
- Depósito en superficie

Servicios comerciales prestados por Empresas Privadas

- Suministro de agua
- Consignación de buques
- Suministro de combustible
- Alquiler de maquinaria
- Alquiler de grúas
- Entrega/recepción
- Aprovisionamiento a buques
- Descarga de gráneles por tubería

Servicios telemáticos

- Peticiones de escala
- Solicitud de entrada y notificación de salida de mercancías peligrosas a las instalaciones portuarias
- Manifiestos de carga
- Manifiestos de descarga
- Levante sin papeles, contenedores, mercancía general y gráneles sólidos

El marco legal regulador de los servicios prestados en los puertos de interés general y del régimen de ocupación y utilización del dominio público portuario se encuentra en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

Los servicios prestados en los puertos de interés general se dividen en:

- **Servicios generales prestados** por las Autoridades Portuarias, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad.
- **Servicios portuarios**, cuya prestación se llevará a cabo por la iniciativa privada previa obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, las cual asumirá su prestación en supuestos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada.
- **Servicio de señalización marítima**, cuya prestación corresponde a la Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tenga asignada a estos efectos.
- **Servicios comerciales**, cuya prestación se llevará a cabo por la iniciativa privada previa obtención de la correspondiente autorización otorgada por la Autoridad Portuaria.

Por su parte, el régimen de utilización del Dominio Público Portuario se encuentra regulado en los art. 93 y siguientes de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, resultando preceptiva, en aquellos usos y actividades que presenten circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad el previo otorgamiento de concesión o autorización por parte de la Autoridad Portuaria, con sujeción a lo previsto en el Real Decreto 2/2011, en los Pliegos de Condiciones Generales y a las condiciones particulares que en cada caso resulten procedentes.

I.15 Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

Actualmente en el ámbito portuario hay más de 100 empresas que, bajo el régimen de autorización o concesión de Dominio Público Portuario, cuentan con instalaciones en la zona de servicio del puerto.

La prestación de los servicios portuarios básicos se realiza mediante régimen de Licencia, contando con 7 empresas para operaciones de estiba, 3 para el servicio de Marpol, 1 de practicaje, 1 para el servicio de amarre, 1 para el servicio de remolque y 1 para el servicio de retirada de residuos de buques.

Adicionalmente, existen numerosas empresas que, sin contar con instalaciones fijas en el puerto, desempeñan su negocio en el ámbito portuario, previa autorización de la Autoridad Portuaria de la correspondiente autorización para el desarrollo de actividades de servicios comerciales. Entre las actividades reguladas se encuentran entre otras el suministro de combustible, alquiler de maquinaria, entrega y recepción de mercancías o la consignación de buques

Empresas prestadoras de servicios portuarios que operan en el puerto durante 2021

| Tipo de servicios | Número de empresas |
|-------------------|--------------------|
| Estiba | 7 |
| MARPOL | 5 |
| Practicaje | 1 |
| Remoque | 1 |
| Amarre | 1 |

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

| Tipo de ocupación | Número de Empresas |
|-------------------|--------------------|
| Concesiones | 60 |
| Autorizaciones | 28 |

I.16. Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado

| | |
|--|-----------------------------|
| Superficie terrestre concesionable (m ²) | 5.318.620 m ² |
| Superficie terrestre en concesión (m ²) | 1.845.217,44 m ² |
| RATIO (%) | 34,69 % |

I.17. Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas¹, sobre total de tráfico de mercancías.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------|------|------|------|--------|---------|--------|
| Tráfico terminales/total | 52 % | 59 % | 61 % | 51,21% | 30,03 % | 59,37% |



Calidad de servicio

I.18. Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto

Aquellos interesados en implantarse en la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla tienen a su disposición en internet los pliegos reguladores de los distintos servicios portuarios. Además, pueden ser informados a través de los servicios técnicos, que comunican todas y cada una de las condiciones requeridas por la normativa de aplicación. La Autoridad

Portuaria pone a disposición de posibles operadores documentación en la que se detallan claramente los trámites y pasos a seguir para operar en el Puerto, bien como prestadores de servicio, o bien como titulares de una concesión. Igualmente, a través de la web de la Autoridad Portuaria de Sevilla, se facilita información relativa a las características técnicas del Puerto y de sus instalaciones portuarias, tasas y tarifas, etc., detallando el conocimiento de este y de su actividad.

En el caso de ocupaciones de dominio público (concesión/autorización administrativa) dichas condiciones quedan plasmadas en un Pliego de Condiciones regulador de cada título administrativo que sigue la estructura y condiciones establecidas en la Orden FOM 938/2008, de 27 de marzo, por la que se aprueba el Pliego de Condiciones Generales para el otorgamiento de concesiones en el Dominio Público Portuario estatal. Igualmente, dicho

Pliego de Condiciones particulares se ajusta en la actualidad a lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En relación con la prestación de servicios, la citada Ley regula taxativamente los distintos tipos de servicios a prestar en las Autoridades Portuarias, concretando la tramitación a seguir para el otorgamiento de la correspondiente licencia, así como el contenido de los correspondientes Pliegos reguladores del servicio. A través de la legislación actual que resulta de aplicación y que ha sido citada anteriormente, los mecanismos empleados por la Autoridad Portuaria de Sevilla para autorizar la prestación del correspondiente servicio o las ocupaciones en el dominio público portuario que dichos servicios requieran garantizan plenamente la transparencia para el adecuado conocimiento de las condiciones necesarias para operar en el Puerto.

I.19. Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía

- La Autoridad Portuaria de Sevilla ha publicado en su página web las tasas e índices correctores que aplica.
- Asimismo, ha sido impulsora, a través de los pliegos de actividad pertinentes, de que las empresas estibadoras y consignatarias se doten de Sistemas de Gestión de Calidad.
- Este organismo en coordinación con la Agencia Tributaria (Aduana de Sevilla), puede activar la declaración sumaria, en caso de necesidad, para que el despacho electrónico de las mercancías sea más ágil.

- No se ha elaborado ni sometido a aprobación Referenciales de Servicios Específicos.

I.20. Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.

En 2021, el número de empresas es de 2

I.21. Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de estos con los servicios prestados por el puerto.

- La Autoridad Portuaria dispone de un servicio específico para recibir y tramitar quejas y sugerencias de usuarios del puerto a través de un enlace web específico y de una persona de contacto para este fin.
- La Autoridad Portuaria se reúne individualmente, y a lo largo del año, con los operadores y siempre se les atiende en sus comentarios y eventuales quejas, las cuales son el punto de apoyo para nuestras mejoras.
- También se realizan encuestas de satisfacción de usuarios del puerto con periodicidad anual,

estando dirigidas a consignatarios y estibadores, capitanes de los buques y usuarios del puerto,

Los aspectos analizados son los siguientes:

Capitanes:

- La información previa a la llegada, y la asistencia sobre el fondeo y la hora se subida, es adecuada a las necesidades del buque.
- El servicio de practicaje es adecuado
- La seguridad del barco durante el paso de esclusa es máxima
- Los sistemas de ayuda a la navegación son adecuados para garantizar la seguridad en la navegación por el río.
- El servicio de remolque es adecuado.
- El servicio de amarradores es adecuado.
- La comunicación con el Puerto es adecuada y fluida
- El servicio de retirada MARPOL 1 o 5 se hace con la rapidez requerida.
- En caso de emergencia medioambiental, la coordinación con el Puerto es ágil.

Consignatarios y Estibadores:

- La gestión de atraques y la ordenación del tráfico en el Puerto facilitan la operativa de los buques.
- Muelles adecuados a las necesidades operativas de carga/descarga
- El servicio de practicaje adecuado a las necesidades operativas de carga/descarga para un Puerto sujeto a mareas.
- El servicio de remolcadores se adapta a sus necesidades operativas.
- El estado de limpieza y conservación de los tinglados, almacenes y muelles es adecuado.
- El servicio de bascula se adecua a las necesidades operativas de los clientes finales
- Los tramites que se efectúan ante Capitanía Marítima, son atendidos con rapidez

- El tiempo de respuesta del Puerto en caso de incidencias es adecuado
- Las gestiones administrativas ante la APS se gestionan con agilidad
- Las incidencias en facturación se resuelven rápidamente
- La comunicación con la APS es adecuada
- Los servicios aduaneros son ágiles y se adaptan a las necesidades
- Los servicios de inspección para-aduaneros son ágiles y flexibles conforme a las necesidades
- La coordinación, en caso de vertido accidental en la lámina de agua, es eficaz con la APS
- La información del desempeño ambiental de la APS es accesible.
- la APS ha comunicado eficazmente su compromiso con el medioambiente

Usuarios:

- Los accesos terrestres al Puerto son adecuados
- La iluminación del Puerto es suficiente
- La vigilancia y control dentro del recinto portuario es suficiente
- Las instalaciones portuarias se adaptan a sus necesidades
- El número de incidencias en la mercancía (robos, extravíos, daños, etc.) es mínimo
- Los rendimientos de carga y/o descarga son adecuados a sus expectativas
- La limpieza de las zonas comunes del recinto portuario es satisfactoria.
- Las incidencias en facturación producidas se resuelven rápidamente
- La información disponible sobre el Puerto en la web de la APS es suficiente.
- El desempeño de la Comunidad Portuaria de Sevilla ("ProSevilla Port") considera que ha supuesto una mejora en la promoción de su actividad.
- El trabajo del Puerto de Sevilla en el ámbito de la promoción de

la actividad y el negocio incide positivamente en su actividad.

- La intermodalidad ferropuertaria es adecuada para sus necesidades operativas
- La disposición de zonas de segregación de residuos en la APS es adecuada.
- En caso de accidente ambiental, la APS ha coordinado adecuadamente la situación
- El compromiso de la APS con el medioambiente es adecuado.

Debido a la situación de pandemia sobrevenida, el confinamiento y el estado de alarma, la encuesta del año 2020 se ha lanzado los primeros días de enero 2021.

En el presente ejercicio se han unificado las encuestas de Consignatarios y de Estibadores, así como, las de los clientes finales y concesionarios con el sobre nombre de "usuarios"

Las conclusiones y acciones de mejora adoptadas suelen ser valoradas en el Comité de Calidad de la A.P.S. tomando la Dirección las consideraciones oportunas.

Integración en el sistema de transporte.
Movilidad sostenible

I.22. Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial.

Ferrocarril

Número de trenes: 1.107

TEU: 38.811

Toneladas totales: 358.557.

La zona de servicio actualmente en carga dispone de un trazado ferroviario de 28,1 kms (Hasta el punto de conexión funcional) que incluye el servicio a todos los muelles, zonas de concesiones en ambas márgenes y la conexión con la línea de Madrid a través de la estación de La Salud. La ampliación hacia el sur, con la construcción de la nueva esclusa, ha llevado aparejada la construcción de un nuevo trazado que garantiza el servicio ferroviario a las zonas en desarrollo, Dársena del Cuarto y El Verde, con otros cinco kilómetros más de vías y un puente de ferrocarril sobre la nueva esclusa que cierra el anillo ferroviario interno del puerto. El centro intermodal ferroviario de la Dársena del Batán situado entre las terminales de contenedores y la ZAL, conforma una terminal intermodal que integra la logística y el transporte ferroviario y ha permitido una distribución rápida hacia el interior de la península, contribuyendo a mejorar la competitividad del puerto.

En cuanto a la operativa ferroviaria, la cooperación entre Adif y Autoridad Portuaria de Sevilla ha permitido agilizar la entrada de trenes, aumentando la capacidad de acceso y mejorando la respuesta ante incidencias. Se ha consolidado el Puerto de Sevilla como base de trabajo habitual de los distintos operadores ferroviarios y se ha conseguido el refrendo de cargadores finales que han confiado al ferrocarril flujos logísticos crecientes atendidos en el recinto portuario para trasbordos a buques, distribución local y operaciones de valor añadido en la ZAL Sevilla.

Carretera

La zona de servicio dispone de acceso directo a la circunvalación SE-30 y con ello a las principales vías de la red

nacional. La mejora en este modo de transporte viene de la conexión directa con la futura SE-40.

I.23. Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).

Se realiza una amplia promoción comercial con un doble objetivo:

- Aumentar el número de unidades con el servicio que actualmente tenemos (Canarias de import y export)
- Conseguir nuevas líneas con otras Áreas geográficas.



I.24. Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|--------|--------|--------|------|
| % Ferrocarril sobre total carretera y ferrocarril | 9,67 % | 11,24% | 11,21% | 8,58 |
| % Ro-Ro sobre total mercancía import-export | 4,45 % | 3,69% | 3,00% | 3,29 |

Los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria son:

I.25. Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.

| Resumen de grupos de interés | |
|------------------------------|---|
| Internos | Consejo de Administración |
| | Trabajadores |
| | Comité de empresa |
| Externos | Comunidad Portuaria |
| | Administraciones públicas |
| | Sector empresarial |
| | Comunidades agrícolas |
| | Organizaciones ecologistas |
| | Comunidades locales: asociaciones vecinales, en defensa del patrimonio, actividades deportivas... |
| | Medios de comunicación |
| Inversores | |
| Proveedores | |

I.26. Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de estos

La comunicación entre la Institución portuaria y los grupos de interés identificados anteriormente es bidireccional, en base a canales on line y off line, así como a través de encuentros, jornadas, actos institucionales, desarrollo de eventos deportivos, culturales y para la divulgación de la actividad portuaria, exposiciones, certámenes, remisión de información en múltiples soportes, ruedas de prensa y reuniones informativas, entre otros.

I.27. Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés

Cuestiones vinculadas a:

- Integración del Puerto de Sevilla en la ciudad
- Estudios científicos para el conocimiento del estuario
- Temas relacionados con el medio ambiente y la sostenibilidad de la actividad portuaria.
 - Dragado de mantenimiento
 - Trabajar con la naturaleza
- Evolución del tráfico de mercancías y nuevas líneas y servicios
- Dominio público portuario
- Infraestructuras
- Cruceros
- Principales acuerdos del Consejo de Administración
- Digitalización y nuevas tecnologías aplicadas a la gestión portuaria

- Logística e industria
- V Centenario de la I Vuelta al Mundo
- Nueva estrategia puerto de Sevilla 2025

I.28. Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.

Para poner en valor el puerto y sus facetas logística, industrial y turística, se realiza firma de convenios, así como acciones de patrocinio y colaboración.

I.29. Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente

- Confederación de Empresarios de Sevilla
- Club Propeller Sevilla
- Asociación para el Progreso de la Dirección, APD
- International Association of Ports and Harbors, IAPH
- European Federation of Inland Ports, EFIP
- La red mundial de ciudades portuarias, AIVP
- Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades, RETE
- Asociación Técnica de Puertos y Costas
- ProSevillaPor, Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla

I.30. Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado

| Eventos | Ciudad | Contenido |
|---------------------------------|-----------|--|
| AGRIFOOD INTERNATIONA CONGRESS | TARRAGONA | BOLSA INTERCAMBIO MATERIAS PRIMAS (CEREALES Y ACEITES) |
| FITUR | MADRID | FERIA DEL TURISMO |
| ENCUENTRO OPERADORES CEREALES | ZARAGOZA | BOLSA INTERCAMBIO MATERIAS PRIMAS (CEREALES Y ACEITES) |
| EXPOLIVA | JAEN | FERIA DEL ACEITE Y LA ACEITUNA |
| FRUIT ATTRACTION | MADRID | FERIA INTERNACIONAL FRUTA Y LOGÍSTICA |
| BARCELONA NEW ECONOMY WEEK | BARCELONA | FERIA DE LA LOGÍSTICA |
| CITCA | MALAGA | CONGRESO INTERNACIONAL DE TURISMO DE CRUCEROS |
| TIS (TOURIST INNOVATION SUMMIT) | SEVILLA | ENCUENTRO INTERNACIONAL DE TURISMO |

I.31. Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación

Valoramos que el montante de gastos destinados a la promoción comercial del Puerto de Sevilla, incluyendo tanto la asistencia a los eventos indicados arriba como las atenciones protocolarias para conseguir dichos fines asciende a la cantidad de 14.750 euros.

Compromiso institucional



I.32. Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores

Gestión de servicios y acceso a la información basados en las Tecnologías de la Información y Comunicación.

La APS dispone de página web:
<https://www.puertodesevilla.com>

- Intranet
- Extranet
- Servicios de información avanzada de la canal de navegación FIS (Fairway Information Service)
- Área de trabajo on line del Proyecto de Optimización de la Navegación.

Redes sociales:

- **LinkedIn:**
www.linkedin.com/company/autoridadportuariadesevilla
- **Twitter:**
[@PuertoDeSevilla](https://twitter.com/PuertoDeSevilla)
- **IG:**
[puertosevilla](https://www.instagram.com/puertosevilla)
- **Facebook:**
www.facebook.com/puertodesevilla
- **Youtube**

Puerto Inteligente

La Autoridad Portuaria entiende la innovación y las nuevas tecnologías como un recurso valioso que marca la diferencia en el desarrollo a largo plazo de las empresas e instituciones. De hecho, una de las líneas maestras del Plan Estratégico 2025 determina la transformación tecnológica y digitalización como factores clave para mejorar el posicionamiento del Puerto de Sevilla. En esta línea, la APS continúa dotando las infraestructuras portuarias con nuevas tecnologías para optimizar la multimodalidad, incidiendo especialmente en la mejora de la navegación y del transporte ferroviario.

Sensores en el Guadalquivir

Con la colaboración de empresas de base tecnológica de primer nivel e instituciones como la Universidad de Sevilla, la Autoridad Portuaria ha trabajado en el proyecto AIRIS para la monitorización del Guadalquivir. Este proyecto va dirigido a los responsables de la gestión de la canal de navegación y de la ordenación del tráfico marítimo y portuario; a la comunidad portuaria, en especial, los participantes en la navegación; y a todos los actores del estuario del Guadalquivir

Gracias a las funcionalidades del AIRIS, los usuarios tendrán accesos a un portal web con información geográfica, hidrológica y meteorológica captada a través de sensores desplegados en el Guadalquivir. Además, contarán con servicios de información en tiempo real sobre el tráfico marítimo (port monitor) y con herramientas para la planificación de la navegación que facilitan la toma de decisiones durante las travesías.

TIC aplicadas al tren

Respecto al tráfico terrestre, la APS está desarrollando un sistema inteligente para la gestión del ferrocarril con el proyecto FPSII. Este está basado en la aplicación de las TIC al trazado ferroviario del Puerto, lo que mejorará los sistemas de localización del tren, permitirá establecer cambios de aguja automáticos, nuevos pasos a nivel... En definitiva, automatizar los procesos para ser más eficientes.

Ambas iniciativas cuentan con financiación europea del mecanismo CEF (Connecting Europe Facility). 'Conectar Europa' prioriza aquellas iniciativas que contribuyen a la digitalización del transporte marítimo y a la reducción de las emisiones de carbono dentro de la Red Transeuropea de Transporte.

Innovación logística e industrial

En el ejercicio 2018 el Programa de Cooperación Interreg V A España–Portugal (POCTEP) 2014-2020 ha aprobado la financiación para el Centro de Innovación Universitario del Puerto de Sevilla. La dotación asciende a 16 millones de euros que irán destinados a proyectos de I+D+i de industria 4.0, logística, materiales y sostenibilidad.

I.33. Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria

La APS continúa con su estrategia de digitalización y, para complementar las acciones ya realizadas a través del plan previo de I+D+i Tecnoport 2025 de optimización de la gestión de las actividades logísticas, lanza el proyecto AIRIS-PS consistente en la implementación del estándar europeo RIS (River Information Service). Este es un sistema de información avanzado, mediante tecnologías disruptivas con el fin de mejorar la gestión del tráfico de buques desde Sanlúcar de Barrameda hasta Sevilla, por medio de intercambio de datos en tiempo real.

Así, la APS monitoriza parámetros tales como la altura de la lámina de agua, corrientes, mareas, y la calidad de las aguas. También aporta una mayor información del tráfico de la ría, facilitando la gestión del tráfico e incrementando el calado máximo operativo de los buques en función de la marea.

La primera fase se llamó AIRIS-PS, finalizó el 30/04/2019, fue cofinanciado al 50% por el mecanismo europeo CEF (Connecting Europe Facility) y su coste fue de 2.850.000 €

La APS en 2019 lanza el proyecto complementario, AIRIS II-Synchro, el

cual está encuadrado en el concepto Industria 4.0, por el que se integra la sensorización en un procedimiento de gestión inteligente mediante sistemas de gestión que, a su vez, mejoran la multimodalidad y el nivel de seguridad en las operaciones portuarias.

Este sistema mejorará el control y la coordinación en tiempo real de los distintos modos de transporte permitiendo planificaciones multimodales entre el buque y los transportes terrestres a través de las bases de datos provenientes de la digitalización de la vía navegable que se realizó con el AIRIS-PS.

Está realizado bajo dirección técnica de la empresa de ingeniería Sener junto con las Universidades de Sevilla y Málaga y las empresas de base tecnológica Serviport Andalucía y Siport XXI. Su fecha de finalización es 1/08/2022 y su presupuesto, cofinanciado por fondos CEF al 50% es de 1.700.000 €.

El Puerto de Sevilla participa desde enero de 2019 junto a 28 socios europeos en el proyecto europeo de innovación ambiental ATLANTIC BLUE PORTS, una iniciativa que estudia las invasiones biológicas de especies exóticas procedentes de las aguas de lastre de los buques y su finalidad es promover el desarrollo sostenible de la actividad en los entornos portuarios y la eficiencia ambiental.

En el caso de Sevilla, los avances en este proyecto consisten en el desarrollo de un sistema pionero para la gestión de las aguas de lastre, sus sedimentos y de las especies exóticas adheridas al casco de los buques (biofouling) y se trata de una iniciativa que podrá ser aplicada en otros puertos marítimos de interior a escala europea. También contempla el desarrollo de un muestreo en el Guadalquivir para la vigilancia ambiental, detección temprana y la mitigación de especies exóticas en los puertos marítimos de interior.

Se trata de una iniciativa que forma parte de la estrategia de sostenibilidad de la APS y promueve el crecimiento verde fundamentado en el diagnóstico del entorno, el establecimiento de pautas que integren la actividad portuaria en el medio natural y el fomento de medios de transporte sostenibles que mitiguen los efectos del cambio climático.

Está liderado por la Cámara de Comercio e Industria de Brest (Francia) y cuenta con un presupuesto total de 2,9 millones de € que son cofinanciados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

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

Sin aportación económica. Utilización de dependencias del Faro de Bonanza:

Asociación Ager-Veneriensis

Esta asociación desarrolla su programación anual en colaboración con la Autoridad Portuaria en el barrio de Bonanza. Su trabajo se ha extendido a toda Sanlúcar de Barrameda convirtiéndose en un referente en el sector de la formación

no reglada y en el sector cultural y social del territorio.

Entre sus objetivos principales, Ager-Veneriensis fomenta la participación de la mujer en la vida cultural, educativa, deportiva y social, llevando a cabo actividades encaminadas a incrementar las relaciones interpersonales e intergeneracionales. Por ello, desarrolla actividades para contribuir a la formación de la mujer, jóvenes y personas que debido a su edad se encuentran en situación de desempleo continuo; aumenta el nivel cultural y formativo de las personas relacionadas con el sector pesquero a través de cursos programados.; y potencia sectores laborales ya existentes y la creación de nuevas iniciativas.

En esta asociación se imparten clases de informática y de competencias digitales, exposiciones, certámenes de fotografía en familia y de pintura; campamentos de verano; jornadas culturales y clases de cocina

Sin aportación económica. Visitas organizadas por personal propio de la APS.

Programa de visitas al museo del Puerto de Sevilla

Este centro de interpretación se constituye como un recurso educativo de primer nivel adaptado a todos los públicos. Su objetivo es ofrecer una amplia perspectiva de uno de los mayores centros de actividad económica para la región andaluza, adentrándose en la historia del Puerto, su presente y futuro. Su diversidad de recursos interactivos, así como la recreación de distintos oficios e instrumentos del entorno, acercan la cultura portuaria y, en definitiva, la historia de Sevilla a todas las personas que lo visitan.

I.35. Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria

Dentro de la integración de la avenida de Las Razas y del muelle de Tablada en la ciudad, la APS da un paso más, adjudicando a la empresa Eddea, Arquitectura y Urbanismo y tras una reunión de la mesa de contratación, el contrato de Oficina Técnica para el diseño del nuevo distrito urbano portuario, por un importe de 438.565€.

Esta Oficina Técnica elabora el plan maestro para transformar la zona portuaria más próxima a Sevilla en base a un nuevo modelo de relación que favorezca la convivencia puerto – ciudad y asegure la integración de la actividad portuaria en el entorno urbano.

Tal y como recoge la estrategia del Puerto de Sevilla 2025, la transformación de estos espacios permitirá adaptar el Muelle de Tablada al tráfico de cruceros e implantar en esta zona actividades productivas, culturales y comerciales que sirvan de atractivo para Sevilla, todo ello poniendo en valor el patrimonio arquitectónico e industrial de grúas, tinglados y naves utilizadas en la Exposición Iberoamericana de 1929.

I.36. Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman

| | |
|--|------------|
| Reserva Dominio Público Radioeléctrico | 1086,73 € |
| Servicio de Prevención Ajeno | 6726,24 € |
| Consultoría en protección portuaria | 9.550,00 € |
| Mantenimiento instalaciones de protección contra incendios | 14850,95 € |
| Mantenimiento equipos de protección | 8166,5 € |
| Material de lucha contra la COVID-19 | 5512,98 € |
| Diverso material de protección | 1449,6 € |

En la relación arriba no se han incluido los gastos de los recursos humanos destinados a vigilancia y seguridad.

I.37. Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman

Se han llevado a cabo otras actuaciones en materia medioambiental como:

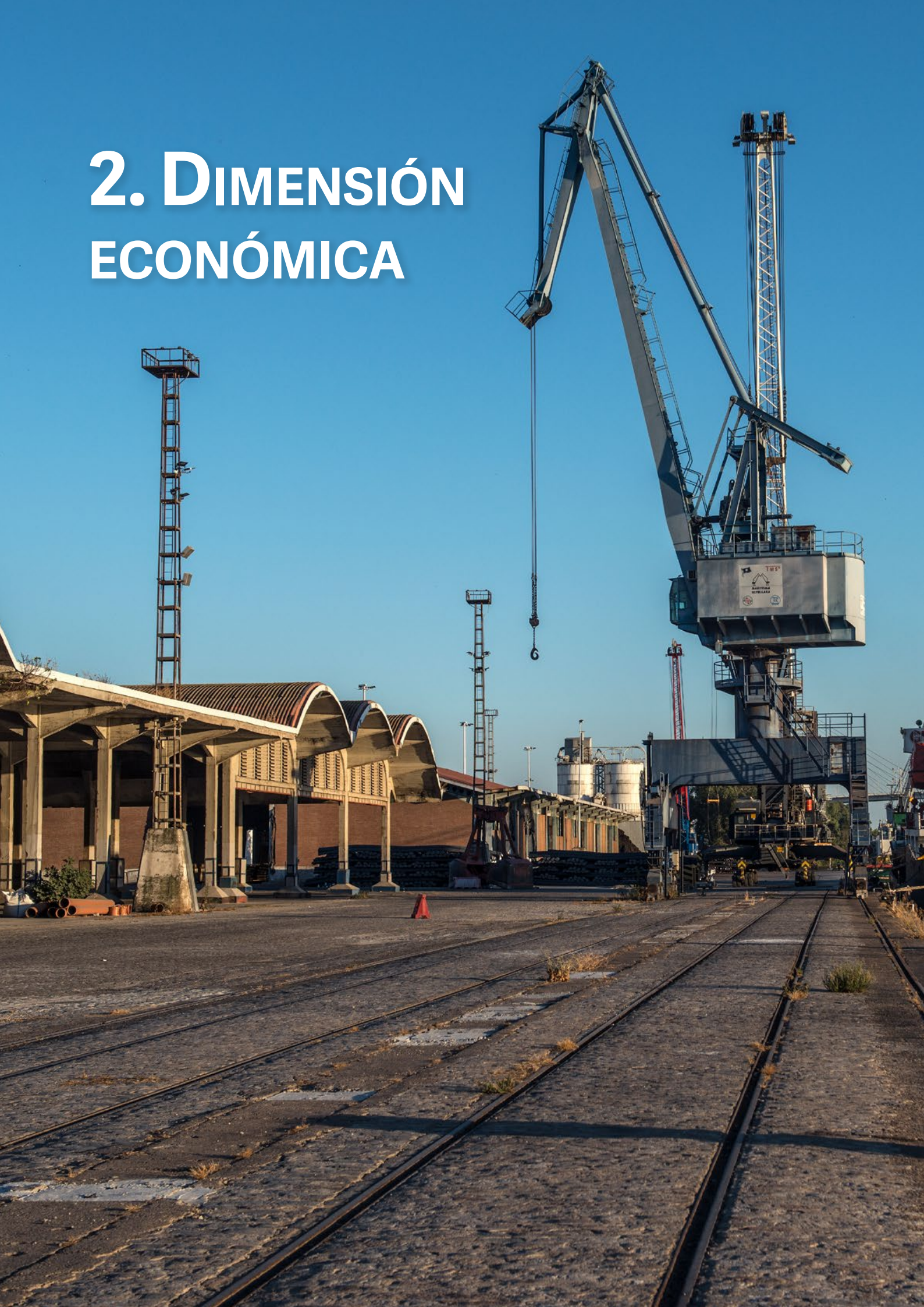
- Seguimiento y monitorización de las operaciones de mantenimiento de calados de la ría del Guadalquivir: 69.950,58 €
- Implantación ROM 5.1.13 de Calidad de Aguas Litorales en zonas portuarias: 24.477,67 €.
- Retirada y Gestión Residuos en una parcela de la Zal (2ª Fase): 822.036,94 €
- Recogida y gestión de residuos peligrosos de la A.P.S.: 10.120,04 €
- Labores de mantenimiento de Jardinería: 28.130 €.
- Asistencia Técnica en el Diseño de la Estrategia Ambiental para el Puerto de Sevilla: 19.063,53 €

Estudios dirigidos al Conocimiento Científico del Estuario del Río Guadalquivir:

- SEGUIMIENTO DE LA VARIACIÓN ESPACIO-TEMPORAL DE LAS COMUNIDADES PLANCTÓNICAS DEL ESTUARIO DEL GUADALQUIVIR Y SU RELACIÓN CON CAMBIOS AMBIENTALES” al INSTITUTO UNIVERSITARIO DE INVESTIGACIÓN MARINA (INMAR), UNIVERSIDAD DE CÁDIZ: **Segundo pago: 7.500 €**

- SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DEL PROTOCOLO DE MANEJO INTEGRAL DE LOS VACIADEROS TERRESTRES UTILIZADOS EN LOS DRAGADOS DE MANTENIMIENTO DE LA CANAL DE NAVEGACIÓN DE LA EUROVÍA E.60.02. GUADALQUIVIR PARA SU USO POR LA AVIFAUNA ACUÁTICA Y DE INTERÉS (CSIC): **Pago anual: 15.000 €**
- ESTUDIO DE LOS SEDIMENTOS SUPERFICIALES EN LAS ZONAS DE DRAGADO, SECTORES DE SEDIMENTACIÓN ANOMALA Y BORDES EROSIVOS EN EL ESTUARIO DEL RÍO GUADALQUIVIR” a GRUPO DE GEOCIENCIAS APLICADAS E INGENIERÍA AMBIENTAL (GAIA) de la Universidad de Huelva,: **Primer pago: 37.500 €**
- ESTABLECIMIENTO DE SERIES TEMPORALES LARGAS Y DE SUS IMPLICACIONES EN LA GESTIÓN Y MEJORA DEL ESTUARIO, SU INTEGRACIÓN EN LOS OBJETIVOS DE LA FWD Y DE LA MSFD, ESTUDIOS BACI (“BEFORE AFTER CONTROL IMPACT”) DE LOS DRAGADOS DE MANTENIMIENTO A REALIZAR DURANTE LA CAMPAÑA 2020, COLABORACIÓN EN LA CAMPAÑA DE DIFUSIÓN, DIVULGACIÓN Y PROYECCIÓN SOCIAL DEL CONOCIMIENTO GENERADO EN EL ESTUARIO Y OTRAS ACCIONES COMPLEMENTARIAS” a la Universidad de Sevilla (FIUS)-Laboratorio de Biología Marina: **Primera anualidad: 260.000 €**
- ESTUDIOS HIDRODINÁMICOS Y AMBIENTALES DE LA EUROVÍA E.60.02 GUADALQUIVIR REALIZADOS POR EL GRUPO DE OCEANOGRAFÍA FÍSICA DE LA UNIVERSIDAD DE MÁLAGA: **Primera anualidad: 35.400 €**

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA



2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria

La estrategia de la Autoridad Portuaria de Sevilla en materia económica se basa, como en años anteriores, en la contención de las inversiones no correlacionadas con las expuestas anteriormente y de los gastos corrientes de explotación con el objeto de garantizar la estabilidad y hacer frente a las exigencias financieras derivadas de las inversiones de la ampliación del Puerto.

Situación económica financiera.

E.01. Rentabilidad anual

| | 2021 |
|---|---------|
| Resultado Ejercicio (miles de €): | 3.060 |
| Activo no corriente neto medio (miles de €) | 434.355 |
| RATIO (Resultado Ejercicio / Activo no corriente neto medio) *100 | 0,23 % |

E.02. Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|-------------|
| EBIDTA (miles de €) | 12.325.050 M€ | 14.579.249M€ | 11.759.468 |
| % de variación de EBIDTA | -16,90 % | 18,29 % | -19,34 % |
| Toneladas movidas (Tm) | 4.393.669 Tm | 4.229.270Tm | 4.200.983 |
| RATIO (EBIDTA/tonelada) | 2,81 (€/Tm) | 3,45 (€/Tm) | 2,80 |

E.03. Servicio de la deuda, expresado como 100 x (Amortización de la deuda¹ + Intereses²) / Cash Flow³

| | 2021 |
|-----------------------------|----------------|
| Amortizaciones (miles de €) | 5.899 |
| Intereses (miles de €) | 86 |
| Suma | 5.985 |
| Cash flow (miles de €) | 9.219 |
| RATIO (%) | 64,92 % |

E.04. Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales¹ sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental

| | 2021 |
|--|---------------|
| Terrenos sin actividad (miles de €) | 8.285 |
| Activos no corriente neto medio (miles de €) | 432.436 |
| RATIO (%) | 1,92 % |

RATIO = (Terrenos y bienes naturales sin actividad en el ejercicio³ / Activo no corriente neto medio del ejercicio⁴) *100

E.05. Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------------|-----------------|--------------|----------------|
| Gastos de Explotación (miles de €) | 24.950 M€ | 25.223 M€ | 23.501 |
| Ingresos de Explotación (miles de €) | 19.923 M€ | 28.898 M€ | 25.831 |
| RATIO (%) | 125,23 % | 87,28 | 90,98 % |

RATIO = (Gastos de explotación⁵ / Ingresos de explotación⁶)*100

Nivel y estructura de las inversiones

E.06. Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------------|----------------|--------------|----------------|
| Inversión pública Total (miles de €) | 4.330 M€ | 3.069 | 5.371 |
| Cash - Flow (miles de €) | 6.613 M€ | 8.952 | 9.219 |
| RATIO (%) | 65,48 % | 34,28 | 58,26 % |

RATIO = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria⁷ / Cash flow

E.07. Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Inversión privada (miles de €) | 13.250 M€ | 17.350 M€ | 17.290 |
| Inversión pública (miles de €) | 4.330 M€ | 3.069 M€ | 5.371 |
| RATIO (%) | 306,00 % | 565,33 % | 321,91 % |

RATIO = Inversión ajena / Inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria⁸

E.08. Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado)

| | 2021 |
|---|---------------|
| Inversión pública (miles de €) | 5.3171 |
| Activo no corriente neto medio (miles de €) | 432.436 |
| RATIO (%) | 1,24 % |

RATIO = Inversión pública total a cargo de la Autoridad Portuaria⁹ / Activos netos medios¹⁰

Negocio y servicios

E.09. Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto del importe neto de la cifra de negocio (INCN)

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| INCN (miles de €) | 19.923 M€ | 19.801 M€ | 19.009 |
| T. Ocupación (miles de €) | 7.013 M€ | 7.007 M€ | 7.028 |
| 100x(T. Ocupación/INCN) | 35,20 % | 35,39 % | 36,97 % |
| T. Actividad (miles de €) | 5.838 M€ | 5.716 M€ | 5.697 |
| 100x(T. Actividad/INCN) | 29,30 % | 28,87 % | 29,97 % |

E.10. Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial (superficie para concesiones)

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Toneladas totales movidas (Tm) | 4.356.470 | 4.202.188 | 4.178.597 |
| Superficie para concesiones (m2) | 4.507.573 | 4.507.573 | 4.507.573 |
| Toneladas / m² | 0,97 | 0,93 | 0,93 |

E.11. Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Toneladas totales movidas (Tm) | 4.356.470 | 4.202.188 | 4.178.597 |
| Metros lineales de muelle en activo | 5.299 | 5.299 | 5.299 |
| Toneladas / m. | 831,92 | 793,02 | 788,56 |

Valor generado y productividad

E.12. Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual)

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|--|---------------|----------------|----------------|
| INCN (miles de €) | 19.923 | 19.801 | 19.009 |
| Plantilla media anual | 118 | 118 | 115 |
| INCN / nº de empleados (miles de € por empleado) | 168,83 | 167,805 | 165,295 |

E.13. Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual)

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|--|---------------|---------------|----------------|
| EBIDTA (miles de €) | 12.230 | 14.579 | 11.759 |
| Plantilla media anual | 118 | 118 | 115 |
| EBIDTA / nº de empleados (miles de € por empleado) | 103,64 | 123,55 | 102,256 |

EBITDA11 / Plantilla media anual

¹¹Es el EBITDA para el Sistema Portuario calculado según se refleja para el indicador E_02.

Impacto económico-social

E.14. Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria

Respecto al empleo, las estimaciones realizadas permiten decir que la actividad del Puerto de Sevilla y su industria dependiente tiene un impacto global superior a los 23.000 empleos. Este impacto procede principalmente de la industria dependiente del puerto, que suma más de 22.000 empleos, distribuidos del siguiente modo: 5.635 empleos directos (24%), 12.538 empleos indirectos (52%) y 5.710 empleos inducidos (24%).

E.15. Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación

El impacto total del Puerto de Sevilla sobre el PIB ascendió en 2014 a 1.106 millones de euros, de los que 436 millones corresponden al impacto directo (34%), 524 millones al indirecto (51%) y 145 millones al inducido (14%).

Esta cifra supone un 0,8% del PIB total de Andalucía de 2014, y casi un 3,3% del PIB de la provincia de Sevilla para ese mismo año. Asimismo, el crecimiento de dicho impacto desde el último estudio realizado con una metodología similar (correspondiente al año 2000) alcanza el 15,4% (0,8% medio anual), homogeneizado a euros constantes. Se obtiene un efecto multiplicador del impacto sobre el PIB superior a 2,5; esto es por cada euro de gasto e inversión que realiza de forma directa la industria portuaria y la industria dependiente del puerto, el efecto total en el PIB de la comunidad andaluza se incrementa dos veces y media.

3. DIMENSIÓN SOCIAL



3. DIMENSIÓN SOCIAL

CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Descripción de la política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria

El marco de la política de recursos humanos de la Autoridad Portuaria de Sevilla está delimitado por las resoluciones de la CECIR y por el III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, es decir, por las limitaciones presupuestarias y de contratación, fijación del sistema retributivo y adopción del sistema de gestión de competencias, todo esto condicionado aún más, por las medidas de austeridad y la congelación de la oferta pública de empleo.

El sistema retributivo está fijado por las resoluciones de la CECIR en el caso del personal fuera de convenio y por el convenio colectivo en el caso del personal dentro de convenio, existiendo en ambos sistemas un concepto de retribución variable que trata de alinear el desempeño laboral a la consecución de los objetivos marcados por los sucesivos planes de empresa.

Los planes de formación, formulados en base a las necesidades organizativas o de reciclaje continuo, se adaptan al conjunto de objetivos que se recogen en el plan de empresa.

La comunicación interna se soporta fundamentalmente en la intranet corporativa y el correo electrónico.

Empleo en la Autoridad Portuaria

S.01. Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|-----------------------|------|------|------|
| Plantilla Media Anual | 118 | 118 | 115 |

S.02. Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|---------------------------------------|--------|------|-------|
| Porcentaje de trabajadores eventuales | 116,79 | 15,5 | 13,91 |

S.03. Distribución de plantilla por áreas de actividad

Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2021

| Actividad | Porcentaje sobre plantilla media anual |
|----------------------------|--|
| Oficina fuera de convenio | 16 |
| Oficina dentro de convenio | 35 |
| Mantenimiento | 9 |
| Policía Portuaria | 55 |

S.04. Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos

86,09%

Comunicación interna y participación

S.05. Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección

Conforme a la legislación laboral y el III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, los mecanismos de representación de los trabajadores están constituidos por el Comité de Empresa y las Secciones Sindicales.

En la Autoridad Portuaria existen tres secciones sindicales, UGT, CC.OO. y CSIF, estos tres sindicatos son los que están representados en el Comité de Empresa en una proporción de 4 miembros de CC.OO. 3 de CSIF y 2 de UGT (según las últimas elecciones sindicales de 2020)

S.06. Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria

Se realizan reuniones no formalizadas de coordinación y análisis de la actividad.

Formación

S.06. Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio

| | Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación |
|--------------------|--|
| Dentro de convenio | 61,61 % |
| Fuera de convenio | 100,00 % |

S.08. Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio

| | Total, Horas | Nº Empleados | Promedio |
|--------------------|--------------|--------------|----------|
| Dentro de convenio | 2.325,50 | 65 | 35,78 |
| Fuera de convenio | 650,50 | 16 | 40,66 |

S.09. Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias

14

Estructura de la plantilla y equidad

S.10. Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores

| | |
|---|------|
| % de mujeres sobre el total de trabajadores | 20 % |
|---|------|

S.11. Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio

| | |
|--------------------------------|------------------|
| % de mujeres fuera de convenio | 1,74 % y 12,50 % |
|--------------------------------|------------------|

S.12. Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años

| | |
|--------------------------------|---------|
| % Trabajadores fijos > 50 años | 70,54 % |
|--------------------------------|---------|

S.13. Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años

| | |
|--------------------------------|--------|
| % Trabajadores fijos < 30 años | 0,92 % |
|--------------------------------|--------|

Seguridad y salud en el trabajo

S.14. Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|-------|-------|---------|
| Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas | 18,55 | 12,01 | 48,03 % |

IF = (número total de accidentes con baja / número de horas trabajadas) x 10⁶

S.15. Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|------|------|------|
| Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas | 0,56 | 0,50 | 2,61 |

En caso de que se hayan producido accidentes informar sobre las causas del mismo, y, en su caso, de las posibles acciones adoptadas para prevenir dicho tipo de accidente en el futuro

S.16. Evolución del índice de absentismo anual

En el cómputo de faltas de asistencia se seguirán los criterios establecidos en el artículo 52.2 del estatuto de los trabajadores.

Evolución del índice de absentismo anual (IA)

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|--------|--------|--------|
| Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad | 0,64 % | 0,71 % | 0,70 % |

S.17. Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2021

| Nº total de horas de formación | Nº total de trabajadores(plantilla media anual) | Nº medio de horas por trabajador |
|--------------------------------|---|----------------------------------|
| 10 | 114 | 0,09 |

S.18. Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección

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

Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria

S.19. Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios

El control de accesos a las terminales marítimas en régimen de concesión administrativa se realiza por la propia empresa, sin que lleguen datos a la Autoridad Portuaria. Por lo que respecta a las terminales públicas, los datos del control de accesos y, sobre todo, el elevado número de personas que acceden diariamente. En cuanto al personal perteneciente a las empresas que prestan servicio directamente relacionado con la manipulación de mercancías de las empresas con licencia otorgada se establece en 175

S.20. Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización

En los pliegos de prescripciones particulares de los distintos servicios que se prestan en el Puerto se incluyen cláusulas con la obligación del cumplimiento por su parte de las obligaciones en materia de Prevención de Riesgos Laborales. Existen cláusulas específicas relativas a la coordinación de actividades empresariales, en las que básicamente se definen las zonas de trabajo en las que la obligación de coordinación recae directamente sobre los titulares de las licencias.

Actualmente no se comprueba por parte de la Autoridad Portuaria si las empresas disponen de las licencias o autorizaciones correspondientes en materia de seguridad y salud laboral.

S.21. Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto

- Elaboración y envío de información sobre los riesgos en las zonas comunes, a todas las empresas que accederán al recinto portuario para realizar alguna actividad.
- Recepción de la información sobre riesgos generados por terceras empresas que realicen actividades en el puerto.
- Designación por parte de las empresas concurrentes, de coordinadores de prevención.

S.22. Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS

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

| Tipo de terminal/ servicio | Nº Total con OHSAS | % con OHSAS |
|----------------------------|--------------------|-------------|
| Terminal de mercancías | 2 | 40 |
| Terminal de pasajeros | | |
| Servicio estiba | 2 | 33 |
| Servicio MARPOL | 2 | 33 |
| Servicio técnico náutico | 0 | 0 |

S.13. Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria

No se han realizado acciones formativas dirigidas a la comunidad portuaria.



RELACIONES CON EL ENTORNO

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

La Autoridad Portuaria de Sevilla promueve distintas acciones con el fin de fortalecer sus relaciones con el entorno, participando en asociaciones nacionales, colaborando, a través de su presencia en las mismas al desarrollo de su entorno en aspectos económico, social y medioambiental; la realización de visitas al puerto a numerosos colectivos (estudiantes, asociaciones, etc.) para la difusión y conocimiento de la actividad portuaria; la participación en jornadas y foros; la conservación de su patrimonio artístico e industrial; la organización de jornadas, encuentros, exposiciones, o la colaboración con entidades que realizan una labor social como el Banco de Alimentos entre otras.

S.24. Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes)

Para favorecer la accesibilidad a personas con discapacidad en la Estación Marítima de recepción de pasajeros de cruceros, éste se ha dotado con rampas que permiten un acceso continuo a lo largo de esta instalación



4. DIMENSIÓN AMBIENTAL



4. DIMENSIÓN AMBIENTAL

Descripción de la estrategia ambiental

Para la Autoridad Portuaria de Sevilla la puesta en valor del estuario del Guadalquivir y la búsqueda de la excelencia ambiental es un objetivo fundamental en su estrategia de sostenibilidad.

La Autoridad Portuaria de Sevilla está trabajando con el modelo "Working with Nature", certificado recibido de la Asociación Mundial de Infraestructuras de la Navegación (PIANC), para acometer los retos y mejorar la naturaleza en aras de garantizar el desarrollo portuario en un marco de sostenibilidad. En este sentido, desde el año 2013 se trabaja junto a las Universidades de Sevilla, Cádiz, Málaga, Huelva y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas para el mayor conocimiento del estuario y establecimiento de pautas innovadoras sostenibles en su gestión. Las acciones llevadas a cabo durante 2021 consisten en

- Mantenimiento de las condiciones de navegabilidad de la Eurovía E-60.02 Guadalquivir, sin superar las profundidades máximas, mediante realización de batimetrías de precisión. Además se depositan los sedimentos extraídos de la canal de navegación durante las campañas de dragado de mantenimiento en vaciaderos terrestres, donde, aplicando un protocolo elaborado

por el CSIC, se han habilitado zonas alternativas para la avifauna acuática en el entorno de Doñana, facilitando su reproducción y cría. Dicho protocolo ha sido aplicado en los vaciaderos de La Horcada y Butano habiéndose constatado la presencia de especies con categoría de "en peligro" como la garcilla cangrejera, (*Ardeola ralloides*), el porrón pardo (*Aythya nyroca*) y la cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*).

- Una parte de los sedimentos extraídos en cada campaña de dragado de mantenimiento se usan además para la regeneración de playas, en concreto las de Bajo de Guía y la Calzada, de Sanlúcar de Barrameda.
- Programa de Optimización de la Vía Navegable. El grupo de Oceanografía Física de la Universidad de Málaga (GOFIMA) ha modelado la dinámica del estuario del Guadalquivir usando un modelo barotrópico, adecuado para el estudio de propagación de marea y un modelo baroclino, que incluye diferencias de salinidad y temperatura.
- Proyectos de innovación ambiental, como el proyecto "Atlantic Blue Ports", que pretende mitigar las invasiones biológicas marinas por parte de especies exóticas invasoras actuando sobre sus dos vectores principales, las aguas de lastre y el biofouling

Gestión ambiental

A.01. Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2015 o a la certificación PERS

La Autoridad Portuaria, en la actualidad, cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental certificado de acuerdo a la ISO 14001:2015.

A.03. Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua

La Autoridad Portuaria de Sevilla realiza la limpieza de los espacios comunes, viarios y muelles públicos contando con medios propios y contratos con empresas especializadas.

La Empresa Municipal de Limpieza se encarga del mantenimiento de la lámina de agua en la dársena urbana del puerto.

Los gastos de limpieza comprenden:

- Servicio de limpieza de los residuos generados por la operativa portuaria de carga y descarga de buques o manipulación de mercancías por los muelles públicos
- Servicio de limpieza de superficies de depósito y almacenaje de mercancías

- Servicio de limpieza en zonas comunes

- Mantenimiento

El total de gastos en 2021 en limpieza terrestre han ascendido a 275.299,08 € (IVA no incluido)

A.04. Formación medioambiental

La Autoridad Portuaria de Sevilla cuenta desde marzo de 2017 con una División dedicada a la gestión y supervisión medioambiental.

Aproximadamente un 30% de la plantilla ha recibido formación, aunque debido al tiempo desde que se impartió esta formación, convendría ser actualizada

Calidad del Aire

A.05. Descripción sintética de los principales focos de emisión

La principal causa de deterioro de la calidad del aire del puerto son las emisiones polvo y partículas.

Dentro de los estudios previos que se realizaron en su día para la redacción del PICCMA del Puerto de Sevilla, se llevó a cabo un análisis de riesgos ambientales, que contempló la totalidad de actividades que se desarrollan en la zona de servicio, incluyendo tanto las operaciones portuarias como las instalaciones ubicadas en la zona de servicio.

Los focos de emisiones presentes que fueron detectados en el puerto son los que a continuación se relacionan:

| Tipo de actividad | Orden de relevancia | Numero de focos |
|---|---------------------|-----------------|
| Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie) | 2 | 2 |
| Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional) | 1 | 4 |
| Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos. (Calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos.) | 3 | 4 |
| Actividades industriales en concesiones (Calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera) | 6 | 1 |
| Limpieza y pintura de cascos de barcos (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie) | | |
| Obras | 5 | |
| Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar | 4 | |
| Emisiones procedentes de motores de vehículos | 7 | |
| Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados | 8 | |
| Otras actividades (especificar cuáles) | 5 | |

Por otro lado, debe recalcar que el manejo de mercancías susceptibles de configurarse como un foco de emisión de partículas, de escasa relevancia en el Puerto de Sevilla, sólo está autorizado llevarlo a cabo en el Muelle de Batán Norte del Puerto Oeste, ya que es el más distante a zonas pobladas.

Al hilo de esto, hay que apuntar que dentro del plan de desarrollo del Puerto de Sevilla se contempla el traslado de las actividades de manipulación de graneles hacia el Sur, alejándolas, de esta manera, de los núcleos urbanos.

A.06. Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales. Todas las cuestiones relativas a la comunicación de incidentes ambientales se canalizan a través del Centro de Coordinación de Servicios del Puerto, abriéndose el oportuno expediente y dando traslado al responsable de explotación para su acción.

Durante los últimos tres años no se han producido quejas o denuncias relativas a emisiones de polvo o calidad del aire

A.07. Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto

Las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria de Sevilla para controlar las emisiones de partículas han sido fundamentalmente:

- Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmósfera.
- Establecimiento de un censo de equipos y maquinaria empleados en la manipulación de graneles sólidos a fin de comprobar que estén en disposición de las revisiones e inspecciones técnicas legalmente exigibles. Para los equipos que no estén sujetos a este tipo de inspecciones se les exige la verificación de una OCA que certifique que el equipo en cuestión se encuentre en perfecto estado de uso.
- Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores.
- Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.

- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles.
- Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
- Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques
- Condiciones sobre emisiones a la atmósfera en pliegos reguladores de servicio.
- Firmas de convenios de buenas prácticas.
- Sistemas de riego de acopios de graneles y viales.
- Sistemas lavaruedas.
- Parada operativa por velocidad del viento adversa.

Calidad Hidrológica

A.10. Descripción de los principales focos de vertido

Los focos de contaminación del agua de las dársenas que están presentes en el puerto son los siguientes:

- Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar
- Aportes de arroyos o acequias
- Vertidos no reglamentarios procedentes de buques (sentinas, etc.)



La principal causa del deterioro de la calidad de las aguas del puerto son los vertidos procedentes de las pluviales, que pueden venir acompañados de restos de mercancías que hayan sido, potencialmente, manejadas en los muelles. No obstante, la Autoridad Portuaria de Sevilla ha llevado a cabo una serie de actuaciones que han reconvertido la red de pluviales en un sistema separativo de aguas limpias

A.11. Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto

Para el control de los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, la Autoridad Portuaria tiene implantado las siguientes medidas:

- Redacción de los documentos incluido en la ROM 5.1.13 de Calidad de Aguas Litorales en Áreas Portuarias.
- Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos.
- Mejoras en red de saneamiento y la reconversión de la red de pluviales en un sistema separativo de aguas limpias
- Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
- Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.).
- Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos

en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.

- Desarrollo y aprobación del Plan Interior Marítimo (PIM).

A.12. Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto

Durante el año 2018 se llevó a cabo una caracterización de la calidad hidrológica de la dársena del Puerto de Sevilla. El objeto final de estos trabajos fue la implementación de la ROM 5.1-13 de Calidad de las Aguas Litorales en Áreas Portuarias, en la dársena del Puerto de Sevilla, ejecutando el Programa de Vigilancia y Control de la Calidad Ambiental, con el que se llevan a cabo controles analíticos de las sustancias asociadas a los valores estimados de riesgo ambiental medio y alto.

De acuerdo con las directrices establecidas en la ROM 5.1-13 aplicado a las aguas de la dársena del Puerto de Sevilla, se establecen 11 estaciones de muestreo en la Zona I, distribuidas en 5 UGAP (Unidades de Gestión del Medio Acuático Portuario) que corresponden a las unidades básicas para la gestión de calidad de las aguas. La delimitación se lleva a cabo en función de las actividades y usos portuarios, no portuarios y las características hidrodinámicas.

Los trabajos de muestreo y análisis se realizan de forma trimestral, coincidiendo cada uno de ellos con un periodo estacional (primavera, verano, otoño e invierno).

Se presenta un informe a los 45 días tras la finalización de los trabajos de toma de muestra, incorporando en él los resultados y conclusiones de la campaña realizada y del seguimiento y evolución de las campañas realizadas hasta la fecha.

La valoración de la calidad de las Unidades De Gestión Acuática Portuarias se realiza por análisis de 4 elementos de calidad, que incluyen la realización de un conjunto de mediciones y análisis estandarizados de la calidad de la columna de agua y de los fondos: Calidad físico-química del sedimento, Calidad biológica del agua y del bentos, Calidad física-química del agua, Calidad química del agua y del sedimento.

La calidad fisicoquímica del agua en base a la turbidez, saturación de oxígeno y concentración de nutrientes de las cuatro campañas a lo largo de 2021 muestran un resultado de "Moderada" en todas las UGAP.

En cuanto a la calidad química, no se registra ningún incumplimiento de los límites umbral establecidos por la normativa de calidad ambiental del RD 817/2015, excepto en la UGAP 2. debido al parámetro tributilestaño, del que, en promedio anual, sólo se ha detectado una superación del límite en la UGAP 2 (Dársena de Tablada-Armamento). La presencia de tributilestaño está habitualmente relacionada con actividades portuarias, ya que es una sustancia utilizada en pinturas antiincrustantes aplicadas en buques, lo que fundamentaría su presencia en las UGAP más próximas a las instalaciones donde se llevan a cabo este tipo de actividades.

La valoración de la calidad biológica del agua es "Buena" en todas las UGAP teniendo en cuenta los resultados de concentración de clorofila a, muy inferiores al límite.

Por otra parte, se valora la calidad físico-química del sedimento como "cumple".

Esta valoración tiene en cuenta los resultados de Carbono orgánico total, nitrógeno total Kjeldahl y fósforo total, que se evalúan a través del índice ICO, para el que se han registrado niveles de calidad "Buena" o "Muy Buena"

| Unidad de Gestión Acuática Portuaria | Localización |
|--|--|
| UGAP 1. Dársena de San Jerónimo-Delicias | PS1 - Tapón de San Jerónimo PS2 - Puente de San Telmo PS3 - Muelle de las Delicias |
| UGAP 2. Dársena de Tablada-Armamento | PS4 - Antigua esclusa PS5 - Muelle de Tablada |
| UGAP 3. Dársena del Batán | PS6 - Dársena del Batán interior PS7 - Dársena del Batán exterior |
| UGAP 4. Dársena de acceso a la Exclusa | PS8 - Acceso esclusa PS9 - Zona de reviro |
| UGAP 5. Dársena del Cuarto | PS10 - Dársena del Cuarto interior PS10 - Dársena del Cuarto exterior |

La evaluación de la calidad ambiental anual 2021, teniendo en cuenta todos los resultados registrados a lo largo del año, otorga una valoración de "Moderada" en todas la UGAP, alcanzando el nivel de calidad "Bueno" en todas la UGAP en los correspondientes al bloque de elementos de Calidad Físicoquímica y Química del Sedimento.

A.13. Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto

En relación con dicha red y a la superficie de zona de servicio terrestre dedicada a usos portuarios, se indican los siguientes porcentajes:

| Tipo de tratamiento | % de superficie |
|--|-----------------|
| Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido) | 100% |
| Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR | 99% |
| Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas | 1% |

A.14. Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales

En relación a las aguas pluviales, a continuación, se indica el grado de cobertura de recogida de éstas:

| Tipo de red | % de superficie |
|---|-----------------|
| Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de escorrentías (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de escorrentías independientemente de que el agua sea tratada o no) | 100% |
| Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas de escorrentías. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de escorrentías que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos, de separadores ciclónicos o de pozos de tormenta). | 25% |

A.15. Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año

El Puerto de Sevilla cuenta desde el 2018 con una embarcación para el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua con una frecuencia de limpieza semanal, estando esta limpieza a cargo del Ayuntamiento.

La Autoridad Portuaria de Sevilla cuenta con un remolcador fletado que, en supuestos de vertidos o de grandes acúmulos de flotantes, es utilizado en los trabajos de recogida y limpieza.

A.16. Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación

| | |
|--|---|
| Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM. | 0 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM de alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto ("situación 0") | 1 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto ("situación 0") | 0 |
| Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional ("situación 1 o superior") | 0 |

Descripción sintética del esquema de respuesta ante emergencias. (medios propios, contratos de servicio de limpieza de vertidos, convenios suscritos, etc.)

La Autoridad Portuaria cuenta con un Plan Interior Marítimo (PIM), elaborado y aprobado conforme a lo establecido en el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, aprobado por el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre.

De acuerdo con lo establecido en el Sistema Nacional de Respuesta y el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, reformado en esta materia por la Ley de Navegación Marítima, se incluyen en el ámbito competencial de la Autoridad Portuaria con relación a la lucha contra la contaminación marina accidental, tanto la Zona I de aguas como la Zona II.

Dado el carácter de puerto marítimo de interior del Puerto de Sevilla y la singularidad de su Zona II, con 90 Km de ría y corrientes de hasta 3 nudos, se están realizando los estudios necesarios para la incorporación al PIM de un estudio de la evolución de posibles vertidos de hidrocarburos en la misma. Para ello se ha partido del "Modelo Hidrodinámico Numérico Tridimensional del Estuario del Guadalquivir y Zonas

Aledañas”, elaborado por la Universidad de Málaga, en virtud de un acuerdo suscrito con la Universidad de Sevilla.

En caso de vertido accidental o deliberado, se activarían las fases y niveles de alerta/emergencia conforme a lo establecido en el Sistema Nacional de Respuesta. En la Zona II de aguas, dada su elevada vulnerabilidad y el posible origen de los vertidos que podrían ocurrir en las mismas (siempre asociado a la navegación marítima y en ningún caso a operaciones portuarias), así como por la dificultad de actuación por parte de la Autoridad Portuaria, en la práctica, la mayor parte de los vertidos que pudieran tener lugar en esta zona activarían la fase 1 de la emergencia, liderando las operaciones de respuesta Capitanía Marítima.

El PIM del Puerto de Sevilla incorpora los medios necesarios para actuar frente a posibles vertidos en la dársena, incluyendo material absorbente, dispersante, barreras de contención y diverso material auxiliar. Así mismo, se ha previsto la participación de medios externos para una segunda intervención. La localización de los equipos está dispuesta de forma que su actuación sea inmediata, evitando la propagación de la contaminación. Además, la Autoridad Portuaria de Sevilla dispone de un remolcador fletado y con acuerdos con empresas que proporcionan los medios flotantes. Adicionalmente, como medios adscritos al plan, se incluyen los de las instalaciones portuarias que disponen de Plan Interior Marítimo.

A.17. Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria dispone de 3 centros de trabajo, Edificio de Dirección, Edificio de Control de la

Esclusa y Centro de Interpretación; no desarrollándose actividad industrial, por lo que todas las aguas se pueden considerar como ARU; vertiéndose a la red de saneamiento municipal.

El destino de las aguas residuales es el colector municipal próximo a cada una de las instalaciones portuarias referidas.

Ruidos

A.18. Fuentes de ruido

Los posibles focos de emisiones acústicas significativas existentes en el Puerto de Sevilla son los siguientes:

- Maquinaria portuaria.
- Tráfico de camiones.
- Tráfico ferroviario.
- Cruceros
- Manipulación de chatarra.
- Actividad industrial en concesiones.
- Manipulación de contenedores.

Dada la gran extensión de la zona de servicio del puerto, la relevancia de las fuentes de ruido varía en función de las zonas y las franjas horarias. No obstante, el área portuaria está afectada por los principales viarios urbanos, que incluso atraviesan el puerto, siendo el tráfico urbano el principal foco de afección a la calidad sonora.

No obstante, tal y como se pudo comprobar tras la ejecución del mapa Estratégico de Ruidos del Puerto de Sevilla (2018) la zona donde se ha detectado una mayor incidencia es la próxima al Muelle de Tablada y, de forma muy puntual y muy localizada temporalmente, el frente fluvial de Triana. Respecto a esta última localización decir que la música procedente de fiestas celebradas en cruceros y ferries unido a la coincidencia

con el periodo estival, momento en el que se mantienen las ventanas abiertas en periodo nocturno, han generado alguna que otra queja vecinal.

A.19. Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año 2021

La Autoridad Portuaria dispone de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales. Todas las cuestiones relativas a la comunicación de incidentes ambientales se canalizan a través del Centro de Coordinación de Servicios del Puerto, operativo, abriéndose el oportuno expediente y dando traslado al responsable de explotación para su acción.

En 2021 se ha registrado una queja referida a molestia de carácter acústico, en concreto debido al ruido provocado por el trabajo de descarga con grúas y maquinaria durante el horario diurno y nocturno.

A.20. Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica

La Autoridad Portuaria de Sevilla ha desarrollado, en el año 2018, el Mapa Acústico de Ruidos, el Estudio Acústico del Plan Especial y la Determinación de las Servidumbres Acústicas

Se está en proceso de aprobación de MER por parte de Puertos del Estado a fin de establecer legalmente las Servidumbre Acústicas.

A.20. Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido

Las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del puerto han sido desde el 2018 las siguientes:

- Vigilancia/inspección por personal de la Autoridad Portuaria de Sevilla.
- Normas o buenas prácticas en carga/descarga sobre todo de chatarra y extensible a contenedores.
- Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
- Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
- Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.
- Reordenación de la actividad del puerto para alejar focos de ruidos de zonas urbanas.

La entrada en servicio de la nueva esclusa "Puerta del Mar" supone la creación de un nuevo anillo viario interno del puerto, permitiendo los movimientos entre las dos márgenes de la dársena sin emplear el viario urbano, disminuyendo el impacto del tráfico pesado en la ciudad. De la misma forma, en el ejercicio 2016 se ha cerrado el anillo ferroviario, lo que ha permitido alejar la circulación ferroviaria de las áreas más próximas a núcleos habitados.

Gestión de residuos

A.22. Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos

La Autoridad Portuaria tiene en proyecto la realización de una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos, que pasan a un proceso de valorización (oficinas, talleres, etc)

A.23. Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto

La Autoridad Portuaria tiene en proyecto la realización de un inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios.

Las fuentes de residuos que están presentes en el puerto y son relevantes son las siguientes:

- Restos de barraduras de movimiento de gráneles sólidos.
- Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc.).
- Entrega de desechos MARPOL.
- Limpieza de muelles, viales y zonas comunes.
- Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio.
- Actividades de concesiones generadas por concesiones.

De esta manera, el Puerto de Sevilla incluye, dentro del Plan de Gestión

de Residuos Marpol, los residuos denominados operativos inertes, que incluyen aquellos residuos generados por la operativa portuaria. Entre operaciones diferentes de manipulación de mercancías, la empresa encargada de limpieza ejecuta el barrido de explanada y la retirada y gestión residuos, no incluyéndose en este apartado los peligrosos, que tendrán un tratamiento diferente.

Igualmente, dentro de los residuos Marpol se incluyen los residuos de cocina de buques que hayan realizado escala en terceros países, siguiendo el protocolo del Ministerio de Sanidad.

A.24. Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc

Entre las medidas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la Comunidad Portuaria, caben destacar las siguientes:

- Inclusión, en los pliegos de concesión, de una serie de cláusulas sobre el correcto cumplimiento de la normativa medioambiental en materia de residuos.
- Primar, a la hora de contratar la empresa encargada de la limpieza de muelles, aquellas que planteen una retirada selectiva y posterior valorización de los residuos operativos.
- Normas de obligado cumplimiento.
- Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados.

- Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria.
- Puntos limpios con recogida separada.
- Seguimiento exhaustivo de los residuos generados por la A.P.S. y por la operativa portuaria.

De forma adicional, la Autoridad Portuaria tiene en proyecto realizar una labor de inspección y verificación de cumplimiento de la normativa en materia de residuos sobre los operadores de concesiones y prestadores de servicios. Por último, citar que se ha habilitado un centro de recogida de residuos gestionado por la contrata responsable de la limpieza de los muelles y zonas comunes.

Además, la Autoridad Portuaria de Sevilla se encuentra dada de alta como Pequeño Productor de Residuos Peligrosos en sus instalaciones de Sevilla y Bonanza, además de la realización de un plan de minimización y valorización de estos.

Por último, la Autoridad Portuaria de Sevilla se encuentra dada de alta como Productor de Residuos No Peligrosos a fin de valorizar los materiales procedentes de los dragados de mantenimiento tal y como queda recogido en la normativa sectorial de aplicación.

A.25. Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM

Durante el año 2021 se ha llevado a cabo un acondicionamiento de calados de la ría del Guadalquivir para

garantizar la seguridad de la navegación marítima del canal que da acceso al Puerto de Sevilla, no encontrando contaminación ni peligrosidad en los sedimentos extraídos.

Gestión del material dragado:

- Valorización de los sedimentos depositados en vaciaderos terrestres, por parte de gestor autorizado
- Regeneración del litoral de Doñana. La Autoridad Portuaria de Sevilla ha depositado 62.000 m³ de arenas, lo que ha permitido la recuperación de un tramo de 275 metros de longitud de la margen derecha del Guadalquivir en la que se sitúa el Parque Nacional de Doñana.

A.26. Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar

Los espacios con figura de protección dentro del entorno próximo al Puerto de Sevilla y su canal de acceso son los que se recogen en la siguiente tabla:

| Nombre | Distancia al Puerto de Sevilla en Km (*) |
|--|--|
| Parque Nacional de Doñana | 36,0 Km |
| Parque Natural de Doñana | 21,5 Km |
| Paraje Natural Brazo del Este | 12,0 Km |
| Reserva Natural Concertada Dehesa de Abajo | 18,5 Km |
| Espacio Natural Doñana | 67,0 Km |
| Paisaje Protegido Corredor Verde del Guadiamar | 21,0 Km |

(*) Distancias aproximadas y medidas desde la puerta lado ría de la esclusa

A.27. Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes

La Autoridad Portuaria de Sevilla tiene realizado un estudio destinado a caracterizar o inventariar el entorno natural del puerto.

| | |
|--------------------|---|
| Nombre | Propuesta metodológica para diagnosticar y pronosticar las consecuencias de las actuaciones humanas en el estuario del Guadalquivir |
| Lugar | Estuario del Guadalquivir |
| Estado | En proceso |
| Año | |
| Motivo | Ampliación del conocimiento del Estuario en aplicación del modelo "Working with Nature" |
| Descripción | <ul style="list-style-type: none"> • Establecer series temporales largas del estado de las comunidades bentónicas en el estuario • Estudio del ictioplancton para la implementación de una estrategia que potencie el uso sostenible, recuperación ambiental y conservación del estuario • Estudio de las variables físico-químicas que tienen efecto significativo sobre la comunidad planctónica • Evaluar los efectos directos, a corto y medio plazo que genera un dragado de mantenimiento sobre el macro e ictioplancton de la zona salobre. • Divulgación y proyección social de las investigaciones. |

A.28. Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones

Informar sobre posibles proyectos de regeneración, o puesta en valor, del entorno natural afectado por el puerto, emprendidos por la Autoridad Portuaria. Para cada uno de los proyectos se propone informar sobre los siguientes aspectos.

| | |
|-------------------------------|---|
| Nombre | Creación de nuevos humedales para las aves a partir de la mejora de la navegación en el Guadalquivir |
| Lugar | Vaciaderos de Butano y La Horcada |
| Estado | En desarrollo |
| Año | En continuo |
| Motivo | Working with Nature |
| Descripción | Habilitar la zona de depósito de los sedimentos extraídos en los dragados de mantenimiento para la alimentación, reproducción y cría de aves de interés |
| Inversión y gasto en € | 150.000 € |

A.30. Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria

La gestión de la red de abastecimiento de agua del Puerto se encuentra externalizada a la Empresa Municipal EMASESA. La evolución durante los últimos tres años del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la Zona de Servicio, ha sido la siguiente:

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Consumo en m ³ | 121.210 | 77.653 | 90.000 |
| Superficie zona de servicio en m ² | 9.055.313 | 9.055.313 | 9.055.313 |
| Ratio m ³ /m ² | 0,01 | 0,0085 | 0,01 |

El consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2021:

| Fuente de consumo | % sobre el total |
|--|------------------|
| Doméstico/oficinas | 2 % |
| Riego zonas verdes | 0 % |
| Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP) | NP |
| Otros usos (indicar cuáles) MUELLES Y SUMINISTRO A TERCEROS | 98 % |

A.31. Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución

El consumo de agua que debe pagar la Autoridad Portuaria de Sevilla a la empresa municipal (EMASESA) depende de diferentes factores como la cantidad de barcos que atracan en un determinado muelle (o suministro) y el tipo de actividad que se realice por parte de los usuarios (oficinas, talleres, actividad industrial, limpieza de maquinarias, etc)

El porcentaje no controlado es muy alto, pero ha ido disminuyendo progresivamente desde el año 2018, pasando del 47,13 % de la totalidad del consumo hasta llegar al 27,90% en 2020. Esto es debido a las obras de mejoras realizadas en las redes y a un control y seguimiento de las instalaciones de equipos de medida.

Para continuar aumentando los índices de control del consumo de

usuarios, se plantean como posibles las siguientes actuaciones y mejoras en los procedimientos de actuación e inversión.

1. Control directo de la gestión
2. Sistema de alerta temprana de uso y averías
3. Disminuir/ eliminar consumos estimados
4. Armonizar y mejorar las redes
5. Mantenimiento preventivo y gestión de calidad de los equipos de medida.

A.32. Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común

La gestión de la red eléctrica de puerto y la venta de energía eléctrica a operadores del puerto están externalizadas a ENDESA DISTRIBUCION.

La evolución durante los tres últimos años del consumo anual total de energía eléctrica en las instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas comunes, expresado como Kwh totales por metro cuadrado de Zona de Servicio ha sido la siguiente:

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Consumo en Kwh | 2.226.276 | 2.240.850 | 2.331.309 |
| Superficie zona de servicio en m ² | 9.055.313 | 9.055.313 | 9.055.313 |
| Ratio Kwh/m ² | 0,25 | 0,25 | 0,26 |

Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2021:

| Fuente de consumo | % sobre el total |
|--------------------------------------|------------------|
| Alumbrado público exterior | 30 % |
| Edificios operacionales y maquinaria | 46 % |
| Concesiones y Autorizaciones | 24 % |

Los datos facilitados son datos obtenidos mediante estimaciones de medidas respecto a los totalizadores de consumos de cada suministro.

A.33. Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como Kwh y como Kwh por metro cuadrado de zona de servicio

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

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|------------|------------|------------|
| Consumo total de combustibles en Kwh | 220.341,72 | 188.791,92 | 176.133,81 |
| Superficie zona de servicio en m ² | | | |
| Ratio Kwh/m ² | | | |

Informar del consumo por tipo de combustible durante 2020:

| Tipo de combustible | % del total |
|--|-------------|
| Gas natural | |
| Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo | |
| Gasolina | 9,6 |
| Gasóleo | 90,4 |
| Biodiesel | |

Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2020:

| Fuentes de consumo | % del total |
|-------------------------------------|-------------|
| Calefacción/Agua Caliente Sanitaria | |
| Vehículos | 99,43 |
| Embarcaciones | |
| Generadores | 0,57 |
| Otros usos | |

Informar sobre medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria, como, por ejemplo:

- Actualización del parque de automóviles o embarcaciones
- Optimización de alumbrado, indicando en que ha consistido
- Generación propia de energía eléctrica, indicando el método utilizado.
- Optimización de sistemas de climatización, indicando en que ha consistido.

La última renovación del parque móvil incluyó tres vehículos híbridos.

Comunidad portuaria

A.34. Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización

Los Pliegos de Condiciones para concesiones y de prescripciones de servicios son herramientas a través de las cuales, la Autoridad Portuaria de Sevilla establece requisitos específicos en materia medioambiental. Entre tales requisitos destacamos los que atienden a los siguientes aspectos:

- Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo.
- Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios.
- En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa.
- Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones.
- Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones.

Cumplimiento y verificación de que la maquinaria a utilizar debe contar con todas las revisiones e inspecciones técnicas legalmente exigibles.

5. ANEXO



5. ANEXO

ANALISIS DAFO AMBIENTAL

| DEBILIDADES | PE21 | AMENAZAS | PE21 |
|---|------|---|------|
| Vulnerabilidad ambiental del entorno, especialmente en el curso de la ría y en la desembocadura. | ↔ | Política de contención del gasto público. | ↑ |
| Posibilidad de afección a la calidad ambiental del núcleo urbano, dada la proximidad de las instalaciones portuarias. | ↑ | Multiplicidad de actores con competencias sobre la ría que restringen la capacidad de control de procesos que pueden incidir sobre variables ambientales. | ↑ |
| Sistema de monitorización ambiental en fase de desarrollo. | ↑ | Competitividad elevada con puertos del entorno con márgenes de negocio ajustados | ↔ |
| Necesidad de refuerzo de formación en materia ambiental en determinados sectores. | ↔ | Necesidad de mejorar la percepción en materia ambiental sobre el Puerto de Sevilla ante determinados colectivos. | ↑ |
| La obsolescencia de parte de las redes de suministro que afecta a la monitorización de los consumos de agua y electricidad de forma segregada. | ↔ | | |
| Limitada adaptación y acogida de concesiones, autorizaciones y operadores a nuevos requerimientos ambientales, especialmente si van dirigidos a mejorar los requisitos legales mínimos establecidos, así como a adaptar sus medios operativos a las Mejores Técnicas Disponibles (MTD's). | ↑ | | |
| Necesidad de llevar a cabo dragados periódicos de mantenimiento en la canal de acceso. | N | | |

ANALISIS DAFO AMBIENTAL

| FORTALEZAS | PE21 | OPORTUNIDADES | PE21 |
|--|------|--|------|
| Priorización de la variable ambiental en el Plan Estratégico del Puerto de Sevilla 2025, siendo la 'Excelencia ambiental' una línea maestra para mejorar el posicionamiento. | ↑ | Amplio conocimiento científico-técnico suficiente para abordar la nueva filosofía de trabajo basado en el concepto de Working with Nature. | ↑ |
| Aplicación de filosofía Working with nature. | ↑ | Proyecto de Optimización de la Navegación que aúna soluciones para mejorar el acceso marítimo con la mejora de la naturaleza. | ↑ |
| Importancia estratégica del Puerto de Sevilla para Europa como corredor multimodal sostenible. | ↑ | Estudios para la mejora de la gestión de los materiales de dragado | ↑ |
| Nodo prioritario de la Red Básica (Core Network) de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T). | ↔ | Posibilidad de transformar espacios para actividades puerto-ciudad compatibles con el entorno. | ↑ |
| Certificación ISO 14001 e incorporación a la red EcoPorts. | ↑ | Oferta formativa exterior en material ambiental a disposición de la Autoridad Portuaria | ↔ |
| Escasa afección de las operaciones portuarias en el entorno al realizarse actividades poco contaminantes. | ↑ | Herramientas de gestión y programas específicos a disposición de la Autoridad Portuaria de Sevilla (aumento del alcance de la ISO, EMAS, PERS, Agenda 2030 de la AIVP, Objetivos de Desarrollo Sostenible...). | ↑ |
| Gran impulso al desarrollo de proyectos tecnológicos y de innovación ambiental. | ↑ | Difusión ambiental en el contexto de la Responsabilidad Social Corporativa y la política de transparencia institucional | ↑ |
| Conocimiento en profundidad sobre el estuario del Guadalquivir en colaboración con la comunidad científica. | ↑ | Fomento del óptimo desempeño ambiental de la comunidad portuaria mediante bonificaciones en las tasas derivadas de la firma de convenios de buenas prácticas ambientales. | ↑ |
| Plataforma completamente multimodal que reduce la huella de carbono asociada al tráfico de mercancías. | ↑ | Marco legal de ámbito internacional en materia de protección ambiental (promoción de combustibles menos contaminantes como GNL o Hidrógeno para uso marino y terrestre, OPS, regulación de plásticos de un solo uso...). | ↑ |
| Especialización del tráfico portuario en sectores como las energías renovables y para favorecer la economía circular (torres eólicas, biomasa, etc.). | ↑ | | |



**Puerto
de Sevilla**

