

porto de marín

Boletín informativo de la Autoridad Portuaria

| Número 27 | abril 2023 |



Código de Conducta Medidas antifraude

La Autoridad Portuaria aprueba su Código de Conducta y su Plan Antifraude, que han de regir la actuación de todo el personal del organismo en materia de integridad, cumplimiento normativo y Buen Gobierno.

Medio Ambiente Recogida selectiva

Un año más, el Puerto de Marín se convierte en un referente medioambiental para el sector. Sus planes de recogida selectiva alcanzan ya cerca de 1.000 toneladas de residuos.

Smart Parking Transformación digital

El Puerto, dentro de su Plan de Transformación Digital, lanza una app para usuarios para la gestión de plazas de aparcamiento.

**Edita:**

Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

Parque de Cantodarea, s/n.

36900 Marín

Telfs.: 986 85 52 00

986 83 80 43

Fax: 986 84 01 93

www.apmarin.com

Redacción:

Comunicación y Relaciones Externas

mariag@apmarin.com

Fotografía:

Autoridad Portuaria

Depósito Legal:

PO-883/2008

ISSN: 1697-1207

Imprime:

Gráficas Anduriña

**Editorial*****La importancia de contar con un plan antifraude***

Jose Benito Suárez Costa,
presidente de la Autoridad Portuaria

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Unión Europea ha abierto sin duda nuevas posibilidades de financiación para proyectos fundamentales para el desarrollo social y económico del entorno pero conlleva a su vez nuevas exigencias para los organismos gestores que la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra ha asumido con la aprobación por parte del Consejo de Administración de un Plan de Medidas Antifraude.

El Plan abarca los procedimientos administrativos de la Autoridad Portuaria pero, en especial, lo que se refiere a la ejecución de los fondos MRR, que van a dar un importante impulso de modernización a diferentes infraestructuras portuarias.

El respeto a la legalidad por parte de todos los que formamos la Autoridad Portuaria ha sido y debe seguir marcando el camino de todas las actuaciones que emanan de este organismo. Por eso, la Autoridad Portuaria elaboró y aprobó también un Código de Conducta que conforma el conjunto de normas que han de regir la actuación de todo el personal del organismo en materia de ética, integridad, cumplimiento normativo y buen gobierno.

El Código, que está a disposición de todo el personal a través de la intranet corporativa y la página web del Puerto de Marín es de obligado cumplimiento tanto para los órganos de gobierno de la entidad como para todo su personal.

Con la elaboración tanto del Plan Antifraude como del Código de Conducta, la Autoridad Portuaria manifiesta una vez más su compromiso con los más altos estándares en el cumplimiento de las normas jurídicas, éticas y morales y su adhesión a los más estrictos principios de integridad, objetividad y honestidad, de manera que su actividad sea percibida por todos los agentes que se relacionan con ella como opuesta al fraude y la corrupción en cualquiera de sus formas, teniendo una política de tolerancia cero y dotándose de sistemas de control para prevenir y detectar cualquier posible acto de fraude.

Quiero agradecer su trabajo y esfuerzo al personal de los departamentos implicados en la elaboración de estos dos importantes instrumentos éticos y al resto de la plantilla de la Autoridad Portuaria por asumir como propios los principios de honestidad e integridad en la imprescindible labor pública que desarrollamos a diario en el puerto.

La Autoridad Portuaria puso en valor el 85% de los residuos generados durante 2022



Los diferentes sistemas implantados en el Puerto de Marín para la recogida selectiva y reutilización de residuos por parte de la Autoridad Portuaria, instalaciones frigoríficas y departamentos de exportadores entre otros, dieron como resultado la retirada de 1.840.459 kilos de residuos durante el año 2022. La consolidación de la recogida selectiva en el puerto por parte de la Autoridad Portuaria y la empresa de Servicios Portuarios Cantodarea, y la cada vez mayor concienciación de los usuarios, facilita la gestión de los diferentes residuos. De este modo, una vez descartados los residuos sólidos urbanos y asimilables que ascienden a un 15,10%, el 84,90% restante fue valorizable durante el pasado ejercicio al estar separado en origen. Se trata de un porcentaje que va en aumento cada año, afianzando así el refuerzo continuo de la dimensión medioambiental de todas las actividades que se realizan en el Puerto.

Los sistemas de gestión de residuos se han ido haciendo extensivos a un cada vez mayor número de instalaciones en toda la comunidad portuaria a en los últimos años. Como resultado, entre 2013 y 2022 se han retirado de forma selectiva más de 9 millones de kilos de material de deshecho.

El Puerto de Marín se ha convertido en un referente en la gestión medioambiental de residuos relacionados con las actividades marítimas y portuarias. La Autoridad Portuaria tiene adquirido un pleno compromiso con la gestión medioambiental de residuos relacionados con las actividades marítimas y portuarias. El mayor volumen de residuos separado en origen durante 2022 correspondió a las redes y le

siguieron el papel y cartón, además de importantes cantidades de plásticos y restos de madera.

RETIRADA DE TRONCOS TRAS LOS TEMPORALES

Los primeros temporales del año volvieron a provocar la llegada de grandes troncos río abajo que acaban en las dársenas interiores del puerto. Tras ser detectados por la policía portuaria, la Autoridad Portuaria encarga a la empresa de remolcadores Amare Marín su retirada por el peligro que pueden suponer para la navegación.



La Autoridad Portuaria implanta un sistema de control remoto de las señales marítimas

La empresa Mediterraneo Señales Marítimas ha finalizado los trabajos de implantación del sistema de telecontrol, automatización y supervisión remota del faro de Ons y otras señales marítimas de la Ría que dependen de la Autoridad Portuaria.

Entre los trabajos realizados se sustituyó el cambiador de lámparas y control manual por un nuevo sistema lumínico desarrollado por MSM, que ha sido especialmente diseñado para ópticas clásicas de vidrio, utilizando un diodo LED para generar una fuente de luz virtual que respeta con total precisión el punto focal del sistema óptico original.

Además, con el fin de activar automáticamente el arranque y parada del sistema de rotación

de la óptica en función de la luz crepuscular se dispuso una fotocélula. Este sistema autónomo se completó con la instalación de un cuadro de control que permite la monitorización y supervisión remota del faro gracias a un enlace wifi punto a punto de larga distancia sin visión directa que permite transmitir toda la información sobre el estado y alarmas entre el Faro de Ons y el Centro de Control de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, separados por una distancia aproximada de 20 km.

Velocidad de giro

Por otra parte, para lograr una mayor optimización de la vida útil del motor de rotación del faro, éste gira a dos velocidades distintas durante el día y por

la noche, cuando está encendido. Así su velocidad de giro se incrementa adecuándose a los tiempos requeridos para emitir su señal luminosa óptimamente.

Otro de los dispositivos que se han instalado en el Faro de Ons como parte de este proyecto de renovación ha sido un “inhibidor de rayos”, un protector electromagnético que neutraliza la formación de

rayos entre las nubes y el faro que debe proteger.

Finalmente, y como parte de un proyecto más extenso para modernizar e incrementar la seguridad de la navegación en la red litoral de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de



Pontevedra, se instalaron 10 balizas sobre las boyas que señalizan la zona comprendida entre la Isla de Ons y la Ría de Pontevedra. En concreto, el sistema de control se extiende al faro de Tenlo Chico, en la isla de Tambo, la baliza del muelle de la Isla de Ons, la de Punta Couso, las torres-baliza de Camoucos, Picamillo, Mourisca o las boyas de Cabezo de Morrazán, Faxilda, Pelados y la del polígono Bueu A.

Estas balizas integran telecomunicaciones vía UHF para poder ser monitorizadas y telecontroladas a través del software desarrollado por la empresa MSM, una aplicación web que permite controlar y gestionar la red de balizamiento en tiempo real, facilitando además las labores de mantenimiento, ya que el programa detecta cualquier tipo de incidencia para poder actuar de inmediato.

La Autoridad Portuaria se une al proyecto CIRCAZUL para la sostenibilidad de los océanos



Al igual que en otros proyectos medioambientales centrados en la sostenibilidad del mar y la costa, la Autoridad Portuaria de Marín participa como socio en el proyecto CIRCAZUL, liderado por el Cetmar y con financiación del MAPAMA (Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente) y en el que están presentes otras entidades como la Universidad de Cádiz, el Puerto de Vigo, la Asociación de Armadores de Vigo y Opromar, la Organización de Productores de pesca fresca del Puerto de Marín.

CIRCAZUL tiene como objetivo general el prevenir y combatir la contaminación marina mediante el desarrollo de sistemas de recogida y valorización de los residuos (especialmente plásticos) del sector pesquero y la promoción de alianzas entre los distintos sec-

tores, en línea con los principios de la economía circular y con los objetivos de contaminación cero del Pacto Verde.

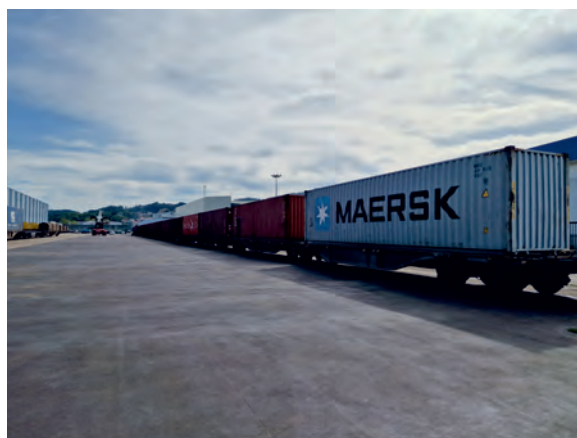
El proyecto implica por un lado al sector pesquero en la reducción y gestión de residuos generados, la colaboración en la retirada de la basura marina recogida en sus aparejos y en acciones de concienciación y sensibilización. Por otra parte, cuenta con las autoridades portuarias para facilitar las operaciones logísticas y dotarse de espacios e instalaciones para la recepción de los residuos y por último, con los gestores de residuos, empresas de reciclaje y centros de investigación en el sentido de mejorar las posibilidades de valorización mediante el desarrollo de procesos y tecnologías innovadoras.

El Parlamento Europeo incluye al Puerto de Marín en la Red Básica de infraestructuras ferroviarias

El presidente de la Autoridad Portuaria, Jose Benito Suárez Costa, manifestó su satisfacción por la decisión de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo de incluir al Puerto de Marín en la Red Básica Ferroviaria de Mercancías. Esta red establece las principales infraestructuras de transporte que vertebran el territorio europeo y el Grupo Popular Europeo ha impulsado la revisión del Reglamento que rige la Red Transeuropea de Transporte para incluir varios nodos logísticos en España, entre ellos al Puerto de Marín. Los puntos incluidos en esta Red tienen un horizonte de adaptación de ancho de vía en 2030. La decisión de la Eurocámara debe ser ahora refrendada por el Consejo Europeo. “Lo conseguido es un hito realmente importante que esperamos que sea confirmado, aprovechando la presidencia española de la UE prevista para el segundo semestre del año”, señaló Suárez Costa.

Marín es líder en intermodalidad y transporte combinado buque-ferrocarril, siendo el principal puerto de Galicia en utilización porcentual del tren para la distribución de mercancías y uno de los primeros del sistema portuario estatal.

En 2022 se movieron por ferrocarril cerca de 400.000 toneladas de mercancía. Entre los principales tráficos que usan este medio de transporte para su entrada o salida del puerto se encuentran los graneles agroalimentarios, las bobinas de chapa de acero, la madera o los contenedores. En este último caso, Marín dispone de la línea semanal de mercancías más larga de España, con un tren semanal entre los puertos de Algeciras y Marín para el transporte en contenedor, tanto de carga en seco como refrigerada.



Visita de alumnos de Transporte y Logística a las terminales del Puerto de Marín

Un grupo de alumnos de 1º y 2º curso del Ciclo Superior de Transporte y Logística del Centro de Estudios Aloya de Vigo estuvieron en el puerto para conocer de primera mano el funcionamiento de sus principales terminales.

La visita comenzó en el auditorio de la Autoridad Portuaria con una charla sobre los diferentes servicios y tramitación por la que pasan los buques que operan en Marín desde su llegada y atraque hasta el almacenamiento y salida del puerto de las mercancías. A continuación, el grupo se desplazó a Termarín, terminal de contenedores que gestiona Pérez Torres Marítima, donde pudieron comprobar la operativa que se realiza con la carga contenerizada, así como los protocolos de trabajo en el Puesto de Inspección Fronterizo. La visita continuó en la All Weather Terminal del Grupo Nogar. Se trata de una Terminal Cubierta, una instalación singular en Europa y que permite la carga y descarga de mercancías independientemente de las condiciones climatológicas.

Los alumnos de Transporte y Logística se interesaron también por la terminal ferroviaria de Marín ya que, con 7.000 metros de vías interiores, es el

primer puerto de Galicia y de los primeros de España en utilización porcentual del ferrocarril con respecto a su tráfico total. La creciente participación del tren en el movimiento de mercancías como graneles agroalimentarios, madera, chapa de acero o contenedores, convierte a Marín en líder en intermodalidad dentro del sistema portuario de interés general del Estado.



Curso de organización y gestión de almacenes

La Asociación de Autónomos y Pequeñas Empresas de Galicia (APE) organizó una visita al puerto con un grupo de alumnos del curso Organización y gestión de Almacenes.

Los participantes fueron recibidos por el presidente Jose Benito Suárez Costa, quien mantuvo una charla con ellos sobre el funcionamiento del puerto y la diversidad de actividades que se desarrollan en el recinto. Los alumnos conocieron las principales ventajas competitivas de Marín y realizaron una visita a las instalaciones que el Grupo Nogar tiene en el recinto portuario y a la empresa frigorífica Protea.



Instalación de paneles fotovoltaicos en Nodosa



Al igual que hizo con otras instalaciones portuarias, el Consejo de Administración aprobó una autorización para la instalación de paneles fotovoltaicos en la cubierta del astillero Nodosa, con destino a autoconsumo de la factoría. Además se autorizó la instalación de dos puntos de recarga para vehículos eléctricos en la zona de aparcamiento de la concesión.

El Consejo valoró la apuesta del astillero por el uso de energías renovables y la contribución al desarrollo sostenible en línea con la estrategia medioambiental de la Autoridad Portuaria.

La “OMVAC CATORCE”, tercera draga construida por Nodosa para Canlemar



Con la botadura y entrega de la embarcación “OMVAC CATORCE”, Nodosa construye la tercera draga de esta clase en los últimos once años para el mismo armador, la compañía gallega Canlemar S.L.

De diseño e ingeniería íntegra de Nodosa, la draga tiene 64 metros de eslora y 12,50 de manga. Cuenta con una capacidad de cántara para unos 1.200 metros cúbicos y está habilitada para una tripulación de diez personas.

Esta draga de última generación, que cumple con los exigentes requisitos actuales en acomodación, francobordo y tratamiento de aguas de lastre, entre otro tipo de regulaciones, es una versión de las anteriormente construidas para Canlemar S.L, las “OMVAC DIEZ”, “OMVAC ONCE” y “OMVAC DOCE”.

La nueva draga es una embarcación autopropulsada y su sistema de dragado tiene capacidad para llegar hasta 30 metros de profundidad. A su vez incorpora una excavadora-grúa tipo dragalina que se desplaza de proa a popa a conveniencia en una plataforma rodante por encima de la cántara y sobre la brazola de la misma.

Todos estos elementos otorgan al buque una gran versatilidad y enormes po-

sibilidades de multifunción ya que puede dragar, transportar y descargar de distintas maneras.

Con respecto a los métodos de dragado puede realizarlo con la bomba y tubería de succión o con la dragalina. Puede transportar el producto de dragado o depósito en la cántara y puede descargarlo hasta de cuatro maneras diferentes: por gravedad abriendo los cascos, por tubería flotante hasta 750 metros de distancia utilizando la pertinente bomba, por el acoplamiento que tiene en su proa llamado raimbow (muy útil por ejemplo en acciones de regeneración de playas) o con la excavadora-dragalina. Todo ello le permite adaptarse mejor al material del que se trate (lodos y áridos de diferentes densidades, grava, piedras de diferentes tamaños, etc) y a las necesidades del trabajo en cuestión.

Eficiencia energética

Además, la draga cumplirá con la reciente normativa IMO TIER III de la International Maritime Organization al respecto del control y reducción de emisiones contaminantes y de efecto

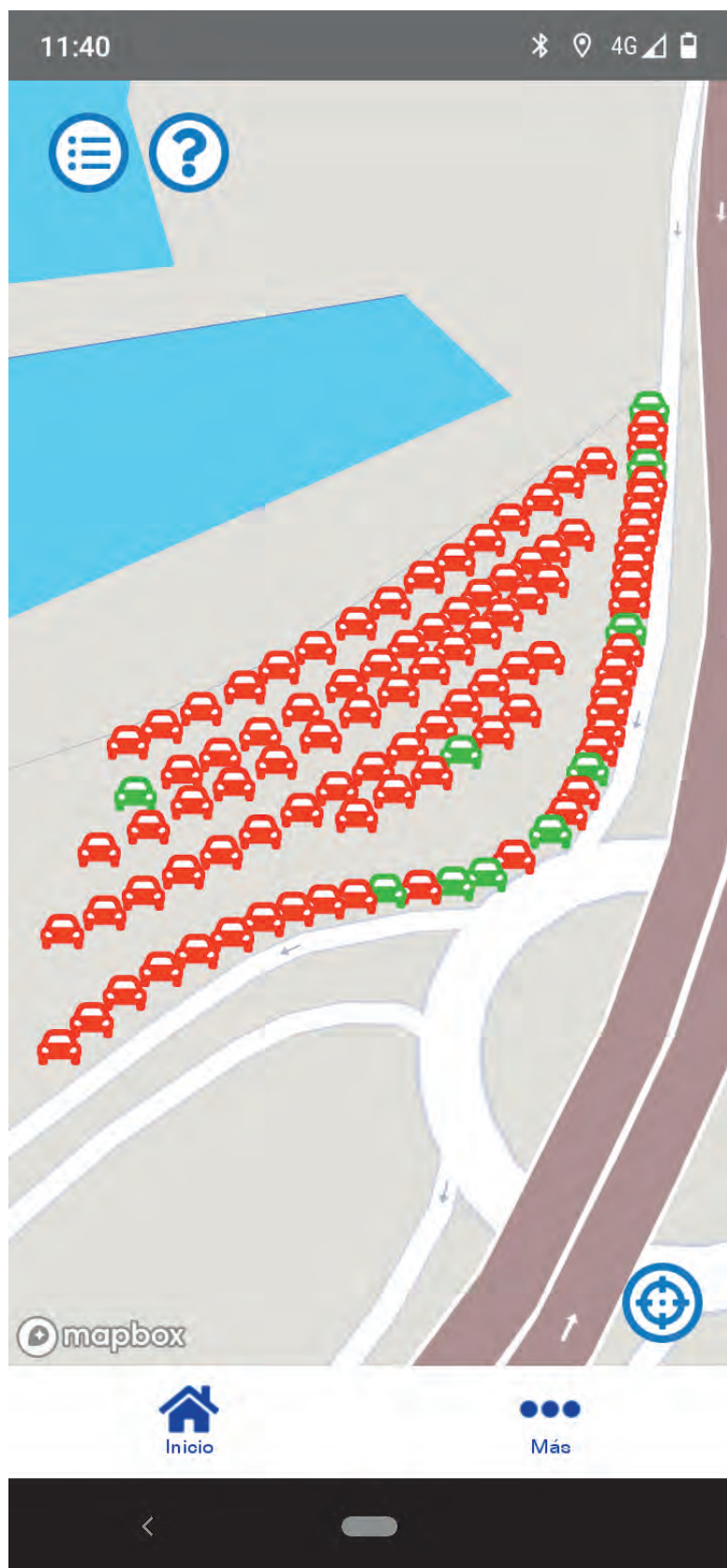
invernadero. Con el cumplimiento de esta regulación, el buque podrá navegar y trabajar en cualquier parte del mundo, incluyendo las zonas denominadas ECA (Zonas de Control de Emisiones), lo que le confiere un gran valor añadido.

Desde el punto de vista de la eficiencia energética, la construcción ha tenido en cuenta la reducción del peso empleando aceros de alta resistencia, la optimización de las formas hidrodinámicas reduciendo la resistencia por formación de olas, el empleo de pinturas en obra viva que reducen la resistencia al avance y la eficiencia con motores de última tecnología.



a fondo

Una nueva app monitoriza las plazas de aparcamiento para usuarios del puerto



La Autoridad Portuaria acaba de poner en marcha una aplicación para móviles que ayuda a los usuarios del Puerto a conocer el estado de ocupación de las plazas de aparcamiento en el recinto.

El proyecto se ha lanzado en modo piloto con la zona en torno a Cabomar, donde se congregan 100 plazas para coche. La app denominada “SmartParking APMarín” ha sido desarrollada por Orange y está disponible en Android e iOS. Este proyecto está en línea con la estrategia de Transformación Digital del Puerto y con la optimización de infraestructuras portuarias.

Los objetivos son monitorizar en tiempo real los niveles de ocupación de los aparcamientos para optimizar las políticas de gestión de tráfico en el recinto, recopilar mayor información sobre las dinámicas de la circulación dentro del puerto y mejorar la satisfacción de los usuarios y trabajadores de empresas portuarias facilitándoles soluciones tecnológicas.

La aplicación puesta en marcha monitoriza la zona elegida (en esta fase piloto, el área de Cabomar en Placeres) con ayuda de cámaras con Inteligencia Artificial que mapean las diferentes superficies de aparcamiento del Puerto.

El sistema analiza en tiempo real el estado del aparcamiento y, mediante un algoritmo de procesamiento de imágenes, determina si las plazas están ocupadas o libres, informando al usuario de la aplicación con un código de colores.