

14

MEMORIA ANUAL 2014



Port de Barcelona





24/7

Durante todo el día, los 365 días del año,
Port de Barcelona, al servicio de sus usuarios





Port de Barcelona





6 **INTRODUCCIÓN**

- 8 Mensaje del presidente
- 10 Mensaje del director
- 13 Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

14 **EJERCICIO ECONÓMICO Y FINANCIERO**

- 16 Ejercicio económico y financiero
- 26 Balance de situación
- 27 Cuenta de pérdidas y ganancias
- 28 Cuadro de financiación
- Recursos procedentes de las operaciones
- 29 Estado de flujos de efectivo

30 **EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO**

- 33 Escalas
- 34 Contenedores
- 36 Tráfico ferroviario
- 37 Vehículos
- 38 Mercancías a granel
- 39 *Short sea shipping*
- 40 Pasajeros
- 41 Protección portuaria
- 43 Seguridad industrial

44 **INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS**

- 46 Principales obras ejecutadas

1

2

3

4





54 **ÁMBITO DE NEGOCIO**

- 56 Estrategia y promoción
- 57 El Puerto en red
- 60 Participación en organizaciones y proyectos
- 64 Promoción comercial
- 67 Promoción de la Comunidad Portuaria
- 69 Misión comercial a México
- 72 Calidad
- 73 Eficiencia y calidad portuarias
- 75 Efficiency Network
- 77 Servicio de Atención al Cliente

78 **ÁMBITO SOCIAL**

- 81 La estrategia para las personas
- 81 Estructura, igualdad y diversidad
- 83 Acción social
- 84 Desarrollo y comunicación interna
- 86 Servicios médicos y prevención de riesgos laborales

88 **ÁMBITO DE MEDIO AMBIENTE**

- 91 Objetivos sostenibles
- 92 La incidencia del puerto sobre el entorno y el medio ambiente
- 97 Apuesta por los combustibles alternativos
- 98 Comprometidos ante el cambio climático

100 **COMUNICACIÓN**

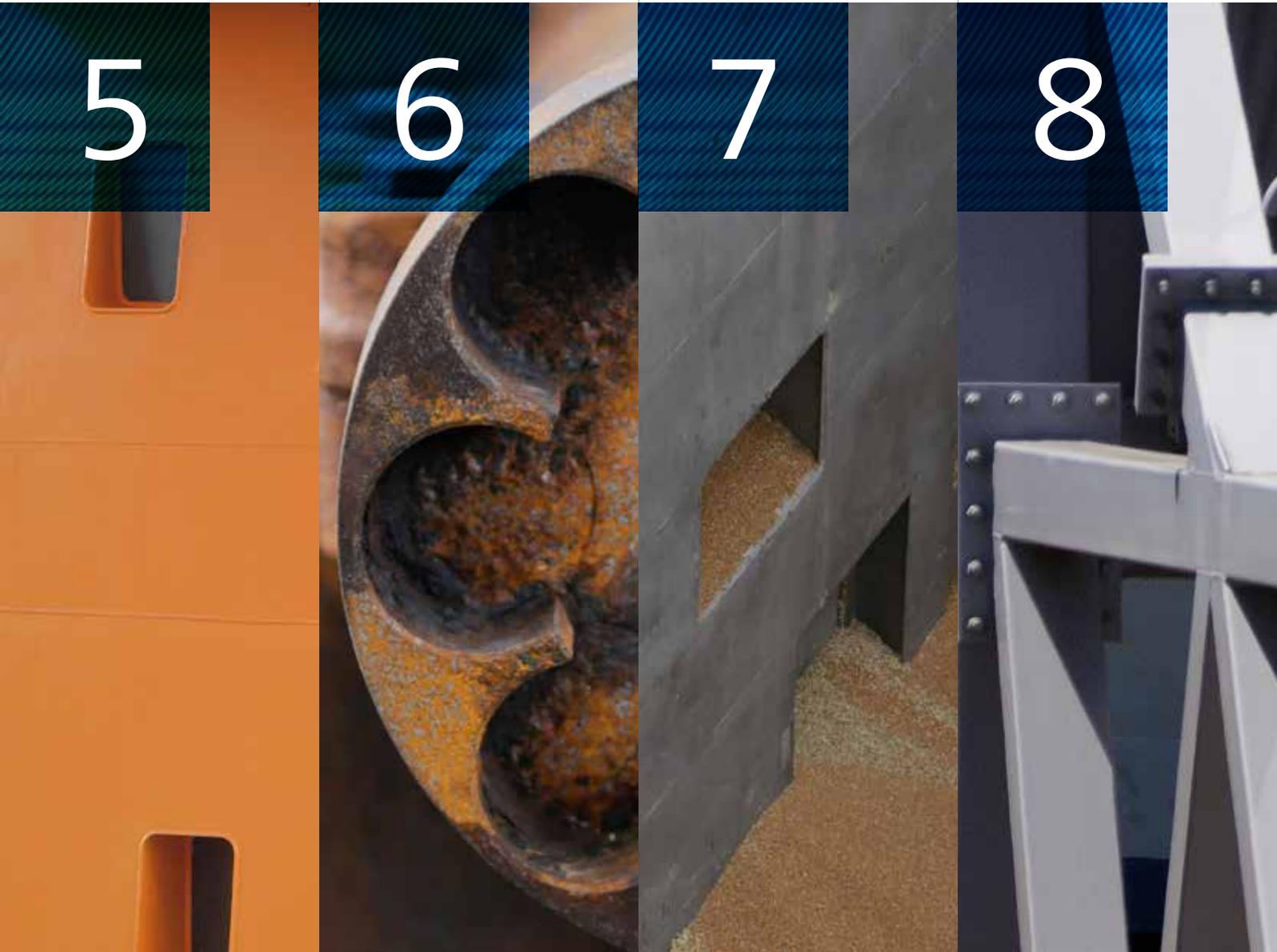
- 102 Comunicación
- 104 Album fotográfico del año
- 109 Organigrama
- 110 Directorio

5

6

7

8





A blue corrugated metal trash bin is the central focus, with a silver chain attached to its handle. The bin is set against a background of a rusty metal structure, possibly a fence or a building. The overall scene is industrial and somewhat gritty.

1

INTRODUCCIÓN



MENSAJE DEL PRESIDENTE



SIXTE CAMBRA

Presidente del
Port de Barcelona

La reactivación económica del 2014 se ha visto reflejada en un comportamiento positivo de los principales indicadores de carga del Port de Barcelona. Las alzas registradas en la exportación y en la importación revelan un mayor dinamismo tanto de la actividad productiva como del consumo interno, y el incremento global de actividad pone de relieve el buen posicionamiento del Port de Barcelona en el comercio internacional y en el servicio a la economía de su entorno.

Los buenos resultados de tráfico han permitido mantener prácticamente la cifra de negocio del año anterior –con un importe neto de casi 155 millones de euros–, aunque las rebajas de tasas han supuesto descensos del 5% en los ingresos por tasas de utilización y de hasta el 8% en las de ocupación.

Al cierre del ejercicio se han registrado unos resultados positivos de 37,4 millones, cifra que representa cerca de la mitad del ejercicio anterior. Aparte de la reducción de los ingresos, inciden el incremento de las amortizaciones de inmovilizado y el hecho de que este año no ha habido resultados excepcionales positivos. Por todos estos motivos, a pesar del descenso se puede hacer una valoración positiva de los beneficios obtenidos.



“ La capacidad de generar recursos, junto con la reducción del endeudamiento a largo plazo nos posiciona en una situación de solvencia para afrontar las inversiones futuras y nos permite seguir con las reducciones de tasas ”

El Port de Barcelona sigue siendo el puerto del sistema que genera más ingresos y más *cash flow* y el que más ha aportado a la financiación del Sistema portuario español, que incluye la aportación al organismo público Puertos del Estado y la aportación neta al Fondo de Contribución Interportuario.

La capacidad de generar recursos, junto con la reducción del endeudamiento a largo plazo con el Banco Europeo de Inversiones (que queda situado en 419 millones de euros), nos posiciona, además, en una situación de solvencia para afrontar las inversiones futuras y nos permite seguir con las reducciones de tasas que se están aplicando desde hace dos años.

En materia de representatividad, me gustaría destacar que la celebración del Seatrade Med en Barcelona, en el 2014, ha permitido mostrar nuestra capitalidad europea en el ámbito de los cruceros más allá de las cifras de pasajeros (nos mantenemos líderes y hay buenas perspectivas de futuro). Por otra parte, el hecho de que nuestra ciudad haya acogido un acontecimiento del nivel del European Supply Chain & Logistics Summit pone de manifiesto la relevancia de la actividad logística en nuestro entorno. Igual que el inicio de la Barcelona

World Race a final de año coloca el Port como escenario y centro de la náutica.

En el resumen anual tenemos que referirnos a las mejoras en la competitividad, fruto del trabajo bien hecho en el seno de la Comunidad Portuaria de Barcelona. Como ejemplo, el premio otorgado por la publicación *Journal of Commerce*, que reconocía Barcelona como tercer puerto europeo en productividad durante el primer semestre del año –por primera vez un puerto del sur ocupaba esta posición– y reflejaba el buen funcionamiento de las terminales de contenedores de nuestro puerto. O la extensión de la marca de calidad Efficiency Network, que con 70 empresas adheridas representa ya casi el 75% del tráfico de contenedores que pasa por el puerto y prevé que se amplíe e incluya compromisos relativos a los servicios al barco.

También hay que recordar las actuaciones dirigidas a conseguir una actividad portuaria cada vez más sostenible. En el marco de la novena edición del Green Port Congress, el mes de octubre, se han puesto una vez más sobre la mesa los retos ambientales que tienen las infraestructuras portuarias. Muestra del interés del Port de Barcelona por

estas cuestiones es la certificación obtenida este año por la metodología de cálculo de emisiones. También van en esta línea el desarrollo de la estrategia intermodal y la aplicación de medidas cada vez más estrictas tanto en la protección del medio ambiente como de las personas.

Entre los éxitos del 2014 destacan el inicio de la remodelación de las instalaciones pesqueras, el mes de septiembre; la colocación de la primera piedra de Marina Vela, y el inicio del acceso viario al puerto, que desencalla una de las grandes demandas para la mejora de la conectividad portuaria.

Desde el Port de Barcelona se seguirá trabajando para reducir la rigidez de la actual Ley de Puertos, que consagra un modelo muy poco flexible y con poco margen para hacer política comercial y tener autonomía de gestión. Tanto en las actuaciones dirigidas a incrementar la actividad portuaria como en las reivindicaciones para conseguir un mejor posicionamiento del puerto se ha contado con la respuesta activa, la complicidad y el apoyo de la Comunidad Portuaria. Unos factores que siguen siendo clave en un momento de apuesta clara por el crecimiento.



MENSAJE DEL DIRECTOR



**JOSÉ ALBERTO
CARBONELL**

Director general del
Port de Barcelona

El Port de Barcelona ha cerrado el ejercicio 2014 con un incremento del 9% en el tráfico total, que se ha situado en 46,3 millones de toneladas, y en la misma línea ha evolucionado el tráfico de contenedores, que ha aumentado un 10% y se ha situado en 1,9 millones de TEU. El crecimiento no sólo se ha dado en los principales indicadores, sino que además en algunos tráficos específicos se han alcanzado niveles máximos históricos.

Es el caso de los graneles líquidos, que con 12,9 millones de toneladas superan la punta registrada en el 2005 y además son la subida de carga más acentuada, con un 21%. Estos datos confirman el rol del Port como *hub* para hidrocarburos y biocombustibles y avalan la apuesta de las empresas que han optado por Barcelona como base de almacenaje y distribución de estos productos. Ha contribuido, también, el incremento de los productos químicos, un tráfico estratégico para la industria química catalana, que los transforma y después exporta el producto final. Igualmente ha registrado niveles máximos el tráfico de los graneles sólidos, con 4,8 millones de toneladas, favorecido por el buen comportamiento de cargas como el cemento y clínker, y los cereales.

La evolución positiva del tráfico de contenedores, uno de los estratégicos



“ La evolución positiva del tráfico de contenedores ha estado motivada en gran medida por el buen comportamiento del comercio exterior, que por primera vez ha superado el millón de TEU en el Port de Barcelona ”

del Port, ha estado motivada en gran medida por el buen comportamiento del comercio exterior –tráfico de importación y exportación de contenedores llenos–, que por primera vez ha superado el millón de TEU en el Port de Barcelona. Además, los cerca de 622.000 TEU llenos de exportación vehiculados por el Port representan un nuevo récord de este tipo de tráfico y confirman el esfuerzo del tejido productivo catalán y español para abrirse al exterior. De hecho, desde el 2008 las exportaciones de contenedores han crecido más de un 40%. La Unión de los Emiratos Árabes encabeza el ranking de países receptores de contenedores llenos, con más del 10% del total, mientras que el resto está más repartido. Destaca, igualmente, el incremento del 12% en los contenedores llenos de importación, relacionado con una reactivación del consumo interno y de la actividad industrial. China se mantiene como primer país de origen de las mercancías que llegan al Port de Barcelona, con una cuota de casi el 40%, y se han registrado crecimientos relevantes en los tráficos procedentes de Turquía, Vietnam y Corea del Sur, con un 154% por las piezas de automoción.

El otro récord del ejercicio lo marcan los 431.440 vehículos de exportación registrados (+13,5%). El tráfico de

vehículos ha continuado la progresiva recuperación iniciada después de los mínimos marcados el año 2009 y este año ha sumado más de 748.000 unidades. Barcelona es el primer puerto en este tráfico en el Mediterráneo y se ha consolidado como *hub* logístico de distribución hacia el norte de África y el sur de Europa para diversas empresas automovilísticas.

La recuperación económica en el *hinterland* se refleja, entre otros, en la consolidación de las Autopistas del mar con Italia y el norte de África, es decir, los servicios marítimos de corta distancia alternativos a la carretera, que han permitido mover un 11% más de unidades de transporte intermodal (UTI) que en el 2013.

En el ámbito de la intermodalidad, hay que destacar que el tráfico ferroviario de contenedores ha aumentado en el pasado ejercicio un 23% y ha colocado la cuota ferroviaria en el 12% del total. El número de automóviles que han salido o entrado al puerto vía ferrocarril, en el 2014, por otra parte, ha sumado casi 200.000 unidades y supone una cuota del 30%. Los datos crecientes en el uso de este modo se deben al esfuerzo del Port por adecuar la infraestructura; al de las terminales y operadores

ferroviarios para desarrollarlas e introducirlas en la cadena de suministro, y a la apuesta del mercado y clientes finales en su utilización.

Respecto al total de pasajeros, 3,5 millones de personas, la buena evolución registrada en los ferrys de línea regular (servicios con las Baleares, Italia y el norte de África), con un incremento del 6,5%, no ha conseguido compensar el descenso del tráfico de cruceros del 8,5%. Éste ha sido consecuencia de la coyuntura económica y las decisiones de las navieras de posicionar menos barcos de crucero en el Mediterráneo, en el 2014. Barcelona sigue siendo el primer puerto de Europa y el Mediterráneo y el cuarto puerto base del mundo en este tráfico y tiene potencial para seguir creciendo.

El Port de Barcelona no entiende el crecimiento de sus tráficos como una finalidad en sí misma, sino como fuente de creación de riqueza en su entorno y mejora de la competitividad de sus clientes. Por lo tanto, su papel va más allá de meramente vehicular cargas y personas, e incluye poner las condiciones, no sólo infraestructurales, para que estos incrementos sean posibles. Seguiremos trabajando para ser ‘socios’ relevantes de operadores y clientes en la generación de negocio y actividad portuaria.



PORT DE BARCELONA



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

31 de diciembre del 2014

Presidente

Sixte Cambra

Vocal nato

Francisco J. Valencia Alonso

Director general (no consejero)

José A. Carbonell Camallonga

En representación de la Administración General del Estado

Emilio Ablanedo Reyes

Rolando Lago Cuervo

Jorge Sánchez Vicente

En representación de la Generalitat de Catalunya

Joan Amorós i Pla

Jordi Aragunde Miguens

Antoni Llobet de Pablo

Ángel Montesinos García

En representación de los municipios donde está localizada la zona de servicio del Port de Barcelona

Lluís Tejedor Ballesteros (Ayuntamiento del Prat de Llobregat)

Antoni Vives Tomàs (Ayuntamiento de Barcelona)

En representación de las cámaras de comercio, de organizaciones empresariales y sindicales y de sectores relevantes en el ámbito portuario

Josep Manuel Basáñez Villaluenga

Joan Moreno i Cabello

José Pérez Domínguez

Xavier María Vidal Niebla

Secretario (no consejero)

Román Eguinoa de San Román

Ceses producidos durante el año 2014

En representación de la Generalitat de Catalunya

Mariano Fernández Fernández (16.01.2014)

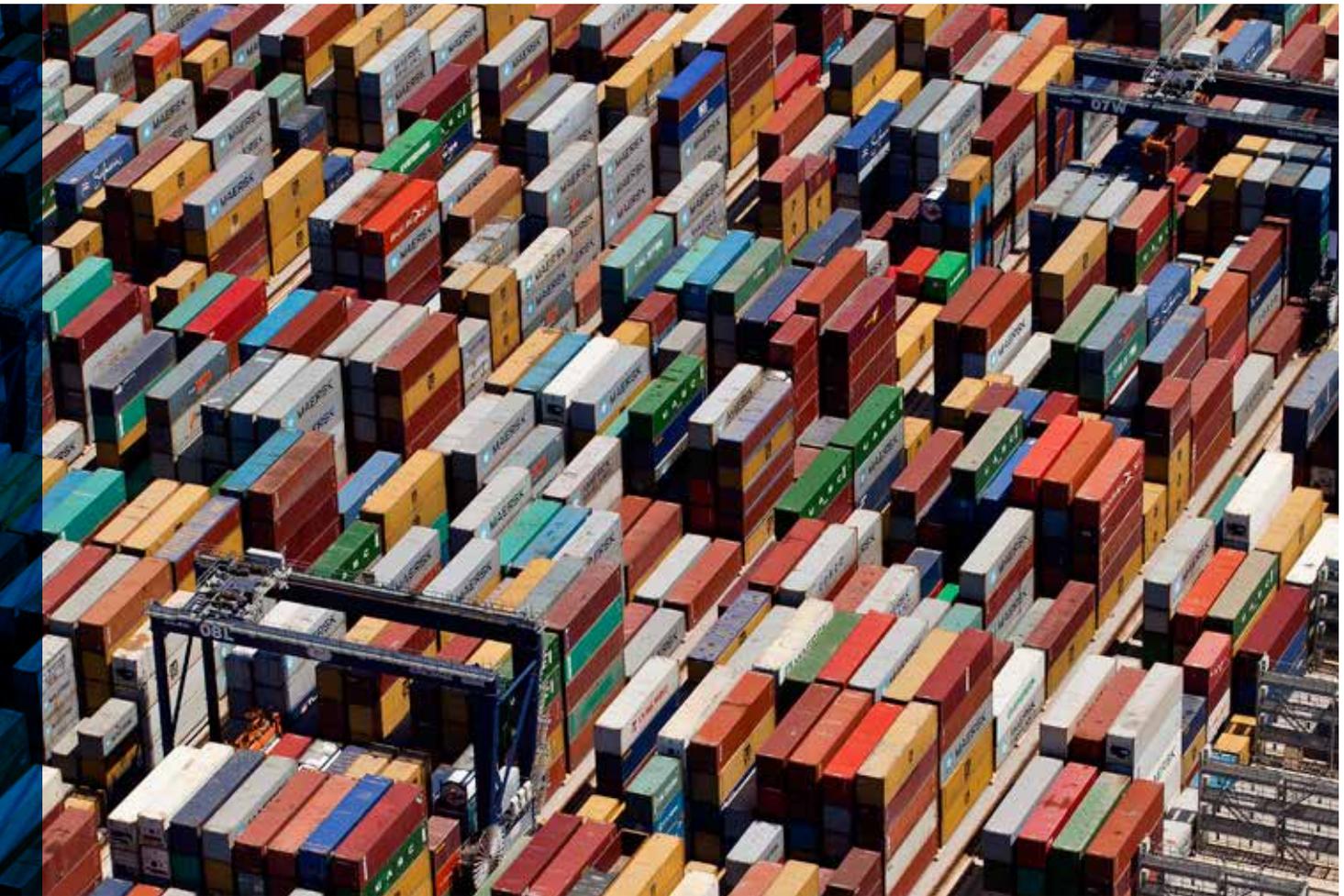


2

EJERCICIO ECONÓMICO Y FINANCIERO



EJERCICIO ECONÓMICO Y FINANCIERO



Según datos pendientes de auditar, el Port de Barcelona ha cerrado el ejercicio económico del año 2014 con un beneficio neto de 37,4 millones de euros, lo que supone una disminución del 50% respecto al año anterior

**RESULTADO DEL EJERCICIO** (millones de euros)

	2014	2013	Variación	% Var.
Resultado de explotación	45,1	56,7	(11,6)	-20%
Resultado financiero	(7,7)	18,1	(25,8)	-
Impuesto sobre beneficios	-	-	-	-
Total	37,4	74,8	(37,4)	-50%

Esta disminución tan significativa del resultado del ejercicio ha estado motivada, principalmente, por diversos hechos económicos de carácter excepcional durante el 2013.

Estos significaron una aportación de 24,0 millones al resultado del año anterior, mientras que en el 2014 se ha producido un gasto financiero adicional de 5,2 millones.

HECHOS EXCEPCIONALES 2013 (millones de euros)

	Efectos sobre el RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	Efectos sobre el RESULTADO FINANCIERO	Total
Venta Creuers del Port de Barcelona S.A.	-	14,0	14,0
Crédito extraordinario T3	4,4	2,4	6,8
Precio justo Depuradora	2,0	1,2	3,2
	6,4	17,6	24,0

HECHOS EXCEPCIONALES 2014 (millones de euros)

	Efectos sobre el RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	Efectos sobre el RESULTADO FINANCIERO	Total
Pérdidas participación (CPL i BSUS)	-	(5,2)	(5,2)
	-	(5,2)	(5,2)

Sin el efecto de los hechos excepcionales de los dos ejercicios el resultado final sumaría un total de

42,6 millones y registraría una disminución del 16% respecto del año anterior.

SIN EL EFECTO DE LOS EXCEPCIONALES Y LOS LITIGIOS DE LA T3

	2014	2013	Variación	% Var.
Resultado de explotación	45,1	50,3	(5,2)	-10%
Resultado financiero	(2,5)	0,5	(3,0)	-
Resultado del ejercicio	42,6	50,8	(8,2)	-16%



El importe neto de la cifra de negocio suma 154,8 M€ y baja un 3% por la reducción de las tasas

El importe neto de la cifra de negocio ha sumado 154,8 millones y ha disminuido un 3% respecto del año anterior, a pesar del buen comportamiento de los indicadores de tráfico y de la actividad portuaria del año 2014.

El 1 de enero del 2014 entró en vigor un conjunto de modificaciones legislativas destinadas a reducir las cuantías básicas de las tasas del barco, del pasaje y de las mercancías,

así como también los gravámenes de la tasa de empleo y el coeficiente de la cuota íntegra de la mercancía ferroviaria. De acuerdo con estas modificaciones, aprobadas en la Ley de Presupuestos Generales para el 2014, se preveía una reducción anual de las cuantías básicas de las tasas de los barcos, del pasaje y de las mercancías del 5% por término medio, y del 8,5% con respecto a la tasa de empleo.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (SEGÚN LA CUENTA DE RESULTADOS) (miles de euros)

	2014	2013	Variación	% Var.
Tasas portuarias	142.882	147.860	(4.977)	-3%
Tasas de ocupación	54.868	58.279	(3.411)	-6%
Tasas de utilización	70.401	71.841	(1.440)	-2%
<i>Tasa del buque</i>	26.320	25.080	1.240	5%
<i>Tasa de las embarcaciones deportivas</i>	250	384	(134)	-35%
<i>Tasa del pasaje</i>	8.558	8.795	(237)	-3%
<i>Tasa de la mercancía</i>	34.844	37.299	(2.455)	-7%
<i>Tasa de la pesca fresca</i>	174	163	11	7%
<i>Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito</i>	255	120	135	113%
Tasa de actividad	16.421	16.488	(67)	0%
Tasa de ayudas a la navegación	1.192	1.252	(60)	-5%
Otros ingresos de negocio	11.950	11.041	909	8%
Importes adicionales a las tasas	5.236	4.165	1.071	26%
Tarifas y otros	6.714	6.876	(162)	-2%
	154.832	158.901	(4.069)	-3%

El volumen total de tráfico del Port ha aumentado un 9% hasta un total de 45,3 millones de toneladas (no se incluyen las tasas de pesca fresca y avituallamiento). El tráfico de contenedores ha registrado un total de 1.893.299 TEU y un incremento del 10%, respecto del año anterior. Esta variación positiva se ha distribuido uniformemente entre los contenedores de origen y destino (+10%) y los tráficos (+11%).

El tráfico de automóviles ha vuelto a crecer un 6%, hasta un total de 748.394, gracias al aumento del 15% de las exportaciones.

El número de pasajeros, sin embargo, ha disminuido en un 5% en conjunto por la bajada del 9% del pasaje de cruceros, contrarrestada, en parte, por el aumento del 7% del pasaje de los ferrys de línea regular.

Los ingresos generados por las concesiones del dominio público bajan un 3% respecto del año anterior sumando la tasa de empleo (-6%) y la de actividad. Ésta última se ha situado en el mismo nivel de ingresos del 2013.



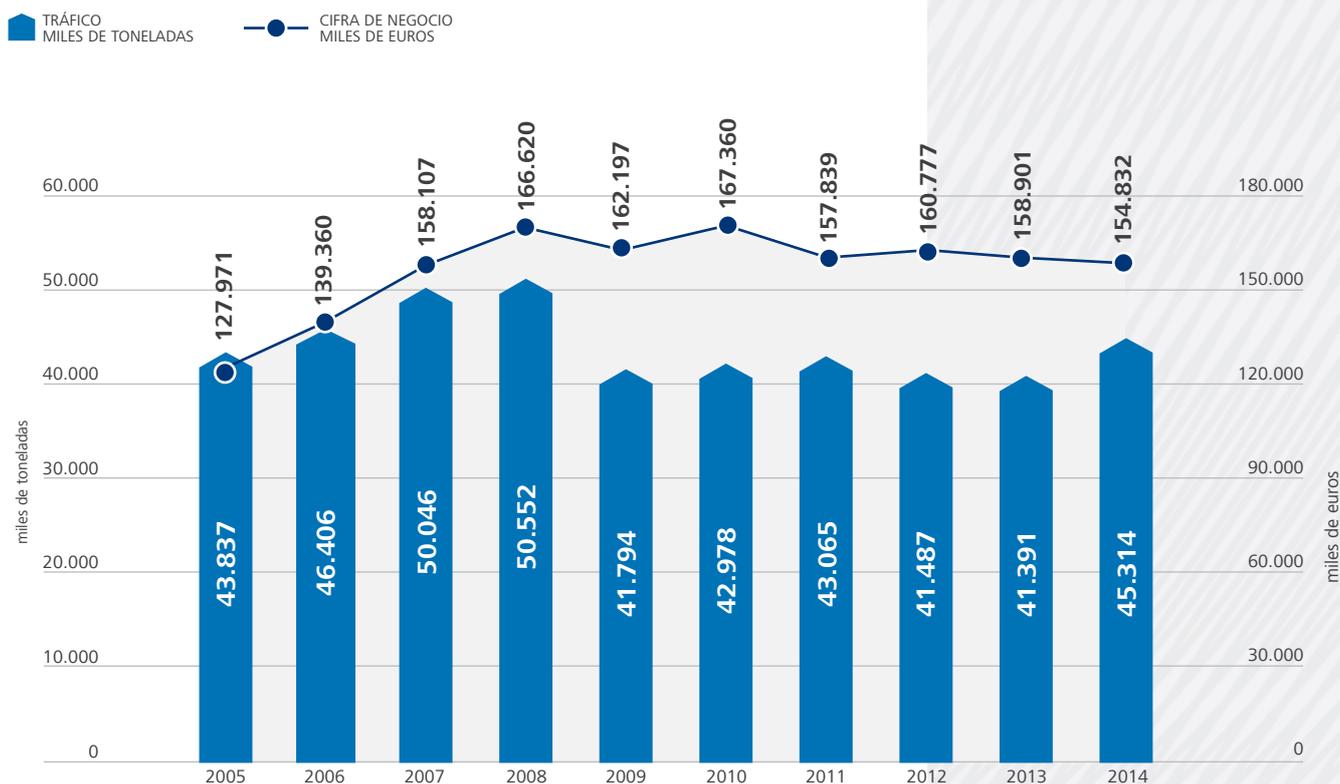
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (POR LÍNEAS DE NEGOCIO) (miles de euros)

	2014	2013	Variación	% Var.
Tasas portuarias e importes adicionales	148.118	152.025	(3.907)	-3%
Buques y ayudas a la navegación	27.512	26.332	1.180	4%
Mercancías	34.844	37.299	(2.455)	-7%
Pasaje	8.558	8.795	(237)	-3%
Pesca fresca	174	163	11	7%
Embarcaciones deportivas	250	384	(134)	-35%
Concesiones del dominio público	76.432	78.825	(2.393)	-3%
Otras tasas por el aprovechamiento del dominio público	93	107	(14)	-13%
Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito	255	120	135	113%
Tarifas de los servicios comerciales	6.714	6.876	(162)	-2%
	154.832	158.901	(4.069)	-3%

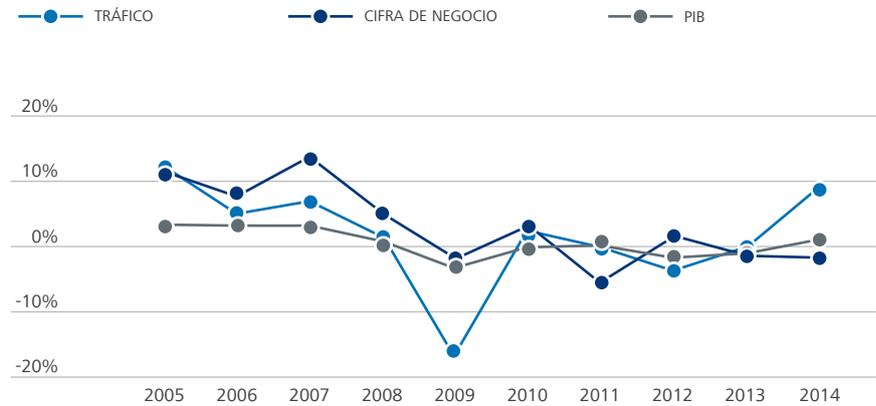
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (POR LÍNEAS DE NEGOCIO)



EVOLUCIÓN DE LA CIFRA DE NEGOCIO Y DEL VOLUMEN DE TRÁFICO



EVOLUCIÓN DE LAS VARIACIONES INTERANUALES DEL TRÁFICO Y LOS INGRESOS EN RELACIÓN CON EL PIB



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
TRÁFICO	11,5%	5,9%	7,8%	1,0%	-17,3%	2,8%	0,2%	-3,7%	-0,2%	9,5%
CIFRA DE NEGOCIO	11,4%	8,9%	13,5%	5,4%	-2,7%	3,2%	-5,7%	1,9%	-1,2%	-2,6%
PIB	3,6%	3,9%	3,8%	0,9%	-3,6%	-0,1%	0,7%	-1,4%	-1,2%	1,4%

El beneficio de explotación suma 45,1 M€ y bajaría un 10% sin el efecto de los hechos excepcionales

El resultado de explotación registra una variación negativa del 20% respecto del 2013, la cual se habría situado en un 10% sin los efectos del crédito extraordinario de 4,4 millones para hacer frente a los litigios de la T3 (Otros resultados) ni los 2,0 millones del precio justo relativos a la expropiación de las parcelas afectadas por el proyecto de Construcción de la Estación Depuradora

de Aguas residuales del Baix Llobregat (dentro del resultado por alienaciones de inmovilizado).

A la disminución de la cifra de ventas hay que sumar una reducción significativa de los otros ingresos de explotación motivada por diversas partidas de ingresos contabilizadas en el 2013, de carácter extraordinario.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (miles de euros)

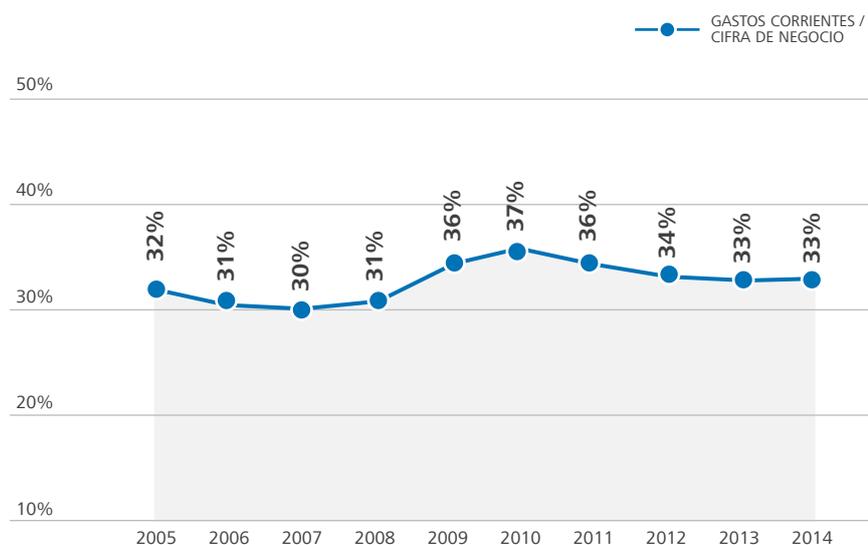
	2014	2013	Variación	% Var.
Importe neto de la cifra de negocio	154.832	158.901	(4.069)	-3%
Otros ingresos de explotación	3.346	4.982	(1.636)	-33%
Gastos de personal	(29.837)	(29.622)	(215)	1%
Otros gastos de explotación	(38.261)	(41.484)	3.223	-8%
Amortizaciones del inmovilizado	(51.699)	(48.888)	(2.811)	6%
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	6.781	6.764	17	0%
Exceso de provisiones	526	-	526	-
Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	(562)	1.637	(2.199)	-
Otros resultados	-	4.442	(4.442)	-
Total	45.126	56.732	(11.606)	-20%

En cuanto a los capítulos de gastos, el único aumento significativo proviene de las dotaciones a la amortización del inmovilizado ya que el conjunto de los gastos corrientes se

ha reducido en un 2%. A pesar de la reducción de la cifra de negocio de los dos últimos años, la contención del gasto ha estabilizado la ratio de absorción de ingresos en el 33%.



RATIO DE ABSORCIÓN DE INGRESOS



Gastos corrientes = gastos de personal + servicios exteriores + otros gastos de gestión corriente

A partir del 2011 se excluyen los ingresos y gastos del servicio de recogida de basura y residuos de barcos.

El resultado financiero ha registrado una pérdida de 7,7 millones de euros y un empeoramiento neto de 25,8 millones, en relación con el beneficio del año anterior:

- La venta de la participación que tenía la entidad en la sociedad Creuers del Port de Barcelona significó una plusvalía de 14,0 millones el año 2013.
- Durante el ejercicio, la entidad ha contabilizado una pérdida de 5,1 millones por el deterioro de la participación que tiene en el Consorcio de Parques Logísticos (CPL). El mes de septiembre, el Consejo de Administración aprobó la operación de salida del Port de Barcelona del capital de CPL, que se encuentra en fase de trámite frente a Puertos del Estado, al cierre del ejercicio.
- La disminución de los ingresos financieros ha sido motivada por la contabilización, el año 2013, de 2,4 millones de la parte del crédito extraordinario para hacer frente a los litigios de la T3 que se aplica sobre los intereses, así como también de 1,2 millones de los intereses legales derivados de la sentencia sobre la expropiación de las parcelas afectadas por el proyecto de construcción de la Estación Depuradora de Aguas residuales del Baix Llobregat.
- La valoración de los contratos de cobertura de tipo de interés (swap), mediante los cuales la entidad paga fijo y recibe variable, al cierre del ejercicio han supuesto unas pérdidas de 0,7 millones y un empeoramiento neto de 4,0 millones respecto del beneficio del año anterior.

RESULTADO FINANCIERO (miles de euros)

	2014	2013	Variación	% Var.
Ingresos financieros	6.721	10.127	(3.406)	-34%
Gastos financieros	(8.513)	(9.353)	840	-9%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(684)	3.361	(4.045)	
Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros	(5.224)	13.964	(19.188)	
Total	(7.700)	18.099	(25.799)	



La entidad ha generado un EBITDA de 111,8 M€ y un *cash flow* operativo de 103,7 M€

Se ha ejecutado un volumen de inversiones de 40,8 M€

El EBITDA de la entidad ha sumado un total de 111,8 millones y los recursos procedentes de las operaciones han generado un *cash flow* operativo de 103,7 millones, un 13% más respecto de los 91,4 millones del ejercicio anterior.

(Miles de euros)

Resultado de Explotación	45.126
Ajustes	66.712
Financiación OPPE	5.914
Aportación neta FCI	4.453
Cobro indemnización muelle Prat	16.668
Exceso de provisiones para riesgos y gastos	-526
Amortización del inmovilizado	51.699
Correcciones valorativas por el deterioro del activo no corriente	-217
Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	779
Reclasificaciones del inmovilizado a gastos	7
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	-6.781
Ingresos de reversión de concesiones	-960
Imputación a resultados de adelantos recibidos por prest. de servicio	-4.324
EBITDA	111.838

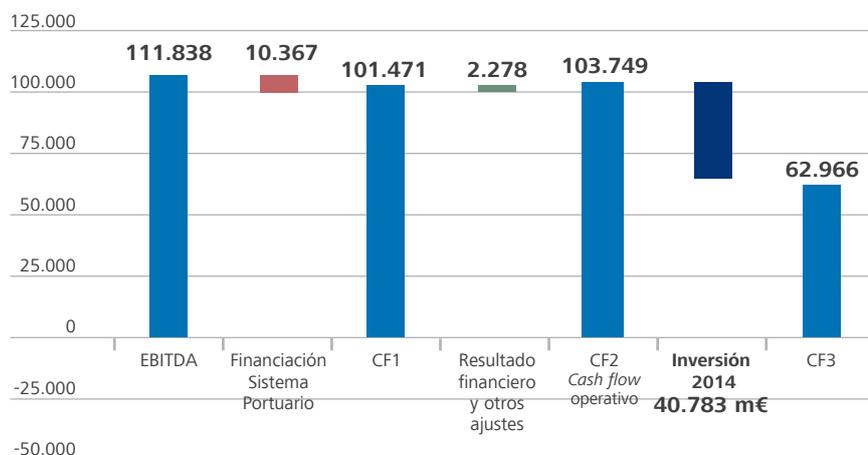
(Millones de euros)

	2014
Adquisiciones de inmovilizado intangible	3,1
Adquisiciones de inmovilizado material	29,1
Muelle Prat	5,4
Dique del Est	0,3
Accesos ampliación zona sur	6,8
Vías férreas	9,0
Muelle Sud	0,5
Control calidad obras de pequeño presupuesto	1,8
Hardware	1,4
Patrimonio cultural	0,7
Resto	3,2
Inversiones financieras	8,6
	40,8





RECURSOS GENERADOS Y CAPACIDAD DE FINANCIACIÓN (miles de euros)



Financiación del Sistema Portuario = aportación al Organismo Público Puertos del Estado + aportación neta al Fondo de Contribución Interportuario

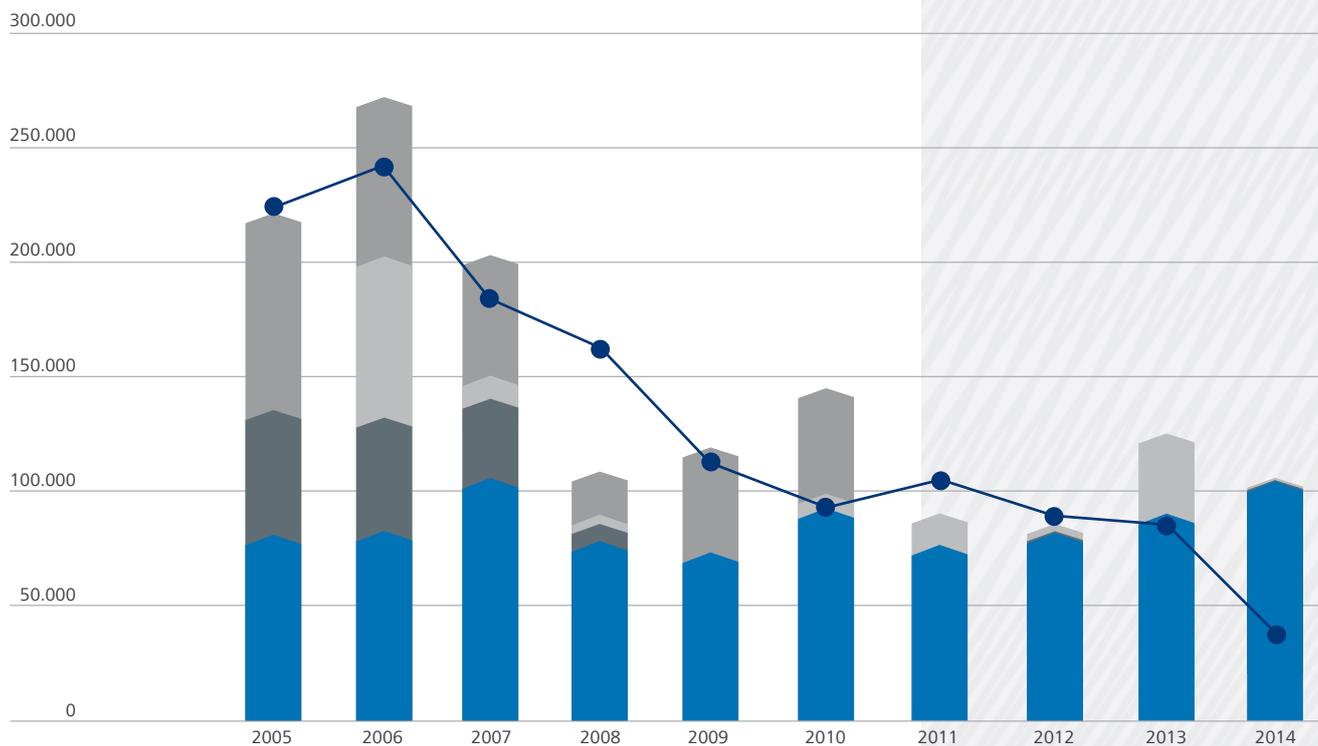
CF1: Cash flow antes del resultado financiero y sus ajustes

CF2: Cash flow operativo = recursos procedentes de las operaciones

CF3: Superávit en la generación de recursos respecto a las necesidades de inversión del ejercicio

FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES (miles de euros)

■ CASH FLOW
 ■ SUBVENCIONES DE CAPITAL
 ■ FINANCIACIÓN PRIVADA
 ■ ENDEUDAMIENTO LARGO PLAZO
 ● INVERSIÓN



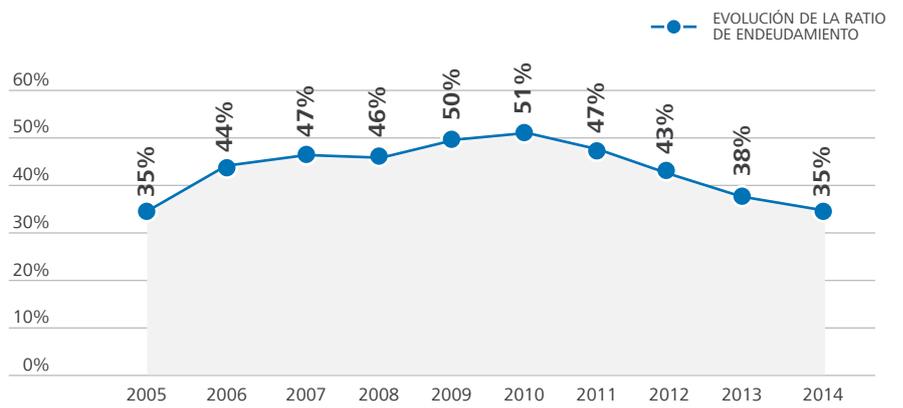
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inversión	213.602	245.214	186.758	161.209	115.131	95.541	105.419	88.975	85.104	40.783
Endeudamiento largo plazo	90.000	75.000	58.000	20.000	50.000	50.000	0	0	0	0
Financiación privada	0	74.000	13.350	4.000	0	9.722	16.258	6.599	40.866	1.411
Subvenciones de capital	61.848	56.448	38.744	10.012	0	0	1	694	0	619
Cash Flow	82.000	83.868	104.103	77.987	75.353	93.922	78.335	84.159	91.445	103.749



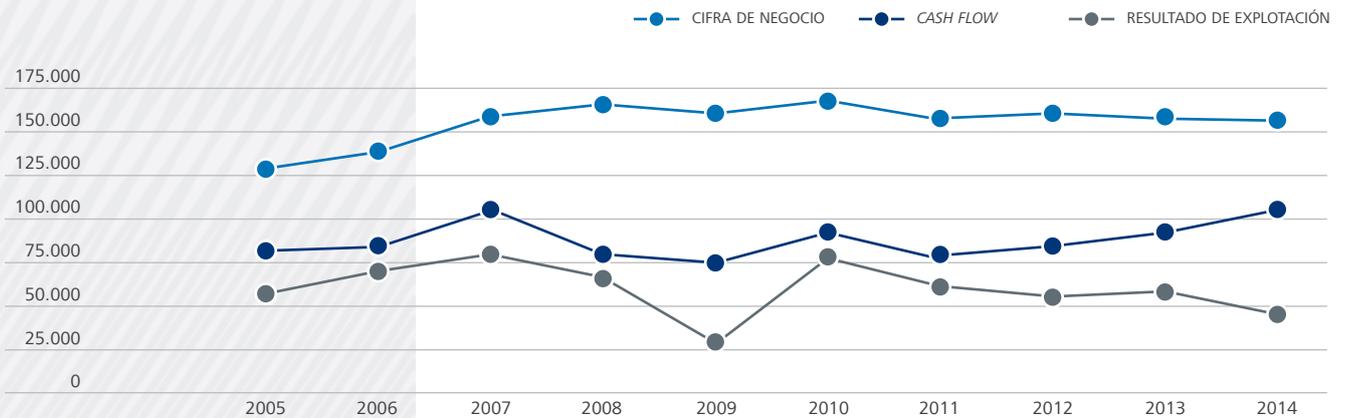
EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN ANUAL Y DEL ENDEUDAMIENTO BANCARIO A LARGO PLAZO (miles de euros)



EVOLUCIÓN DE LA RATIO DE ENDEUDAMIENTO (miles de euros)



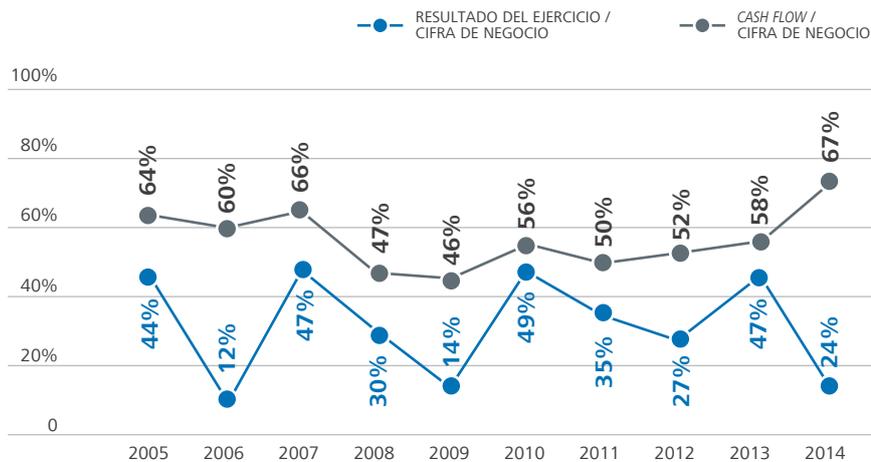
EVOLUCIÓN DE LOS INDICADORES ECONÓMICOS PRINCIPALES (miles de euros)



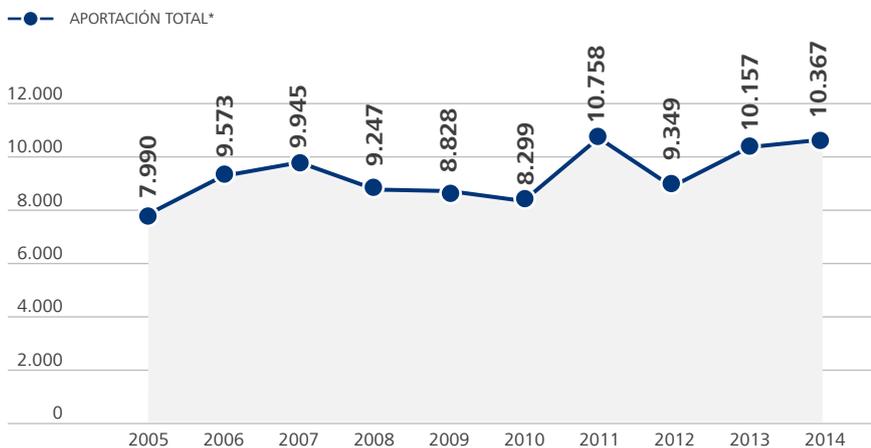
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Cifra de negocio	127.971	139.360	158.107	166.620	162.197	167.360	157.839	160.777	158.901	154.832
Cash Flow	82.000	83.868	104.102	77.987	75.353	93.922	78.335	84.159	91.445	103.749
Resultado de explotación	58.033	69.562	80.670	68.949	29.816	77.845	60.313	54.609	56.732	45.126



RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS



APORTACIÓN DEL PORT AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL (miles de euros)



* Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario + Financiación Organismo Público Puertos del Estado (RDL 2/2011)





BALANCE DE SITUACIÓN (miles de euros)

	2014	2013		2014	2013
ACTIVO NO CORRIENTE	1.851.998	1.870.002	PATRIMONIO NETO	1.458.843	1.428.268
I. Inmovilizado intangible	21.265	30.385	A1. Fondos propios	1.189.568	1.152.142
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	9.316	19.220	I. Patrimonio	512.743	512.743
2. Aplicaciones informáticas	11.949	11.165	III. Resultados acumulados	639.399	564.568
			VII. Resultado del ejercicio	37.426	74.831
II. Inmovilizado material	1.477.061	1.489.966	A2. Ajustes por cambio de valor	-	-
1. Terrenos y bienes naturales	279.647	257.060	A3. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	269.275	276.126
2. Construcciones	1.129.182	1.109.884	1. Subvenciones oficiales de capital	256.131	262.287
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	1.579	1.436	2. Donaciones y legados de capital	20	20
4. Inmovilizado en curso y anticipos	58.029	112.624	3. Otras subvenciones, donaciones y legados	13.124	13.819
5. Otro inmovilizado	8.624	8.962	PASIVO NO CORRIENTE	618.579	634.099
III. Inversiones inmobiliarias	251.402	248.994	I. Provisiones a largo plazo	17.815	2.382
1. Terrenos	227.811	227.811	1. Obligaciones por prestaciones al personal a largo plazo	277	277
2. Construcciones	23.591	21.183	2. Provisiones para responsabilidades	17.538	2.105
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	88.566	93.210	3. Otras provisiones	-	-
1. Instrumentos de patrimonio	75.430	80.654	II. Deudas a largo plazo	427.378	448.361
2. Créditos a empresas	13.136	12.556	1. Deudas con entidades de crédito	419.167	440.833
V. Inversiones financieras a largo plazo	4.433	4.898	2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-
1. Instrumentos de patrimonio	1.761	1.761	3. Otras	8.211	7.528
2. Créditos a terceros	2.325	2.790	III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-
3. Adm. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-	IV. Pasivos por impuestos diferidos	-	-
4. Otros activos financieros	347	347	V. Periodificaciones a largo plazo	173.386	183.356
VI. Activos por impuestos diferidos	-	-	PASIVO CORRIENTE	54.844	62.598
VII. Deudores comerciales no corrientes	9.271	2.549	II. Provisiones a corto plazo	-	-
			III. Deudas a corto plazo	37.348	31.779
ACTIVO CORRIENTE	280.268	254.963	1. Deudas con entidades de crédito	22.271	19.802
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	8.173	8.975
II. Existencias	205	206	3. Otros pasivos financieros	6.904	3.002
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	38.413	60.166	IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	269	305
1. Clientes para ventas y prestaciones de servicios	22.022	34.449	1. Deudas con empresas del grupo	112	143
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	2.777	9.335	2. Deudas con empresas asociadas	157	162
3. Deudores diversos	3.892	2.393	V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	17.227	30.514
4. Adm. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-	1. Acreedores y otras cuentas a pagar	8.153	14.429
5. Otros créditos con las administraciones públicas	9.722	13.989	2. Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	-	-
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	22.500	-	3. Otras deudas con las administraciones públicas	9.074	16.085
V. Inversiones financieras a corto plazo	207.122	155.122	VI. Periodificaciones	-	-
1. Instrumentos de patrimonio	-	-			
2. Créditos a empresas	122	122			
3. Otros activos financieros	207.000	155.000			
VI. Periodificaciones	1.926	1.193			
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	10.102	38.276			
1. Tesorería	10.102	38.276			
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-			
TOTAL ACTIVO	2.132.266	2.124.965	TOTAL PASIVO	2.132.266	2.124.965



CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (miles de euros)

	2014	2013	Variación	% Var.
1. Importe neto de la cifra de negocio	154.832	158.901	(4.069)	-3%
A. Tasas portuarias	142.882	147.860	(4.978)	-3%
a) Tasa de ocupación	54.868	58.279	(3.411)	-6%
b) Tasas por la utilización especial de las instalaciones portuarias	70.401	71.841	(1.440)	-2%
1. Tasa del buque	26.320	25.080	1.240	5%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas	250	384	(134)	-35%
3. Tasa del pasaje	8.558	8.795	(237)	-3%
4. Tasa de la mercancía	34.844	37.299	(2.455)	-7%
5. Tasa de la pesca fresca	174	163	11	7%
6. Tasa por la utilización especial de la zona de tránsito	255	120	135	113%
c) Tasa de la actividad	16.421	16.488	(67)	-0%
d) Tasas de ayudas a la navegación	1.192	1.252	(60)	-5%
B. Otros ingresos de negocio	11.950	11.041	909	8%
a) Importes adicionales a las tasas	5.236	4.165	1.071	26%
b) Tarifas y otros	6.714	6.876	(162)	-2%
5. Otros ingresos de explotación	3.346	4.982	(1.636)	-33%
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.054	3.428	(1.374)	-40%
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	44	351	(307)	-87%
c) Ingresos de reversión de concesiones	960	941	19	2%
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	288	262	26	10%
6. Gastos de personal	(29.837)	(29.622)	(215)	1%
a) Sueldos, salarios y asimilados	(20.776)	(20.588)	(188)	1%
b) Indemnizaciones	-	(509)	509	-100%
c) Cargas sociales	(9.061)	(8.525)	(536)	6%
d) Provisiones	-	-	-	-
7. Otros gastos de explotación	(38.261)	(41.484)	3.223	-8%
a) Servicios exteriores	(25.117)	(26.886)	1.769	-7%
1. Reparaciones y conservación	(10.835)	(11.932)	1.097	-9%
2. Servicios de profesionales independientes	(3.742)	(4.535)	793	-17%
3. Suministros y consumos	(1.941)	(2.089)	148	-7%
4. Otros servicios exteriores	(8.599)	(8.330)	(269)	3%
b) Tributos	(1.653)	(1.591)	(62)	4%
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones para operaciones comerciales	(150)	(1.220)	1.070	-88%
d) Otros gastos de gestión corriente	(686)	(1.368)	682	-50%
e) Aportación a Puertos del Estado	(5.914)	(5.982)	68	-1%
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(4.741)	(4.437)	(304)	7%
8. Amortizaciones del inmovilizado	(51.699)	(48.888)	(2.811)	6%
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	6.781	6.764	17	0%
10. Exceso de provisiones	526	-	526	-
11. Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	(562)	1.637	(2.199)	-
a) Deterioro y pérdidas	217	247	(30)	-12%
b) Resultados de alienaciones y de otros	(779)	1.390	(2.169)	-
Otros resultados	-	4.442	(4.442)	-100%
a) Ingresos excepcionales	-	4.442	(4.442)	-100%
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	45.126	56.732	(11.606)	-20%
12. Ingresos financieros	6.721	10.127	(3.406)	-34%
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	1.415	1.269	146	12%
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	5.105	8.675	(3.570)	-41%
c) Incorporación de gastos financieros al activo	201	183	18	10%
13. Gastos financieros	(8.513)	(9.353)	840	-9%
a) Por deudas con terceros	(8.513)	(9.122)	609	-7%
b) Por actualización de provisiones	-	(231)	231	-100%
14. Variación del valor razonable en instrumentos financieros	(684)	3.361	(4.045)	-
a) Cartera de negociación y otros	(684)	3.361	(4.045)	-
16. Deterioro y resultado por alienaciones de instrum. financ.	(5.224)	13.964	(19.188)	-
a) Deterioro y pérdidas	(5.224)	-	(5.224)	-
b) Resultados de alienaciones y de otros	-	13.964	(13.964)	-
RESULTADO FINANCIERO	(7.700)	18.099	(25.799)	-
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	37.426	74.831	(37.405)	-50%
17. Impuesto sobre beneficios	-	-	-	-
RESULTADO DEL EJERCICIO	37.426	74.831	(37.405)	-50%

CUADRO DE FINANCIACIÓN (miles de euros)

	2014	2013
APLICACIONES	75.229	116.691
Altas de activo no corriente	41.055	85.104
Adquisiciones de inmovilizado intangible y material	32.182	83.705
Adquisiciones de inmovilizado financiero	8.601	1.399
Inmovilizado por concesiones revertidas	272	-
Reducciones de patrimonio	-	-
Fondo de Compensación Interportuario aportado	4.741	4.437
Bajas de pasivo no corriente	29.433	27.150
Cancelación/traspaso de deudas con entidades de crédito	21.667	19.167
Cancelación/traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado	-	-
Cancelación/traspaso de deudas con empresas del grupo/asociadas	7.058	7.983
Aplicación de provisiones a largo plazo	708	-
ORÍGENES	108.288	157.129
Recursos procedentes de las operaciones	103.749	91.445
Fondo de Compensación Interportuario recibido	288	262
Subvenciones e ingresos por reversión de concesiones	891	-
Subvenciones de capital meritadas	619	-
Ingresos por reversión de concesiones	272	-
Altas de pasivo no corriente	1.411	40.866
Deudas a largo plazo con entidades de crédito	-	-
Deudas a largo plazo con proveedores de inmovilizado	-	-
Deudas a largo plazo con empresas del grupo/asociadas y otras	-	-
Avances recibidos por ventas o prestación de servicios	1.411	40.866
Bajas de activo no corriente	1.766	17.736
Alienación de inmovilizado intangible y material	1	2.097
Alienación de instrumentos de patrimonio	-	14.565
Cancelación/traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras a largo plazo	1.765	1.074
Cancelación/traspaso a corto plazo de subvenciones a cobrar a largo plazo	-	-
Cancelación/traspaso de deudores comerciales no corrientes y otros	-	-
Otros	183	6.820
Exceso de orígenes sobre aplicaciones	33.059	40.438
Exceso de aplicaciones sobre orígenes	-	-

RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES (miles de euros)

	2014	2013	Variación	Var.
Resultado del periodo	37.426	74.831	(37.405)	-50%
Ajustes	66.323	16.614	49.709	
Fondo de Compensación Interportuario recibido (-)	(288)	(262)	(26)	
Fondo de Compensación Interportuario aportado (+)	4.741	4.437	304	
Amortización del inmovilizado (+)	51.699	48.888	2.811	
Correcciones valorativas por el deterioro del activo no corriente (+/-)	5.007	(247)	5.254	
Dotación/Exceso de provisiones para riesgos y gastos (+/-)	16.142	674	15.468	
Resultados procedentes del inmovilizado (+/-)	779	(15.354)	16.133	
Reclasificaciones del inmovilizado a gastos (+/-)	7	95	(88)	
Imputación a resultados de subvenciones, donaciones y legados (-)	(7.741)	(7.704)	(37)	
Imputación a resultados de adelantos recibidos por prestación de servicios (-)	(4.324)	(3.542)	(782)	
Gastos financieros incorporados al activo (-)	(200)	(183)	(17)	
Variación del valor razonable de instrumentos financieros (+/-)	684	(3.361)	4.045	
Ingresos y gastos de actualizaciones financieras (+/-)	-	(7)	7	
Ingresos OPPE pagos principales e intereses litigios T3 (+/-)	(183)	(6.820)	6.637	
Total	103.749	91.445	12.304	13%



ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO (miles de euros)

	2014	2013
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	94.517	73.686
Resultado del ejercicio antes de impuestos	37.426	74.831
Ajustes del resultado	64.165	14.329
Amortización del inmovilizado (+)	51.699	48.888
Correcciones valorativas por deterioro	5.007	(247)
Variación de provisiones	16.142	650
Imputación de subvenciones (-)	(6.781)	(6.764)
Resultados de las bajas y alienaciones de inmovilizado	779	(1.389)
Resultados de las bajas y alienaciones de instrumentos financieros	-	(13.964)
Ingresos financieros (-)	(6.721)	(10.127)
Gastos financieros (+)	8.513	9.353
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	684	(3.361)
Ingresos de reversión de concesiones (-)	(960)	(941)
Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	(4.324)	(3.542)
Otros ingresos y gastos	127	(4.227)
Cambios en el capital corriente	(5.780)	(6.330)
Existencias	1	28
Deudores y otras cuentas a cobrar	12.348	(14.584)
Otros activos corrientes	(732)	(76)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(5.772)	6.982
Otros pasivos corrientes	2.612	1.464
Otros activos y pasivos no corrientes	(14.237)	(144)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	(1.294)	(9.144)
Pagos de intereses (-)	(8.603)	(9.150)
Cobros de dividendos (+)	1.415	1.269
Cobros de intereses (+)	2.391	6.007
Pagos de intereses de demora por litigios tarifarios (-)	(6.740)	(98)
Cobros de subvenciones de intereses de demora por litigios tarifarios (+)	5.266	-
Cobros / Pagos por el impuesto sobre los beneficios	5.077	(7.172)
Otros cobros / pagos	(100)	-
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(107.268)	(59.704)
Pagos de inversiones (-)	(110.046)	(81.919)
Empresas del grupo y asociadas	(22.500)	(626)
Inmovilizado intangible	(5.612)	(3.844)
Inmovilizado material	(29.873)	(55.449)
Inversiones inmobiliarias	-	-
Otros activos financieros	(52.061)	(22.000)
Cobros de desinversiones (+)	2.778	22.215
Empresas del grupo y asociadas	-	14.565
Inmovilizado material	2	2.118
Otros activos	2.776	5.532
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	(15.423)	(9.103)
Cobros y pagos de instrumentos de patrimonio	619	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	619	-
Cobros y pagos de instrumentos del pasivo financiero	(16.042)	(9.103)
Emisión	3.125	3.897
Otras deudas (+)	3.125	3.897
Devolución y amortización de:	(19.167)	(13.000)
Deudas con entidades de crédito (-)	(19.167)	(13.000)
AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (A+B+C)	(28.174)	4.879
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	38.276	33.397
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	10.102	38.276



WWW.ZIM.COM

WWW.Z

FRHON

3

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO





EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO



Los principales indicadores de carga del Port de Barcelona se han comportado de manera positiva durante el 2014, en paralelo a la recuperación de la actividad económica. Así, el tráfico total del Port de Barcelona ha registrado un incremento del 9% y se ha situado en 46,3 millones de toneladas



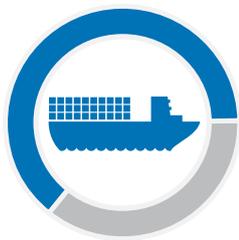
ESCALAS

El número de escalas del ejercicio se ha mantenido estable respecto al año anterior y así se han contabilizado un total de 7.822 (86 más que el año pasado, lo que supone un incremento del 1%).

Por otra parte, las dimensiones de los barcos que escalan en el Port de Barcelona han aumentado de forma considerable, el arqueado medio ha pasado de 33.928 a 35.781, un incremento del 5,5%.

PARTICIPACIÓN DE LA CARGA GENERAL EN EL TRÁFICO TOTAL 2014

(miles de toneladas)



CARGA GENERAL
27.600

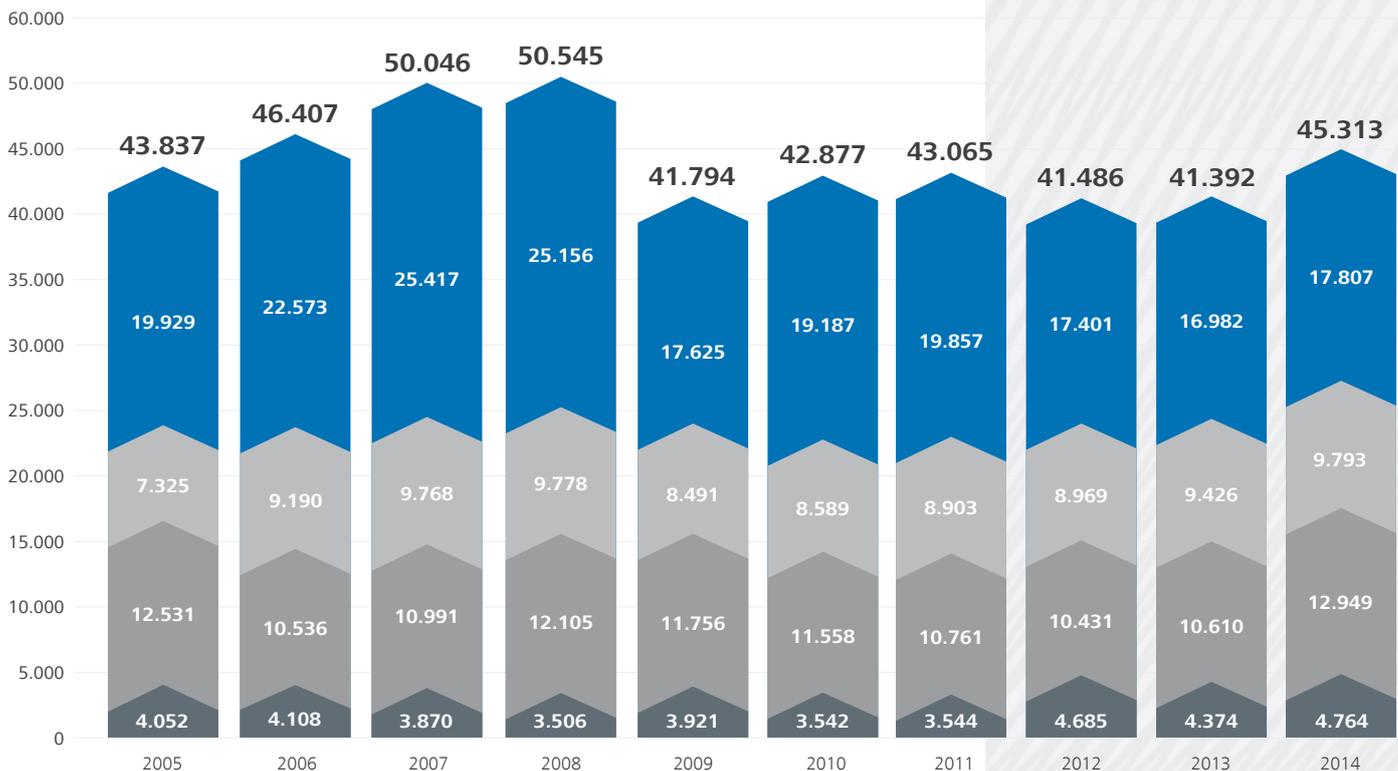
61%

RESTO DEL TRÁFICO
17.713

39%

ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS, 2005-2014

(miles de toneladas)





CONTENEDORES

En la misma línea ha evolucionado el tráfico de contenedores, uno de los tráficos estratégicos del Port, que ha crecido un 10% y se ha situado en 1,9 millones de TEU (un TEU equivale a un contenedor de 20 pies). Esta evolución ha venido motivada en gran medida por el buen comportamiento del comercio exterior –tráfico de importación y exportación de contenedores llenos–, que por primera vez ha superado el millón de TEU en el Port de Barcelona.

Las exportaciones de contenedores llenos han aumentado un 7%, después del incremento del 4,5% registrado en el 2013. El Port ha vehiculado 621.870 TEU llenos de exportación, una cifra que representa un nuevo máximo de este tipo de tráfico y confirma el esfuerzo de nuestro tejido productivo para abrirse al exterior. Entre los principales países receptores de contenedores llenos, encabezados por la Unión de los Emiratos Árabes (más del 10% del total), han crecido sobre todo las exportaciones a China (+33%), Corea del Sur (+35%), Estados Unidos (+17%), México (+15%) y Sudáfrica (+14,5%).

En el año 2014 destaca especialmente el incremento del 12% registrado por los contenedores llenos de importación, que se han situado en 437.435 TEU, aumento relacionado con una reactivación del consumo interno y de la actividad industrial. Si en la exportación la carga está muy repartida entre diversos países de destino, en el caso de la importación China se mantiene como primer país de origen de las mercancías que llegan al Port de Barcelona, con una cuota de casi el 40%. Durante el pasado ejercicio más de 180.000 TEU llegaron desde el país asiático, un 16% más que en el 2013, y también se han registrado crecimientos relevantes en las importaciones procedentes de Turquía (+19%), Vietnam (15%) –hay que recordar que Barcelona es el primer puerto del Estado español en tráfico de café, mayoritariamente de origen vietnamita–, y Corea del Sur, que ha experimentado un aumento del 154%, especialmente por las piezas de automoción.

También han contribuido a la buena evolución del tráfico total de

El comercio exterior por primera vez ha superado el millón de TEU

EXPORTACIÓN CONTENEDORES LLENOS 2014

+7%

IMPORTACIÓN CONTENEDORES LLENOS 2014

+12%

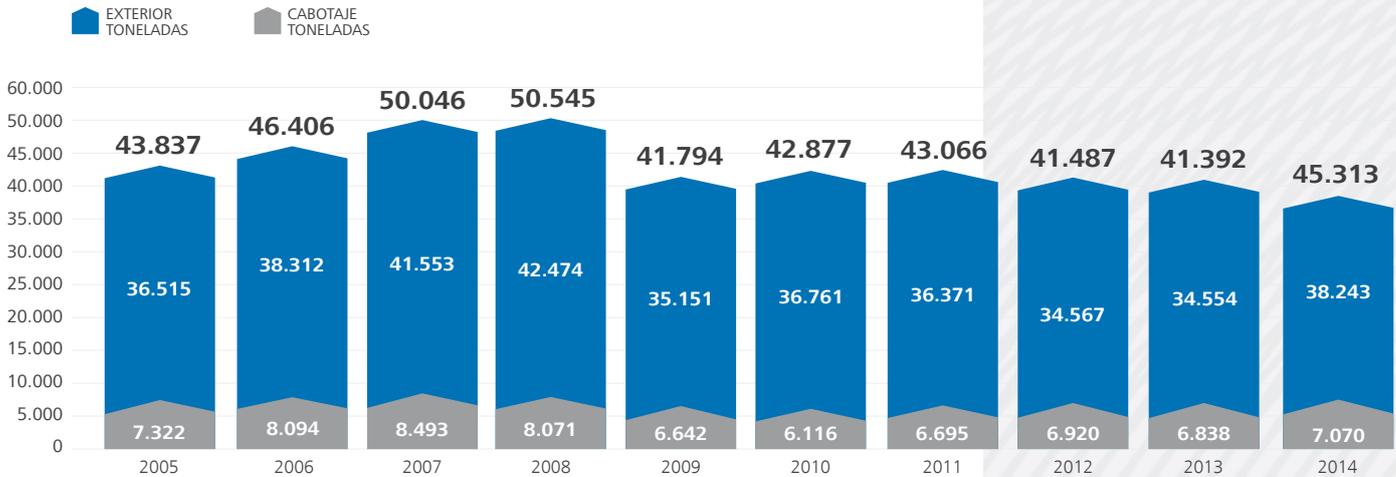
contenedores el tráfico de cabotaje (con otros destinos del Estado español, especialmente Canarias), que ha sumado 187.358 TEU, y los transbordos. Después de las caídas registradas en los últimos años, en el 2014 los transbordos de contenedores se han incrementado un 11% y han representado 312.000 TEU. No es el tráfico prioritario del Port, porque no tiene implicación directa con la economía del entorno, pero genera sinergias para mejorar las prioridades de escala y el abaratamiento de costes asociados.





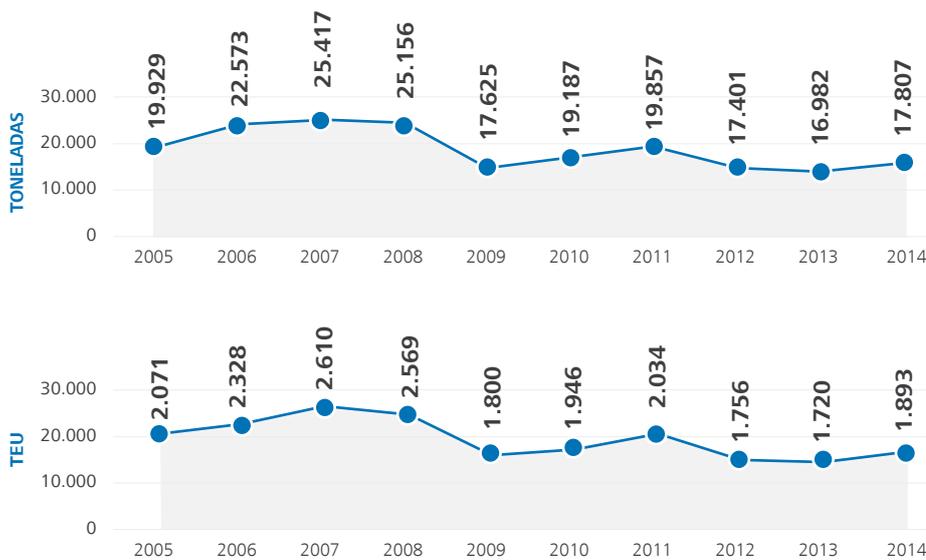
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPO DE NAVEGACIÓN 2005-2014

(miles de toneladas)



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL CONTENERIZADA 2005-2014

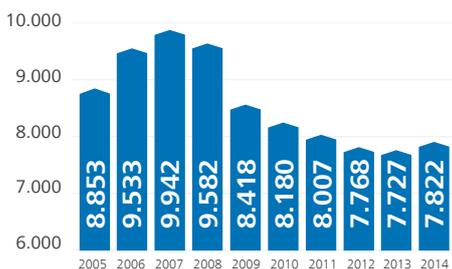
(miles TEU y miles de toneladas)



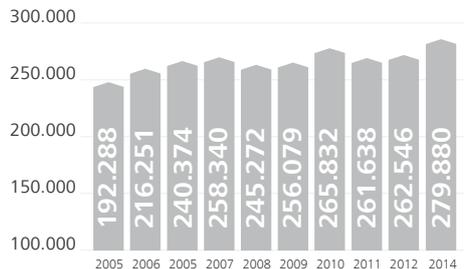
El año 2014 destaca el incremento del 12% registrado por los contenedores llenos de importación, relacionado con una reactivación del consumo interno y de la actividad industrial

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BUQUES 2005-2014

NÚMERO DE BUQUES (unidades)



ARQUEO (toneladas)





TRÁFICO FERROVIARIO

La apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad ha permitido que la cuota ferroviaria haya pasado de un 2,6% sobre el total de tráfico en el 2007, a un 12% el pasado ejercicio.

El año 2014 el tráfico ferroviario de contenedores ha registrado un incremento del 22,67%, lo que supone un total de 189.553 TEU llegados o salidos del Port en este modo de transporte. El 2014, pues, ha sido el mejor año del Port en

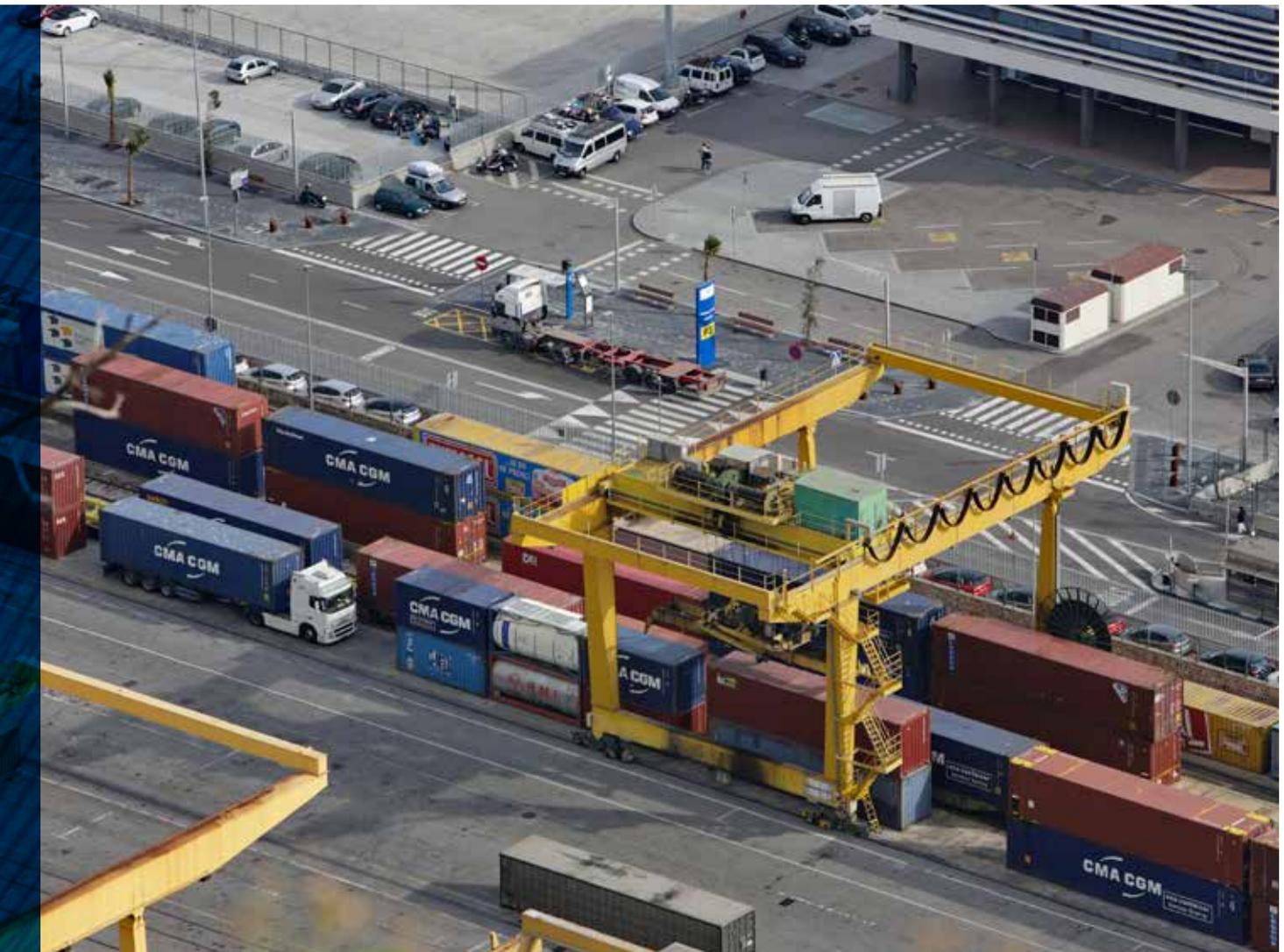
cuanto a contenedores manipulados en tren, gracias, entre otras cosas, a la gran aportación de los tráficos con origen o destino Zaragoza, que han supuesto una cuota del 69% del total.

Por otra parte, el número de automóviles que han usado el modo ferroviario para salir o entrar al puerto ha totalizado 199.409 unidades, lo que significa una cuota ferroviaria del 30,64% en el tráfico de automóviles.

INCREMENTO TRÁFICO FERROVIARIO 2014



+22,67%





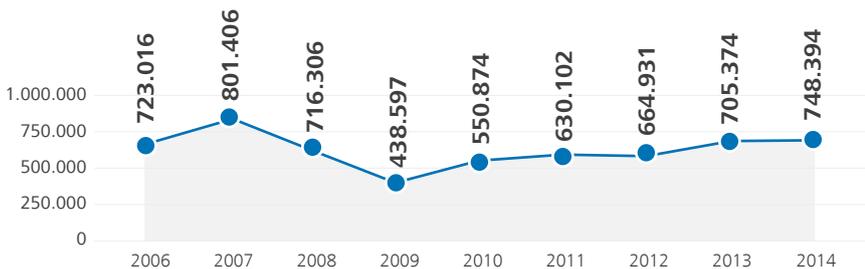
VEHÍCULOS

Con respecto al tráfico de vehículos, ha continuado la progresiva recuperación iniciada después de los mínimos marcados el año 2009, y en el pasado ejercicio se han contabilizado 748.394 vehículos nuevos manipulados en el Port (+6%). El principal motivo de esta evolución positiva han sido las exportaciones, que un año más marcan un nuevo récord de 431.440 unidades, después de crecer un 13,5%.

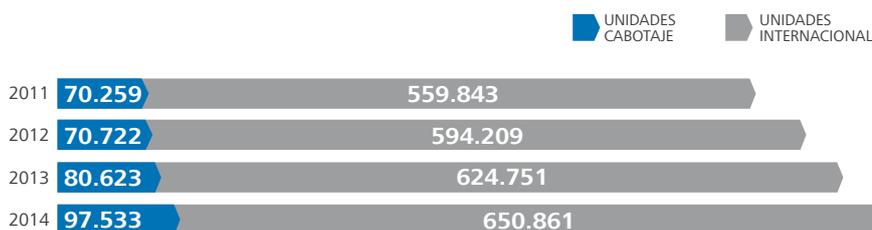
El Port de Barcelona continúa con su apuesta para consolidar su posición de *hub* en este tipo de tráfico así como para contribuir al éxito del clúster de producción de este sector dentro del Estado español. Para conseguirlo se está trabajando para optimizar la competitividad tanto de fabricantes como de las navieras ayudando a establecer cadenas logísticas eficientes.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE AUTOMÓVILES 2006-2014

(número de vehículos)



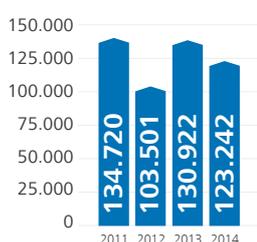
TRÁFICO DE AUTOMÓVILES POR NAVEGACIÓN (unidades)



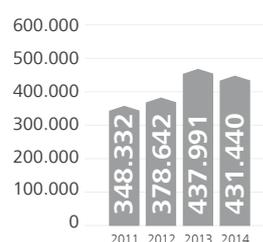
TRÁFICO INTERNACIONAL DE AUTOMÓVILES

(unidades)

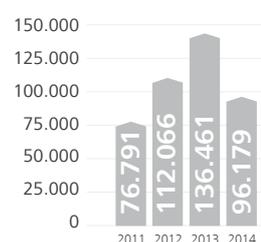
IMPORTACIÓN



EXPORTACIÓN



TRÁNSITO



El principal motivo de la evolución positiva del tráfico de vehículos han sido las exportaciones, que un año más marcan un nuevo récord, 431.440 unidades, después de crecer un 13,5%

+13,5%





MERCANCÍAS A GRANEL

El segmento de los graneles líquidos ha registrado una subida de un 21%



Graneles sólidos

El tráfico de graneles sólidos ha registrado un máximo histórico con 4,8 millones de toneladas y un aumento del 9% respecto del 2013, favorecido sobre todo por los incrementos del 26% en el cemento y clinker, y del 23% en cereales y harinas.

Graneles líquidos

El segmento de tráfico que ha registrado una subida más acentuada ha sido el de los graneles líquidos, con un 21%. Los 12,9 millones de toneladas alcanzadas superan la punta registrada en el 2005 (de 12,5 millones de toneladas).

Los datos confirman el rol del Port como *hub* para hidrocarburos y biocombustibles y avalan la apuesta de las empresas que han optado por Barcelona como base de almacenaje y distribución de estos productos. Los principales responsables del incremento global de este tráfico han sido el gasóleo, (que crece un 94% y se sitúa por encima de los 3 millones de toneladas); los biocombustibles (+120%), que alcanzan los 2 millones de toneladas, y los productos químicos, que suben un 13% y superan el millón de toneladas. Este tráfico es estratégico para la industria química catalana, que lo transforma y posteriormente exporta el producto final.





SHORT SEA SHIPPING

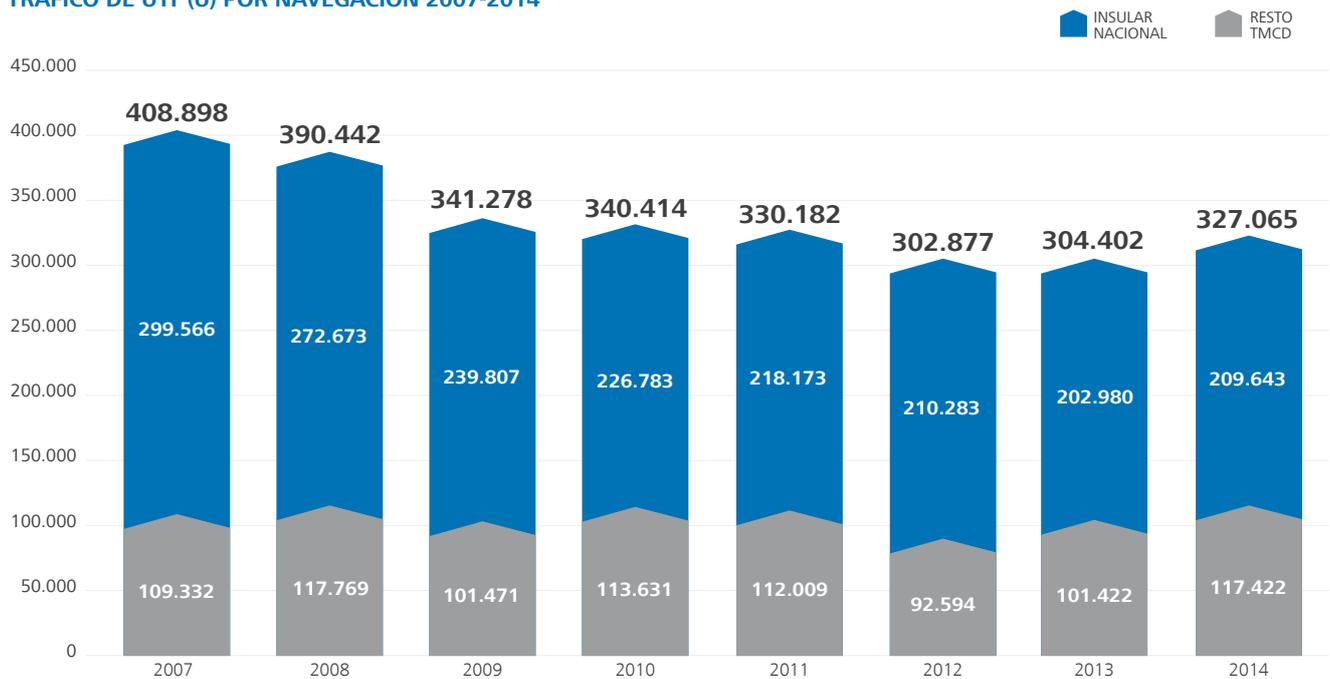
El tráfico marítimo de corta distancia (*short sea shipping*) representa un 58,4% del total del tráfico de mercancías en el Port de Barcelona. Durante el 2014 los incrementos más destacados se han producido en los tráficos de graneles líquidos (+31%) y automóviles (+11,9%).

El trabajo continuado y la firme apuesta del Port por este tipo de tráfico han favorecido la consolidación de las Autopistas del mar con Italia y el norte de África, es decir, los servicios marítimos de corta distancia alternativos a la carretera.

Ello se refleja en un crecimiento del 11%, que se traduce en un total de 112.507 unidades de transporte intermodal (UTI). Barcelona continúa como puerto líder y mejor posicionado para el desarrollo de las Autopistas del mar en el Mediterráneo.



TRÁFICO DE UTI*(U) POR NAVEGACIÓN 2007-2014



*UTI (unidad de transporte intermodal): se considera UTI todo medio, autopropulsado o no, que se utiliza directa o indirectamente como medio de transporte terrestre. (ej.: remolques, plataformas, camiones, furgones frigoríficos...). No incluye contenedores.



PASAJEROS

El Port de Barcelona ha recibido un total de 3,5 millones de personas, un 5% menos que el año anterior. A pesar de ello, destaca la buena evolución registrada en los **ferrys de línea regular** (servicios con las Baleares, Italia y el norte de África), que ha crecido un 6,5% y registra 1,1 millones de pasajeros. De este total, 662.181 han sido de cabotaje nacional (con un incremento del 2,6% respecto del último año) y 346.832, de cabotaje comunitario (+17,4%).

cruceros, ha renovado su equipamiento y ha anunciado la inversión en nuevas pasarelas durante los próximos años.

Uno de los factores que contribuyen a la evolución de los cruceros en la ciudad es la cooperación con los *stakeholders* internacionales y locales de la industria. Tres de los más valiosos son Barcelona Turisme, Turismo de Catalunya y el Aeropuerto de Barcelona, con los cuales el Port ha alcanzado dos retos históricos:

- El mes de septiembre fue puerto base de tres escalas del *Oasis of the Seas*, el mayor crucero del mundo, propiedad de la compañía Royal Caribbean.
- La ciudad ha acogido la Seatrade Med Convention 2014, la principal feria de cruceros del Mediterráneo.

Con respecto a los cruceros, el año 2014 el Port de Barcelona ha dado la bienvenida a **2,4 millones de cruceristas**, cifra que posiciona el enclave como puerto base por excelencia del Mediterráneo y cuarto a nivel mundial en este tipo de tráfico.

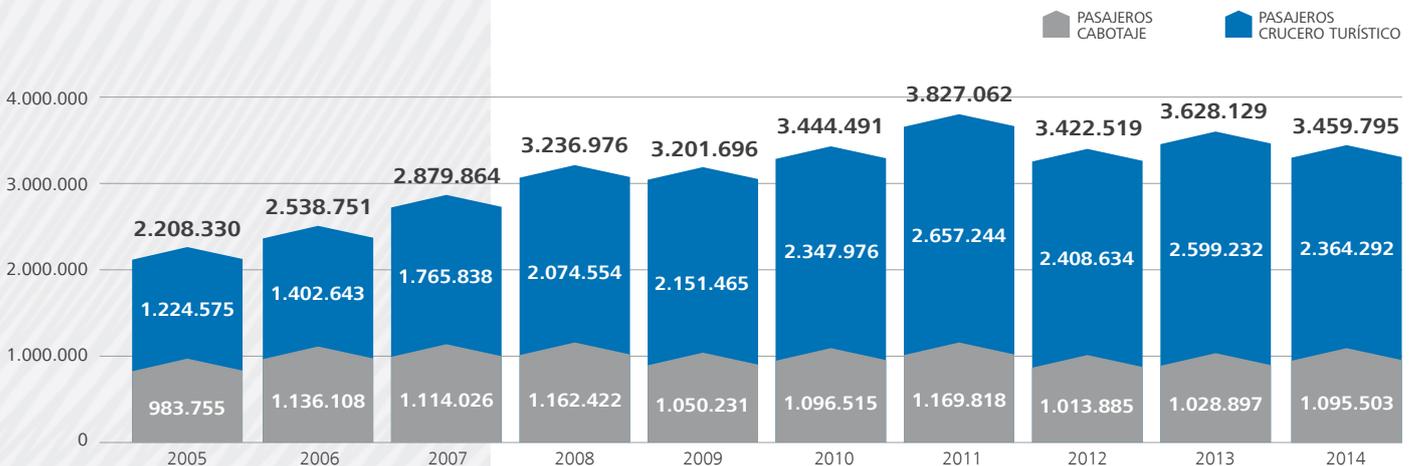
En el 2014 el Grupo Carnival ha anunciado la construcción de una nueva terminal en el muelle Adossat, que completará el servicio a los pasajeros que la compañía ofrece actualmente en la terminal D Palacruceros.

Por otra parte, Creuers del Port de Barcelona SA, el concesionario que gestiona las terminales públicas de

Con la voluntad de reforzar nuestra región y pensando siempre en la importancia de un itinerario de calidad, el Port de Barcelona es cofundador de Medcruise, la Asociación de Cruceros del Mediterráneo, que preside durante un periodo de tres años.

Destaca la buena evolución registrada en los ferrys de línea regular, que ha crecido un 6,5%

EVOLUCIÓN DEL TRÁNSITO DE PASAJEROS 2005-2014





PROTECCIÓN PORTUARIA

En el apartado de medidas de protección destacan, en el ámbito de cruceros, las medidas instauradas en las escalas del *Oasis of the Seas*; en el muelle de la Energía, el módulo específico del sistema Sòstrat para la gestión de las autorizaciones temporales de la puerta 31, y en las terminales de contenedores, la mejora del sistema de cámaras propias y de las medidas de control de acceso.

Como cada año, se ha aprobado y renovado el **sistema de videovigilancia** del Centro de Control de la Autoridad Portuaria, a través de la Comisión de Control de los Dispositivos de Videovigilancia de Catalunya. Y se ha realizado el cierre físico de los atraques públicos del muelle de la Energía (del 32 A en el 32 G) compartidos por diferentes usuarios y terminales.

La **práctica anual de seguridad** se ha desarrollado en la terminal GRIMALDI, por una situación de amenaza de artefacto explosivo, que puso a prueba la capacidad de respuesta de los cuerpos policiales y de los grupos de emergencia de apoyo. Durante el ejercicio se pudieron comprobar los procedimientos de comunicación, coordinación y actuación entre el centro de control y la terminal, y se constataron las medidas de seguridad incluidas en el **Plan de Protección del Port de Barcelona**.

A lo largo del año el Port ha firmado diversos acuerdos y convenios de colaboración sobre seguridad portuaria y ciudadana:

- Con la Guardia Civil, para la cesión de uso de la futura base marítima que se construirá en el muelle

Adossat, a cambio de que se mantenga un servicio permanente las 24 horas durante los 365 días del año, con el fin de patrullar por las aguas interiores del puerto. Para la evaluación de las capacidades de los equipos caninos de detección de explosivos de las empresas de seguridad privada que trabajan en la zona restringida del puerto. Y el convenio de colaboración del SIAM (sistema de identificación automática de matrículas) instalado en los accesos perimetrales del puerto y en diferentes terminales portuarias.

- Con el Ayuntamiento de Barcelona, en materia de movilidad, convivencia, policía administrativa y seguridad ciudadana en la zona abierta del Port de Barcelona, para garantizar la coordinación y colaboración de todos los niveles necesarios en esta zona.





Cargill

GN GROUP

LADY AY



SEGURIDAD INDUSTRIAL

En el 2014 se ha iniciado la revisión del **Plan de Autoprotección del Port de Barcelona** (PAU) para adecuarlo a los requerimientos del Decreto 82/2010, por el cual se aprueba el catálogo de actividades y centros obligados a la adopción de medidas de autoprotección y fija el contenido de estas. El objetivo ha sido incluir el estudio de seguridad marítima de los buques en la zona competencial del Port de Barcelona, actualizar la información relativa a las nuevas infraestructuras y adaptarla a los diferentes anexos requeridos, previo consenso con la Dirección General de Protección Civil de la Generalitat de Catalunya.

En relación con los simulacros y ejercicios planificados a lo largo del año en el recinto portuario, todas las empresas afectadas por la legislación de accidentes mayores en el ámbito del PLASEQCAT (Plan de Emergencia Exterior del Sector Químico de Catalunya) los han llevado a cabo

coordinadamente con el PAU del Port. También se han realizado los ejercicios conjuntos con las empresas de remolcadores del Port, durante dos trimestres, con la participación de todos los turnos de bomberos y de remolcadores. Y las empresas que pertenecen al Pacto de Ayuda Mutua del Port de Barcelona han actualizado el documento del pacto.

El **simulacro general** de este año ha puesto a prueba el funcionamiento de una intervención a bordo de un buque en la Zona Marítima II, que se ha realizado gracias a la colaboración de SUARDIAZ, con el barco Galicia.

En cuanto a las mercancías peligrosas contenerizadas, se han contabilizado 823.153 toneladas, un 30% más que en el año 2013, con un total de 93.988 autorizaciones. En la misma línea, el volumen de las mercancías peligrosas a granel ha sido de 10.688.402 toneladas, un 22% superior al del anterior ejercicio.

Se han contabilizado 823.153 toneladas de mercancías peligrosas en contenedor, un 30% más que el año 2013, con un total de 93.988 autorizaciones



823.153 toneladas





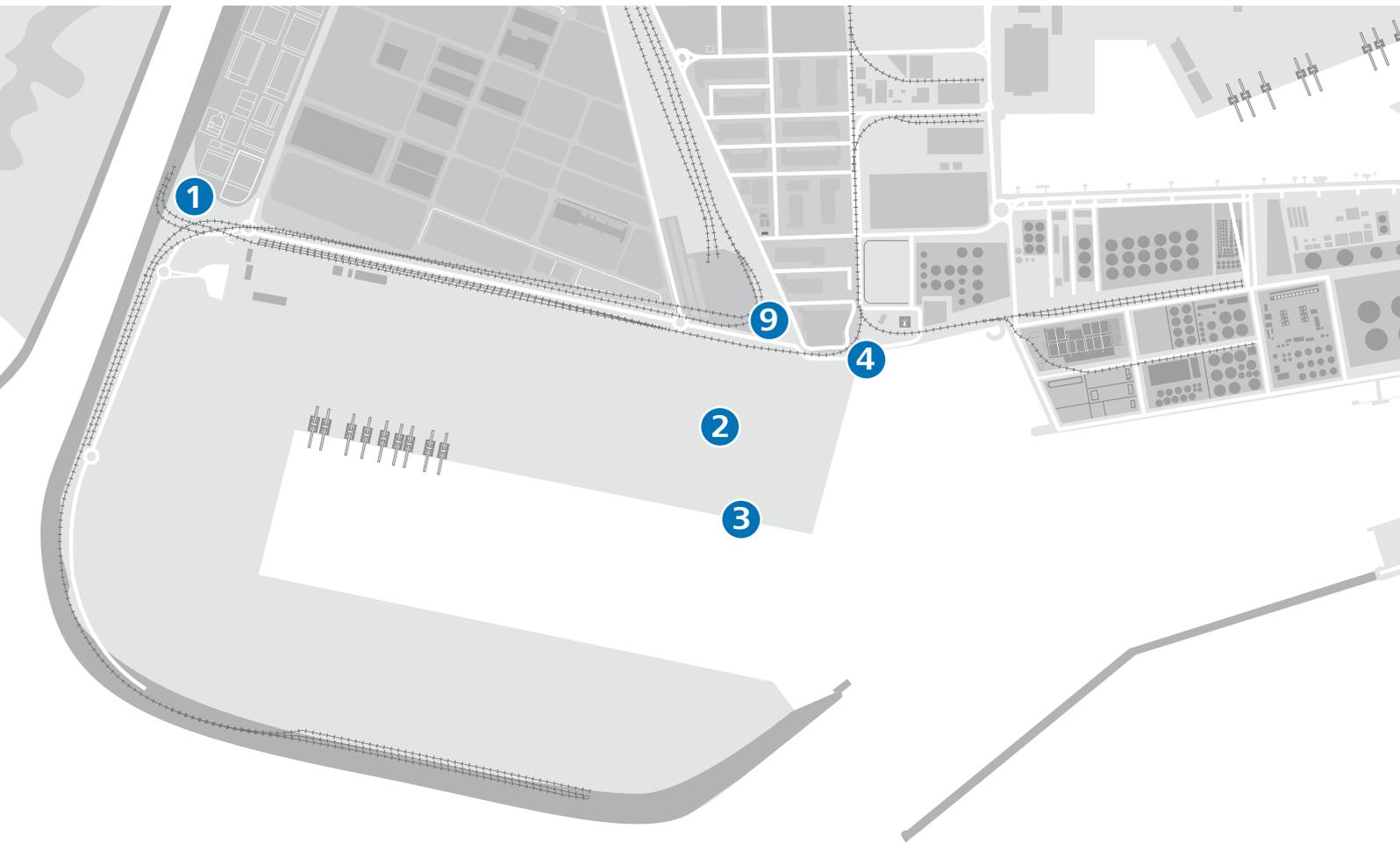
4

INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS





PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS



1 NUEVOS ACCESOS A LA AMPLIACIÓN SUR. FASE 1 B



2 TERMINAL DE CONTENEDORES MUELLE PRAT (FASE 2) ZONA NO CONCESIONADA. ZONA DE MANIOBRA



3 HABILITACIÓN LÍNEA DE ATRAQUE MUELLE PRAT (ÁREA NORTE)

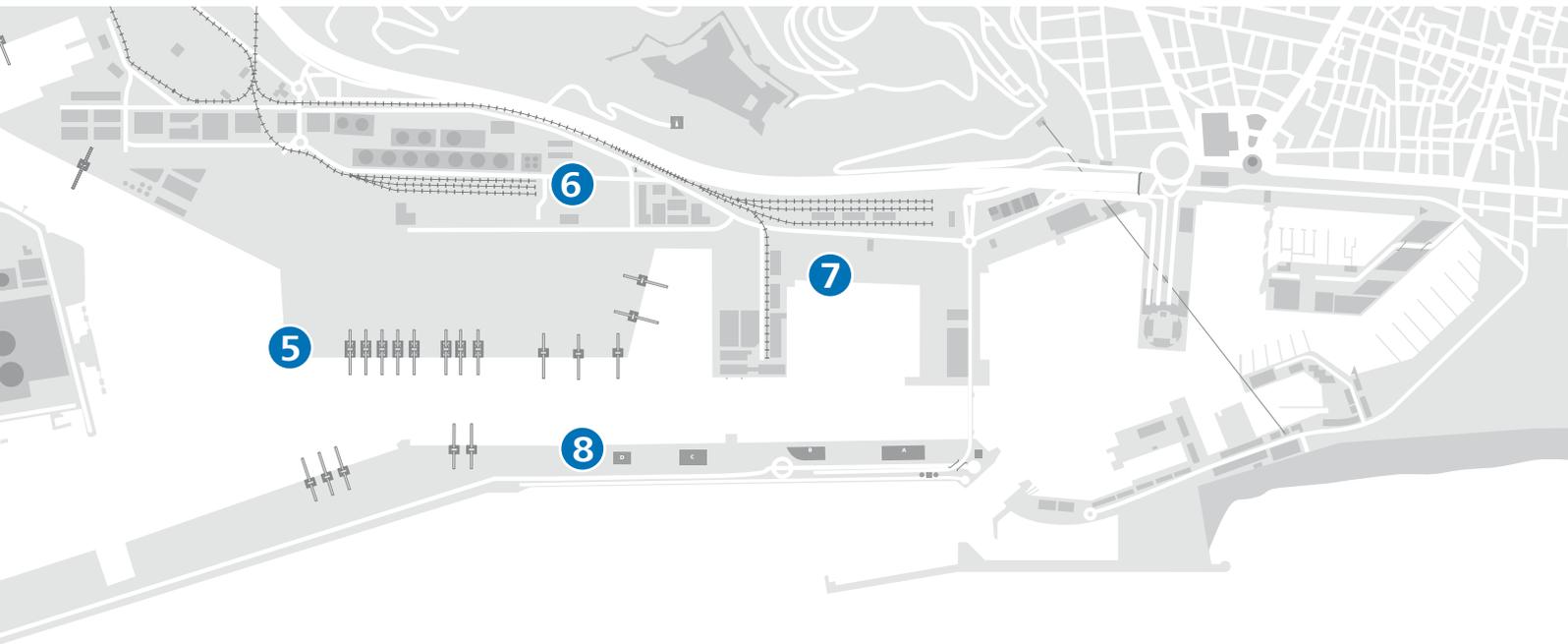


4 MEJORA CONEXIÓN VIARIA EN ZONAS DE AMPLIACIÓN DEL MUELLE PRAT Y DEL MUELLE DE LA ENERGIA

2014



Durante el año 2014 el Port de Barcelona ha realizado una inversión total de 40,8 millones de euros, de los cuales más de 29 se han destinado a infraestructuras, un 71% del total. A continuación se describen las actuaciones más destacadas de este ejercicio



5 AMPLIACIÓN ZONA DE MANIOBRAS TERMINAL MUELLE SUD



6 AMPLIACIÓN TERMINAL FERROVIARIA MUELLE SUD. FASE II B



7 ORDENACIÓN VIARIA ZONA III (URBANIZACIÓN DEL MUELLE COSTA)



8 URBANIZACIÓN AMPLIACIÓN TERMINAL MARÍTIMA D



9 NUEVOS ACCESOS A LA AMPLIACIÓN SUR. FASE 1C


1

NUEVOS ACCESOS A LA AMPLIACIÓN SUR FASE 1 B

ADJUDICATARIO
UTE ACCESOS FASE 1 B

TIEMPO DE EJECUCIÓN
9,5 meses (en ejecución)

**PRESUPUESTO DE
ADJUDICACIÓN**
10.644 (miles de euros)



El objeto de esta obra es la creación de nuevos accesos a la ampliación sur del puerto de Barcelona. Concretamente, se ejecuta la red viaria del nudo sur de acceso a la ampliación sur. En el año 2012, con la fase 1A, ya se llevó a cabo el terraplenado y la precarga de la mayor parte de este nudo

para, así, emprender la fase de consolidación geotécnica previa. Con la fase 1B se ejecutan todas las estructuras compatibles con el paso del ferrocarril y con la parte viaria del nudo.

Esta actuación se prevé que finalice en verano del 2015.


2

TERMINAL DE CONTENEDORES MUELLE PRAT (FASE 2) ZONA NO CONCESIONADA ZONA DE MANIOBRA

ADJUDICATARIO
UTE ZONA MANIOBRA

TIEMPO DE EJECUCIÓN
9 meses (en ejecución)

**PRESUPUESTO DE
ADJUDICACIÓN**
7.072 (miles de euros)



Con esta actuación se amplía la zona de maniobra de la terminal de contenedores del muelle Prat Fase 1. La obra consiste en completar la totalidad de las actuaciones previstas para la terminal BEST en la zona no concesionada de maniobras, a excepción de la pavimentación de las dos calles contiguas con el límite no concesionado. Eso permitirá aumentar la zona de maniobra del muelle en 511 m, que se sumarán a los 970 m de frente de atraque que se ejecutaron durante la fase 1.

Las actuaciones más significativas son el movimiento de tierras y la pavimentación, el drenaje de las aguas pluviales, la canalización del sistema eléctrico, la ejecución de la viga posterior de la grúa del muelle y la cimentación mediante pilones. También, la implantación de los raíles de las grúas de muelle y del sistema de fijación y anclaje, la red de abastecimiento de agua potable a buques y el sistema de alumbrado correspondiente a la zona de maniobras.

La previsión es finalizar la obra en verano del 2015.



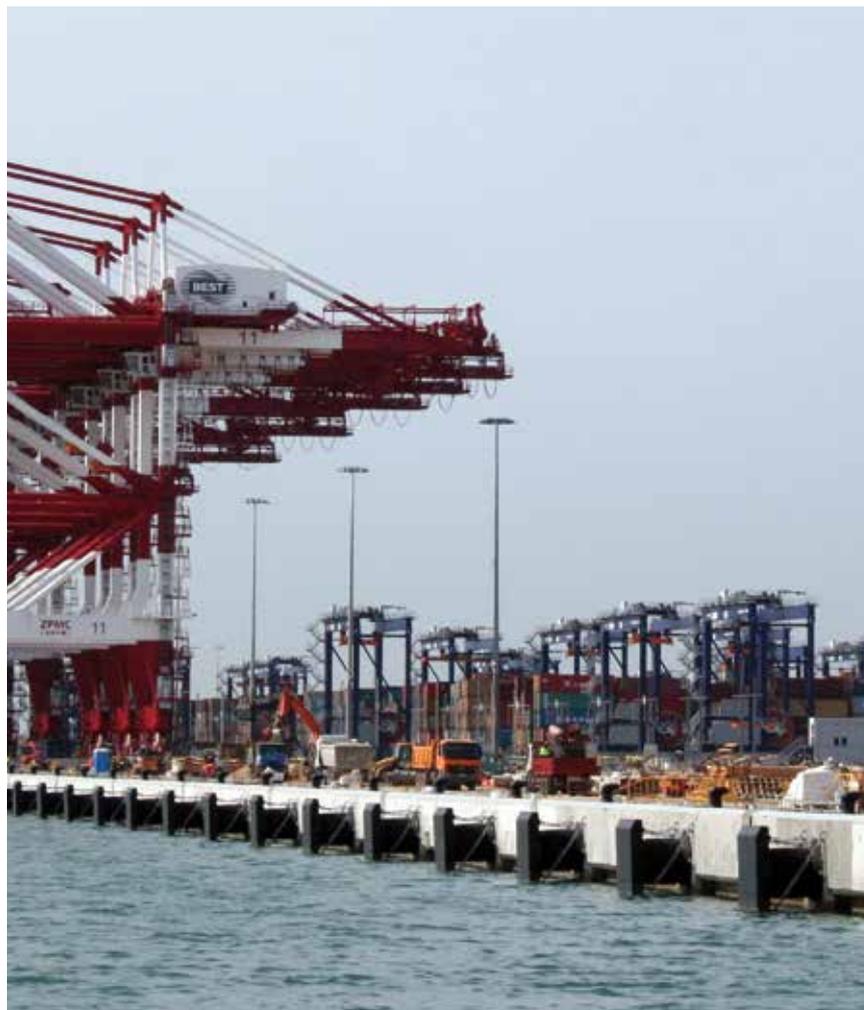
3

HABILITACIÓN LÍNEA DE ATRAQUE MUELLE PRAT (ÁREA NORTE)

ADJUDICATARIO
COPCISA

TIEMPO DE EJECUCIÓN
8,5 meses (finalizada)

INVERSIÓN
2.007 (miles de euros)



A finales del 2013 se empezó a ejecutar esta obra, que finalmente acabó en agosto del 2014. Ha tenido por objeto la construcción de la superestructura del muelle Prat sobre los cajones constitutivos del muro de muelle,

que está formada por la viga cantil de hormigón armado y las instalaciones que se ubican en ella. Además, el proyecto incluye la habilitación de la línea de atraque de 500 m de muelle situados más hacia el norte.



4

MEJORA CONEXIÓN VIARIA EN ZONAS DE AMPLIACIÓN DEL MUELLE PRAT Y DEL MUELLE DE LA ENERGÍA

ADJUDICATARIO

UTE CONEXION VIARIA M.PRAT.ENE

TIEMPO DE EJECUCIÓN

4 meses (finalizada)

INVERSIÓN

971 (miles de euros)



Esta actuación ha permitido una accesibilidad segura, tanto en el área norte del muelle Prat como en la futura ampliación del muelle de la Energía, compatible también con la

intersección ferroviaria que se produce en este punto, por el cruce del acceso ferroviario al muelle Prat.



5

AMPLIACIÓN ZONA DE MANIOBRAS TERMINAL MUELLE SUD

ADJUDICATARIO

COPISA CONSTRUCT PIRENAICA S.A

TIEMPO DE EJECUCIÓN

7,5 meses (finalizada)

INVERSIÓN

1.692 (miles de euros)



Se han llevado a cabo los trabajos necesarios para dejar acabada la ampliación del muelle Sud de la Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB) para el uso de esta empresa. La obra ha comprendido la prolongación de la vía de apoyo de la pata terrestre

de la grúa de muelle, con cimentación profunda de pilotes de gran diámetro y viga/riostra superior de atado y apoyo del carril. También se ha pavimentado la superficie correspondiente a la zona de maniobra



6

AMPLIACIÓN TERMINAL FERROVIARIA MUELLE SUD. FASE II B

ADJUDICATARIO
COMSA

TIEMPO DE EJECUCIÓN
8,5 meses (finalizada)

INVERSIÓN
4.470 (miles de euros)



Mediante esta actuación se ha completado la totalidad de las actuaciones previstas en la terminal ferroviaria de TCB (Terminal de Contenedores de Barcelona). El proyecto incluía todas las obras necesarias para la conversión completa de las vías 1, 2, 3 y 4 en mixtas, transformar a ancho mixto la vía 5

(operaba provisionalmente como vía de maniobra) y construir las nuevas vías de enlace por la cabecera norte y la cabecera sur. Así se ha completado la adaptación de todas las vías de la terminal TCB a ancho mixto, a fin de que la circulación por las vías en anchos IB y UIC se desarrolle con fluidez y eficacia.



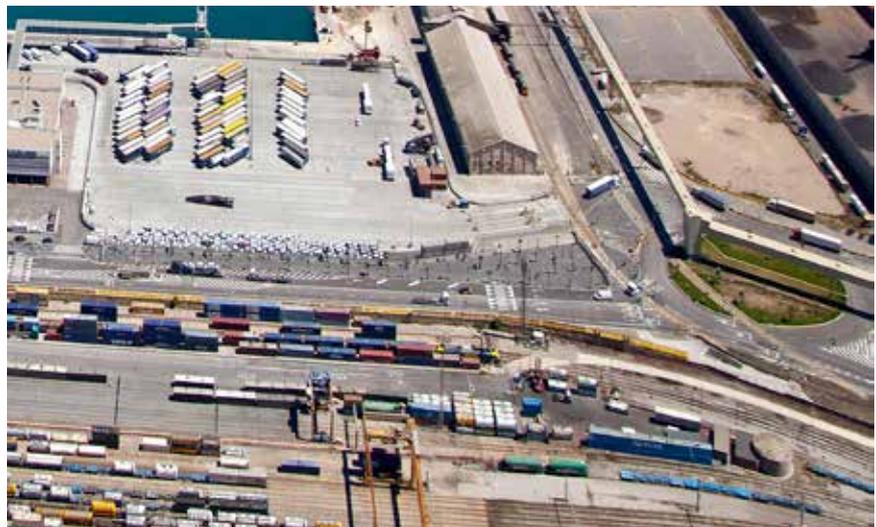
7

ORDENACIÓN VIARIA ZONA III (URBANIZACIÓN DEL MUELLE COSTA)

ADJUDICATARIO
UTE URB. MOLL COSTA Z. III

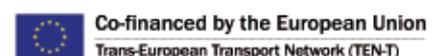
TIEMPO DE EJECUCIÓN
6 meses (finalizada)

INVERSIÓN
3.137 (miles de euros)



La reordenación de usos del muelle Costa responde a la adaptación de esta zona al *short sea shipping* y la concesión específica de toda la alineación a un operador de este sector, Grimaldi. Con este planteamiento, la parte de servicios viales adyacente pasa a ser zona de acceso público y se tiene que urbanizar a estándares de puerto ciudadano, análogos a los del muelle de Sant Bertran,

donde también se lleva a cabo esta actividad. Las obras correspondientes a esta actuación, que ha finalizado este año, forman parte de otro proyecto europeo dotado con fondos europeos del programa TEN-T.




8

URBANIZACIÓN DE LA AMPLIACIÓN TERMINAL MARÍTIMA D

ADJUDICATARIO

CRC OBRAS Y SERVICIOS, S.L.

TIEMPO DE EJECUCIÓN

3,75 meses (finalizada)

INVERSIÓN

366 (miles de euros)



El incremento del tráfico de grandes cruceros conlleva la mejora de las condiciones de infraestructura y la calidad espacial y urbana de las zonas relacionadas con esta actividad. Por este motivo en su momento se decidió derribar las estaciones marítimas que habían quedado obsoletas y construir las de nuevo.

Las obras, básicamente, han consistido en la adaptación de la urbanización a la modificación provocada por la ampliación de la Terminal D, la reordenación de los accesos y, en general, la gestión del tráfico que conlleva la ampliación.

Las principales actuaciones han consistido en:

- Adaptar topográficamente la urbanización del entorno como consecuencia de la ampliación de la Terminal D.
- Reordenar los accesos y mejorar la gestión del tráfico.
- Mejorar la gestión de colas para el taxi y las condiciones de espera.
- Mejorar las condiciones de drenaje actuales.
- Construir una valla de seguridad.


9

NUEVOS ACCESOS A LA AMPLIACIÓN SUR FASE 1C

ADJUDICATARIO

UTE AMPLIACIO SUD FASE 1C

TIEMPO DE EJECUCIÓN

9,5 meses (en ejecución)

PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN

5.914 (miles de euros)



Esta obra completará la ronda del Port (entre la ZAL II y la calle 4), las estructuras ferroviarias para el ferrocarril promovido por el Ministerio de Fomento y la salida ferroviaria de la terminal del muelle Prat. Se prevé ejecutar un paso elevado en el vial Prat, entre el acceso a la ZAL II y el antiguo cauce del río Llobregat, que permitirá el paso

y la compatibilidad con el bucle ferroviario de los accesos ferroviarios. Además, se cerrarán las mallas de las redes de agua potable y telecomunicaciones en el ámbito de la ronda del Port y se realizarán obras complementarias relacionadas con el sistema de telecomunicaciones y abastecimiento de la terminal BEST.





5

ÁMBITO DE NEGOCIO



ESTRATEGIA Y PROMOCIÓN



El Port es la puerta a un *hinterland* muy amplio que se extiende por toda la Península Ibérica y supera las fronteras estatales para llegar a Europa y al norte de África



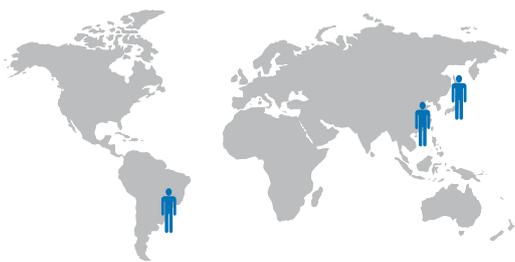
EL PUERTO EN RED

El Port de Barcelona da servicio a clientes situados a lo largo y ancho de toda la Península Ibérica, especialmente en el noroeste y centro peninsular, y a clientes de otros países europeos (Francia e Italia, especialmente) y del Mediterráneo (sobre todo Marruecos, Argelia y Túnez). El Port es la puerta a un *hinterland* muy amplio que se extiende por toda la Península Ibérica y supera las fronteras estatales para

llegar a Europa y al norte de África. Por eso, la actividad del Port y sus servicios no están restringidos en el recinto portuario ni acaban en los límites definidos por los muelles y su frontera con la ciudad. Con la voluntad de acercar los servicios portuarios a los operadores logísticos marítimos y a los clientes importadores y exportadores de esta amplia región, el Port de Barcelona promueve una red de servicios e infraestructuras en puntos

estratégicos del territorio, que han adoptado la forma de terminales marítimas interiores.

Concebidas como infraestructuras de proximidad, las terminales marítimas interiores ayudan a los operadores y a las empresas cargadoras (importadoras y exportadoras) a crear cadenas logísticas más eficientes y a encaminar sus productos por la capital catalana.



EL PUERTO EN RED

- MERCADO DE CATALUNYA
- MERCADO DEL NORTE IBÉRICO
- MERCADO DEL CENTRO PENINSULAR
- MERCADO DEL LEVANTE IBÉRICO
- MERCADO EUROPEO
- MERCADO ITALIANO
- MERCADO DEL MAGREB
- CORREDOR DEL EBRO
- CORREDOR TRANSVERSAL IBÉRICO
- CORREDOR DEL SUR DE FRANCIA
- CORREDOR EUROPEO
- AUTOPISTAS DEL MAR CON ITALIA
- AUTOPISTAS DEL MAR CON MAGREB
- TERMINAL INTERIOR / PUERTO SECO
- ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS
- TERMINAL INTERMODAL FERROVIARIA
- PORT DE BARCELONA
- REPRESENTANTES DEL PORT





Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Creada en el 2001 como plataforma de servicios para los operadores y los importadores y exportadores de Aragón, Navarra y La Rioja. Hoy en día es una de las principales terminales intermodales de España con un tráfico superior a los 100.000 TEUS y se ha convertido en un nodo logístico que da servicio no sólo a las zonas mencionadas sino que es un punto de paso hacia el centro peninsular. La terminal está conectada con el Port de Barcelona por diversos servicios ferroviarios diarios y con otros nodos logísticos españoles también de forma diaria.



Puertos secos de Coslada (Madrid), Azuqueca de Henares y Yunquera de Henares (Guadalajara) — Terminal Marítima Centro (tmC)

Los puertos secos de Coslada y Azuqueca de Henares son la base para acercar el transporte marítimo y facilitar la competitividad del importante polo logístico y de consumo que constituye la

Comunidad de Madrid, el centro de la Península y la conexión con los otros mercados de la Península Ibérica. Para contribuir al desarrollo de servicios ajustados a las necesidades de operadores y cargadores y para aumentar la competitividad de la oferta marítima-portuaria en la zona, el Port participa en los **puertos secos de Coslada y Azuqueca de Henares**, y recientemente ha potenciado su participación en la sociedad **Puerto Seco de Azuqueca de Henares**.

Además, para garantizar la ampliación de las actividades necesarias para los operadores logísticos y los cargadores del corredor del Henares, el Port ha promovido, junto con otros socios locales, la **Terminal Intermodal Marítima Centro, SL**, sociedad de nueva creación (participación del 49%), que se encargará de desarrollar una nueva infraestructura con prestaciones multimodales, en el término municipal de Yunquera de Henares (Guadalajara).





Estas actuaciones contribuyen a potenciar el encaminamiento por el Port de Barcelona de los flujos de mercancías con origen/destino el centro peninsular, un área con gran potencial de desarrollo.

Terminal Intermodal de Navarra

Terminal ferroviaria ubicada en la localidad de Noain, cerca de Pamplona. La nueva terminal fue inaugurada en febrero del 2013 y cuenta con servicios ferroviarios regulares, operados por BEST, que la conectan con el Port de Barcelona.

Terminal Marítima de Toulouse (tmT)

Acerca los servicios del Port de Barcelona a los clientes situados en el norte del Pirineo (Mediodía-Pirineos y Aquitania). Desde el 2010 integra una Zona de Actividades Logísticas (ZAL Toulouse), que sirve de plataforma logística y de servicios para facilitar el comercio marítimo internacional a los importadores y exportadores de la región a través del Port de Barcelona.

Terminal de Contenedores de Saint-Charles (Perpiñán)

Situada en Perpiñán, uno de los principales centros logísticos y de distribución de productos frescos del sur de Europa, sus instalaciones también sirven a las operaciones logísticas de todo tipo de mercancías con destino/origen Europa que necesiten utilizar la vía del Mediterráneo.

El Port dispone de una participación (5%) en la empresa que gestiona la Terminal de Contenedores de Saint-Charles, con conexiones ferroviarias regulares con el norte, este y sureste de Francia. Además de estas implantaciones, el Port cuenta con presencia activa en otros mercados europeos y mediterráneos de su *hinterland*, mediante representación permanente (como puede ser Lyon) o mediante misiones específicas regulares como puede ser el caso de Marruecos o del mercado del norte peninsular.

Las terminales marítimas interiores contribuyen a potenciar el encaminamiento por el Port de Barcelona de los flujos de mercancías con origen/destino el centro peninsular, un área con gran potencial de desarrollo



PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES Y PROYECTOS

El Port de Barcelona es miembro de organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con su actividad y participa y apoya a proyectos vinculados con su ámbito de negocio

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

En el 2014 el Port de Barcelona ha mantenido su liderazgo en las principales organizaciones portuarias internacionales, con el objetivo de fortalecer el diálogo y el intercambio de conocimiento con otros puertos. De esta manera se pretende alinear la estrategia del Port con las tendencias del transporte y seguir de cerca las nuevas legislaciones, especialmente la política de transportes europea.

Este año el Port ha mantenido la primera vicepresidencia de la **Asociación Internacional de Puertos (IAPH, International Association of Ports and Harbours)**, a la cual accedió el año pasado, y se prevé que acceda a la presidencia en junio del 2015. En este ámbito hay que destacar la participación durante el mes de abril a la conferencia anual de esta

organización en Sydney, Australia, con la asistencia de 200 delegados de 35 países de la industria marítimo-portuaria, organizaciones internacionales y autoridades nacionales. Los puertos miembros de la IAPH representan un 85% del tráfico mundial de contenedores y el 60% en toneladas.

Destaca también la presidencia del Port de Barcelona en la **European Sea Ports Organisation (ESPO)**, que este año ha renovado su mandato para un periodo de dos años, y que le ha permitido seguir de cerca las acciones de la Comisión Europea en materia de transportes, entre las cuales destaca el proceso legislativo de propuesta de revisión de la política europea de puertos y la aprobación definitiva de la nueva red europea de transportes, TEN-T.

Igualmente resulta relevante el rol del Port de Barcelona en la promoción





de los puertos del Mediterráneo noroccidental, desde la asociación **Intermed**, que forma junto con los puertos de Marsella y Génova. Este año Intermed patrocinó la conferencia anual, Global Liner Shipping, celebrada en Singapur, además de realizar diversas acciones con el fin de promocionar la alternativa mediterránea para conseguir una red de transporte europea más eficiente y sostenible.

Además, desde el mes de septiembre del 2014 y hasta el año 2017 el Port de Barcelona ostenta la presidencia de **Medcruise**, la Asociación de Puertos de Crucero del Mediterráneo. Constituida en Roma en 1996, actualmente cuenta con un total de 73 miembros, que representan más de 100 puertos. La misión de la asociación es la de promover la industria del crucero en el Mediterráneo y sus mares adyacentes (mar Negro, mar Rojo y fachada atlántica próxima).

Otras organizaciones con una participación activa del Port son: Association Internationale Villes et Ports (AIVP), Association of European Vehicle Logistics, Association of the Mediterranean Chambers of Commerce and Industry (ASCAME), European Intermodal Association, FERRMED, Interferry, y World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC).

RELACIONES CON ORGANISMOS VINCULADOS AL MERCADO CHINO

La importancia del comercio marítimo mundial y de los intercambios comerciales entre Europa y Asia han situado el Mediterráneo y sus puertos (Barcelona es un ejemplo) como enclaves estratégicos desde los cuales configurar nuevas cadenas logísticas eficientes y competitivas hacia Europa y el norte de África.

La estrecha colaboración con **Casa Asia** ha permitido al Port de Barcelona aprovechar el conocimiento



y los contactos institucionales y empresariales de este organismo y participar en la promoción y realización de actividades orientadas a mejorar el intercambio y las relaciones entre ambos continentes.

Un año más, el Port de Barcelona ha seguido patrocinando la **cátedra de Logística de la China Europe International Business School (CEIBS)**, de Shanghai, considerada como una de las mejores escuelas de negocios del mundo, según el *Financial Times*. En el marco de la cátedra, y fruto del Convenio del 2014 de colaboración entre las plataformas telemáticas de los puertos de Barcelona y Shanghai (PortIC y E&P International), se ha iniciado un proyecto piloto con el objetivo de mejorar la trazabilidad de la mercancía entre Shanghai y Barcelona.

En este sentido, y con el fin de favorecer la implantación de empresas chinas en Barcelona para que hagan su distribución multipaís en el sur de Europa y el Mediterráneo, el Port junto con Invest in Catalonia han puesto en

La estrecha colaboración con Casa Asia ha permitido al Port de Barcelona aprovechar el conocimiento y los contactos institucionales y empresariales de este organismo y participar en la promoción y realización de actividades orientadas a mejorar el intercambio y las relaciones entre ambos continentes



marcha el proyecto **BARCELOC**, Barcelona China's European Logistics Center, con el objetivo de atraer inversión logística y de distribución de empresas chinas de diferentes sectores productivos como moda y calzado, automoción, electrónica, químicos, *e-commerce* y otros productos industriales. El proyecto pone en valor los elementos distintivos de Barcelona -especialización industrial y logística, puerto y aeropuerto, redes de distribución y comercialización que incluyen todos los mercados europeos y mediterráneos, etc. -, que la posicionan como una ubicación idónea para establecer centros de distribución. Durante el año 2014, el Port ha trabajado principalmente en los elementos de comunicación del proyecto (imagen, presentación y web), se ha presentado a las diferentes entidades y organizaciones establecidas en Barcelona vinculadas al mercado chino, como Casa Asia, ESADE China Europe Club, la ZAL, el Consorcio de la Zona Franca, y ATEIA, entre otros y se ha trabajado en proyectos concretos de empresas

chinas y asiáticas que están estudiando Barcelona como posible ubicación para desarrollar nuevos centros de distribución.

ORGANIZACIONES NACIONALES

En el ámbito del Estado español, el **Port de Barcelona es miembro de la Asociación Española de Promoción del TMCD** (transporte marítimo de corta distancia), la **Federación Española del Café** (FEC-ANCAFE), **Barcelona Centro Financiero Europeo y la Asociación Española del Gas Natural para la Movilidad** (GASNAM).

Además, participa en el **Clúster Agroalimentario de la UPC** y en las siguientes agrupaciones empresariales innovadoras (AEI): **Barcelona-Cataluña Centro Logístico (BCCL)**, **Foro Marítimo Catalán y Madrid Plataforma Logística**, **Catalunya Centre Logístic (BCCL)**, **Fòrum Marítim Català i Madrid Plataforma Logística**.





PROYECTOS INTERNACIONALES

El Port de Barcelona toma parte de forma directa o indirecta en diversos proyectos en el marco de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T, según las siglas en inglés)

y apoya algunos proyectos incluidos en los programas europeos Med y ENPI CBCMED, de cooperación en el Mediterráneo.

Proyectos con participación del Port de Barcelona

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2013 – 2015	 CLYMA DEVELOPMENT OF THE CONNECTION LYON-MADRID ON THE MEDITERRANEAN CORRIDOR	Aplicación del concepto de corredor verde a una sección del Corredor Mediterráneo de la TEN-T: el eje Lyon-Madrid.	
2013 – 2015	 b2mos business to motorways of the sea	Simplificación de los procedimientos administrativos para el <i>short sea shipping</i> y reducción de los obstáculos en el comercio intracomunitario.	
2013 – 2014	<i>Reinforcement of Short Sea Shipping in the Port of Barcelona through the development of a maritime station</i>	Adaptación del muelle Costa, incluida la nueva terminal de <i>short sea shipping</i> , los nuevos accesos y la urbanización del entorno.	

Proyectos con apoyo del Port de Barcelona

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2013 – 2015	 IFREIGHT MED International Freight Services Development Committee	Optimización de las infraestructuras ferroviarias para mercancías, a través de la creación de comités de desarrollo de servicios de carga.	
2013 – 2015	 WiderMoS	Contribución a la promoción de las Autopistas del mar (AdM) mediante la mejora de la interoperabilidad, la conexión efectiva con los corredores de red básica transeuropea y la mejora de la gobernabilidad	
2013 – 2015	 MONA LISA 20 years of maritime safety in the Mediterranean	Continuación del proyecto MonaLisa, para la mejora de la seguridad, el cumplimiento ambiental y la eficiencia del transporte marítimo.	
2013 – 2014	Flexible LNG bunkering value chain on the Spanish Mediterranean Coast	Identificación de los requerimientos para sobrepasar las barreras al desarrollo de <i>bunkering</i> de GNL en los barcos del Mediterráneo.	
2013 – 2015	OPTIMED	Creación de una innovadora plataforma logística virtual orientada al tráfico ro-ro en el Arco Tirreno y en el sureste mediterráneo.	



PROMOCIÓN COMERCIAL



La estrategia de promoción de los principales productos portuarios mediante herramientas como ferias comerciales, conferencias y encuentros específicos del sector marítimo y portuario se ha revelado como muy positiva en el desarrollo del Port de Barcelona

Durante el año 2014 el Departamento Comercial ha participado en más de 20 ferias nacionales e internacionales, como visitante o como expositor. De esta manera, se contribuye a promocionar la imagen del Port en diferentes ámbitos y el contacto directo con los clientes.

El Departamento de Promoción Comercial ha presentado los diferentes productos estratégicos del Port –contenedores, automóviles, *short sea shipping*, graneles líquidos y sólidos, y cargas de proyecto– continuando la línea marcada en los últimos años. Conocer las necesidades de armadores, consignatarios, transitarios y usuarios finales de primera mano, así como ver las tendencias actuales y futuras del

mercado permite desarrollar acciones comerciales y operativas encaminadas a incrementar la eficiencia de las empresas usuarias y de los operadores del Port de Barcelona.

PRESENCIA EN FERIAS Y CONGRESOS

Dentro del **continente europeo**, en el año 2014 la gran cita de la logística ha sido el **Salón Internacional del Transporte y la Logística (SITL)**, que se celebra cada dos años en París, y donde el Port de Barcelona estuvo acompañado por diversos operadores y clientes. La acción del Port se ha centrado en dar a conocer sus fortalezas delante de los principales actores del sector marítimo



de Europa, especialmente clientes finales, transportistas multimodales y transitarios. La presencia del Port en el Salón también ha permitido compartir experiencias no sólo con clientes, operadores logísticos y navieras, sino también con todos los puertos y potenciales clientes franceses presentes en la feria, lo cual, y gracias al trabajo de los últimos años, está posicionando el Port de Barcelona como una buena opción dentro del entorno galo.

Hay que destacar **Fruit Logistica**, de Berlín, la principal feria del sector de la fruta, donde el Port de Barcelona ha participado compartiendo *stand* con Grimaldi Group.

En el contexto europeo, el Port también ha tomado parte en otros acontecimientos de relevancia como el TOC Europe (la conferencia de referencia para el transporte en contenedores y sus cadenas logísticas, en la que se dan cita los principales puertos europeos), el **Congreso Español del Café**, celebrado en el mes de mayo, y la reunión de la **European Coffee Federation**.

Por otra parte, y como cita anual imprescindible, el Port de Barcelona ha participado en el **Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL)**. En esta edición se apostó por una presencia proactiva en el Salón con la promoción del *networking* y la difusión de servicios y proyectos con un nuevo concepto de stand pensado como punto de encuentro, donde las empresas del sector pudieran disponer de las mejores condiciones para informarse, trabajar y cerrar negocios. En este espacio multidisciplinar se realizaron diversas actividades, en línea con la estrategia de orientación al cliente del Port.

En cuanto al **continente americano**, uno de los encuentros más destacados en el que el Port está presente desde hace años es la feria **Intermodal** de Sao Paulo, donde este año ha regresado para seguir trabajando las relaciones con un mercado emergente como el brasileño. En esta feria se promueve la consolidación de los contactos con armadores, operadores logísticos y puertos para conseguir establecer nuevos lazos comerciales con una de las zonas potencialmente estratégicas del Port de Barcelona.

El **continente asiático**, y especialmente la China, se ha convertido en un foco de atención prioritario para el Port de Barcelona

El equipo comercial ha trabajado para impulsar la presencia en ferias y congresos y la participación en foros y conferencias especializadas





ya que actualmente es el que genera más volumen de negocio, y por este motivo en los últimos años se ha ido incrementando la presencia del Port en este mercado. En esta línea, se mantiene la aplicación del convenio de colaboración con la **WCA Family** y la China International Freightforwarders Association (CIFA). Relacionado con ello, el Port ha participado en diversas ferias y encuentros como la 6th WCA Worldwide Conference, la Sino-International Freight Forwarders Conference (WCA) o la Transport Logistic China, en la que el Port se ha presentado por primera vez. Con estas acciones se promueve el acercamiento de la comunidad logística asiática a la ciudad y al Port de Barcelona.

Otro mercado que cada vez toma más protagonismo es el del **Magreb**. Este año se ha celebrado el **III Encuentro**

Hispano-Marroquí del Sector de Transporte y Logística, donde el Port participa desde la primera edición. Esta cita reúne en Tánger los principales operadores y transitarios que operan entre ambos países, sobre todo con el puerto de Tanger Med, y supone una ocasión excepcional para presentar los servicios y trabajar para potenciar los tráficós entre las dos regiones.

El Port de Barcelona ha estado presente un año más en la feria más importante del sector de cruceros, la **Seatrade Cruise Convention** de Miami

En el ámbito del automóvil, sector de importancia estratégica tanto para el Port como para toda la economía del país, destaca la participación en diversas reuniones como miembro activo del **Grupo Europeo de Transporte de Vehículos** (ECG, European Car Transport Group), dentro de la Comisión Marítima, de la cual el Port forma parte desde el año 2013.

El puerto también ha estado presente en la SSS Conference y en actos organizados por Casa Asia, IESE y la Lonja de Cereales, así como en diversos foros y debates relacionados con los sectores logístico, marítimo y portuario





PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria tiene el objetivo de materializar la voluntad de cooperación entre el Port de Barcelona y las instituciones públicas y privadas que desarrollan su actividad en el ámbito portuario.

Durante el año 2014 el Consejo ha celebrado dos reuniones del Comité Ejecutivo, en las cuales se han presentado los avances y trabajos de cada uno de los grupos de trabajo.

FORO TELEMÁTICO

Proyectos finalizados, relacionados con la mejora de los procesos asociados al paso de la mercancía por el Port de Barcelona:

- Mejora del procedimiento de entrada y salida de contenedores vía terrestre (ESCT)
- Procedimiento de solicitud del servicio de aguada al Port de Barcelona
- Actualización del procedimiento de declaración de mercancías peligrosas
- Actualización de las guías de usuario de los Servicios de Inspección Fronterizos

Proyectos en curso:

- Ventanilla única marítima
- Ventanilla única aduanera
- Mejora de las operaciones de entrada y salida de las terminales de automóviles
- Ampliación del alcance del Sistema de Control Aduanero (SICAD)
- Levante sin papeles de explotación (LSP-E) para la carga rodada
- Levante sin papeles de importación (LSP-I) para el transporte por ferrocarril
- Simplificación de los tráficlos internacionales para ferrocarriles
- Plan de contingencias del procedimiento de declaración de mercancías peligrosas

INNOVACIÓN

Proyectos finalizados:

- Adaptación de la red interna del Port de Barcelona a ancho estándar (UIC)
- Refuerzo del *short sea shipping* en el Port de Barcelona, mediante el desarrollo de una estación marítima.

Proyectos en curso, en el marco de la Red Transeuropea de Transportes, con participación del Port de Barcelona (ver el capítulo "Participación en organismos internacionales y proyectos").

Proyectos en curso, con apoyo pero sin participación del Port de Barcelona (ver el capítulo "Participación en organismos internacionales y proyectos").

Además, el Port de Barcelona ha actuado como promotor, observador y/o usuario de:

- Construcción de los accesos ferroviarios y viarios al puerto
- Desarrollo del GNL como elemento de movilidad en el puerto
- Proyectos de desarrollo de las terminales interiores del puerto
- STM Validation Project

RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

- Subgrupo de Calidad Ambiental: seguimiento de los circuitos de recogida integral de residuos a las concesiones del puerto y del grupo de compra de energía eléctrica, y celebración de una Jornada Técnica sobre eficiencia energética en el puerto y terminales
- Subgrupo de Prevención de Riesgos Laborales:
 - la colaboración de FREMAP, con una ambulancia medicalizada,





El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria tiene el objetivo de materializar la voluntad de cooperación entre el Port de Barcelona y las instituciones públicas y privadas que llevan a cabo su actividad en el ámbito portuario

ha permitido una primera asistencia sanitaria urgente en los ámbitos del Port y la ZAL en un tiempo de cinco minutos

- XII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria
- Procedimientos ante el Ébola
- Subgrupo de Responsabilidad Social Corporativa: Campaña "Navidad solidaria 2014", con un nuevo reto: llenar un contenedor

TRANSPORTE TERRESTRE

El Consejo de Administración de la APB aprobó el 28 de mayo la ampliación de funciones del Departamento de Operaciones Terrestres, que asumirá, además de las funciones actuales, las relativas a la gestión de la seguridad ferroviaria. De esta manera se impulsa el Sistema de Seguridad y Operativa Ferroviaria y se optimizan los procesos asociados.

MARKETING Y COMERCIAL

Este año destacan la mejora de promoción con la ampliación de garantías Efficiency Network a servicios a las navieras y el premio a la productividad como tercer mejor puerto de Europa.

También son relevantes los cambios en el sistema naviero internacional para el 2015 con nuevas alianzas como los servicios 2M y Ocean Three (O3) con escalas semanales.

Se han realizado los informes sobre las conclusiones comerciales de la Misión a México y sobre el contenido de las presentaciones para los clientes, y se han propuesto destinos para próximas misiones (Chile 2015).

SHORT SEA SHIPPING (SSS)

Los temas tratados en este grupo de trabajo son:

- Presentación de Viia, empresa dedicada al desarrollo de proyectos intermodales
- Potenciar y facilitar los mecanismos de desarrollo y mejora del SSS

Además, el grupo informa sobre las actividades de la asociación Short Sea Promotion Center (SSPC), que ha celebrado una jornada en Alicante, y sobre las acciones comerciales relacionadas con el *short sea shipping*, entre las que destacan: la participación en las ferias Fruit Attraction, en Madrid, y Mid-Term Conference, en Valencia (B2MOS); también se han comentado temas de actualidad sobre gas natural licuado, que afectan al *short sea shipping*.

CALIDAD

La marca de calidad Efficiency Network ha seguido trabajando en la medida y en la aportación de información, así como en la certificación de las empresas que aplican unos estándares de servicio transversales relativos al paso de la mercancía por el puerto.

Se han definido nuevos compromisos de eficiencia de los procesos de la marca de calidad relativos al servicio al barco. Para el seguimiento y la implantación de estos compromisos se ha creado un grupo de trabajo donde participan todos los sectores de actividad relativos a dichos servicios, tanto públicos como privados. También se ha definido una batería de indicadores, que permitirán medir y evaluar el grado de cumplimiento de los compromisos y detectar posibles áreas de mejora.

SERVICIO DE INSPECCIÓN FRONTERIZO (SIF)

Los datos relacionados con las operativas de contenedores del área PIF están especificados en el capítulo "Eficiencia y Calidad Portuaria".



MISIÓN COMERCIAL A MÉXICO

Del 4 al 11 de octubre se ha desarrollado la Misión comercial del Port de Barcelona a las ciudades de **México DF** y **Veracruz**.

La misión, de perfil multisectorial, ha estado integrada por más de 51 directivos de 35 empresas y entidades. Un año más, la delegación ha sido encabezada por el consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, Santi Vila, acompañado por el presidente del Port de Barcelona Sixte Cambra, y el director general de Transportes de la Generalitat, Pere Padrosa.

En esta edición, el Port ha contado con la colaboración de la Cámara, ACCIÓ, Fomento y diversas instituciones de México (principalmente el Puerto de Veracruz y COMCE), así como con el patrocinio de: Leoproex, CESCE, Freixenet, IDOM, QL-logistics, Masiques, BEST, Meeting y Salones (SIL2015), FGC, Garrigues, COACAB, e IBERIA.

El programa ha incluido una amplia **agenda de contactos empresariales**, que se ha concretado en 300 reuniones de trabajo, con una media de 21 reuniones por empresa.

En México DF y Veracruz se han celebrado unas **Jornadas empresariales**, que han tenido una gran repercusión mediática, con 200 asistentes al desayuno-jornada de México DF y 250 empresarios en Veracruz. En cada jornada se ha presentado el posicionamiento estratégico del Port de Barcelona como puerta de entrada para las mercancías mexicanas, tanto para la Península Ibérica como para el sur de Europa y norte de África, y también como puerto de origen más competitivo para las importaciones mexicanas procedentes del continente europeo. En Veracruz ha tenido lugar una **Jornada sobre la integración puerto-ciudad**, donde se ha puesto de manifiesto el interés de Veracruz por la experiencia del Port Vell.

La misión comercial ha sido integrada por más de 51 directivos de 35 empresas y entidades



En el ámbito comercial, ha tenido lugar una reunión con **Ecom Trading**, el segundo *trader* de café más importante del mundo y uno de los principales clientes del Port de Barcelona y de Barcelona International Terminal (BIT)

Por otra parte en México DF se ha organizado un **Seminario técnico de aduanas**, para tratar los procesos aduaneros de ambos países.

En el **ámbito institucional**, la delegación, junto con diversos representantes empresariales de la misión, se ha reunido con el **director general de Fomento y Administración Portuaria de México**, el director de Análisis Económico, y directivos de los puertos de Manzanillo y de Veracruz para explorar oportunidades de colaboración y negocio, a través de los diferentes proyectos que el gobierno mexicano está preparando, principalmente en el sector de las infraestructuras.

De las reuniones de trabajo destaca la que se mantuvo con responsables de la empresa cementera CEMEX, en la que se trataron temas relacionados con la operativa industrial de esta fábrica en Catalunya.

También ha tenido lugar un encuentro con directivos de la aerolínea **AeroMexico**, con el fin de establecer conexiones directas entre Barcelona y México DF y posicionar El Prat como *hub* de la compañía para

conectar Asia, Europa y América. Paralelamente, el Port valorará la posibilidad de ofrecer paquetes combinados de vuelo y estancia en el barco con el objetivo de promover la llegada de cruceristas a Europa, un público muy importante para la ciudad de Barcelona.

Se han mantenido reuniones con las **principales navieras, Hapag y MSC**, con el fin de promover nuevos estímulos a sus rutas marítimas y potenciar el transporte del producto refrigerado así como para dar a conocer los servicios ferroviarios del Port hacia Francia y la Península Ibérica.

En el marco de la misión, el Colegio de Agentes de Aduanas y Comisionistas de Barcelona (COACAB) y la Asociación de Agentes de Buques de Barcelona firmaron sus respectivos convenios de colaboración con la Asociación Mexicana de Agentes de Carga y con la Asociación Mexicana de Agentes Navieros, respectivamente. Los acuerdos tienen como objetivo fortalecer la cooperación entre dichas organizaciones para promover y facilitar las relaciones comerciales entre Catalunya y México.

Los miembros de la delegación han visitado el **Puerto de Veracruz**, que ha tomado el Port de Barcelona como referente en tres ámbitos clave para su desarrollo: impulso de su Plan de calidad y certificación de la marca, el proceso de integración puerto-ciudad, y el desarrollo, la gestión y la comercialización de la Zona de Actividades Logísticas.

Por otra parte, en México DF, la delegación del Port **ha compartido agenda con otra misión comercial e institucional** de los sectores de la moda y la automoción, organizada por ACCIÓ y presidida por el consejero de Empresa y Empleo, Felip Puig. Posteriormente se desplazaron a Querétaro y León (Guanajuato) para visitar empresas catalanas instaladas en México y mantener diversas reuniones institucionales.







CALIDAD



La mejora continua para asegurar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios es uno de los objetivos básicos del Port de Barcelona y de toda la Comunidad Portuaria



EFICIENCIA Y CALIDAD PORTUARIAS

La eficiencia y la calidad portuarias constituyen un ámbito de actuación muy transversal dentro de la APB, liderado por la Dirección de Organización y Consultoría de Negocio –creada específicamente para velar por estos aspectos–, y articulado especialmente a través del Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (DOMQ) y el Comité de Calidad y Mejora de Procesos Portuarios, con la participación de varios departamentos de la organización.

La mejora de procesos portuarios también está impulsada a través de la actuación de los grupos de trabajo del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria, sobre todo el Foro Telemático y el de Calidad.

REFERENCIALES DE SERVICIO ESPECÍFICOS DEL PORT DE BARCELONA

Durante el 2014 se han realizado actualizaciones y auditorías de los referenciales de servicio. Estos instrumentos permiten que las organizaciones que los aplican se puedan diferenciar del resto por una prestación de servicios con más calidad y, a la vez, puedan transmitir a sus clientes el esfuerzo de mejora pretendido. Los referenciales deben ser validados por el organismo público Puertos del Estado, impulsor de los Referenciales de Servicio Genéricos, que algunos puertos, como el de Barcelona, han adaptado a su realidad con los Referenciales de Servicio Específicos.

El Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (DOMQ) participa como observador en las auditorías de certificación de los diferentes referenciales específicos del Puerto

de Barcelona. A lo largo del año se han llevado a cabo las siguientes:

Referencial de servicio Específico para el Tráfico Ro-Pax

El día 15 de diciembre de 2014, Puertos del Estado validó la nueva versión del Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Mercancía Rodada y Pasajeros (Ro-Pax) del Port de Barcelona (Rev. 2).

Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Cruceros

Creuers del Port se ha certificado por primera vez, en fecha 3 de junio de 2014, de acuerdo con el Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Cruceros (Rev. 1).

Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Graneles

Las terminales DECAL, TERQUIMSA, ERGRANSA, TEPESA y CLH han renovado sus certificaciones respecto del Referencial de Servicio Específico para el Tráfico de Graneles.

Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Vehículos en régimen de mercancía

Durante el 2014, se han realizado reuniones bimestrales de seguimiento entre la APB, las terminales de vehículos, el Equipo de Calidad (EQ) y Estibarna, en las cuales se ha analizado la información obtenida por el Equipo de Calidad en la detección y seguimiento de las incidencias, y en la que se han tratado aspectos considerados críticos tanto para el Port de Barcelona como para sus clientes.

A finales del 2014, las dos terminales de vehículos del Port de Barcelona, AUTOTERMINAL y SETRAM, se han auditado con el fin de renovar su certificación.

Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Contenedores

La terminal TCB renovó su certificación en fecha 21 mayo de 2014, de acuerdo con el Referencial



Con periodicidad mensual, trimestral y anual el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad elabora un informe del Sistema de Calidad (SdQ) del Port de Barcelona

de Servicio Específico para el Tráfico de Contenedores (Rev. 2).

Asimismo la terminal BEST renovó su certificación en fecha 8 de noviembre de 2014, según este referencial.

Referencial de servicio para Navieras

Durante el 2014, dos navieras han obtenido por primera vez el certificado en el Referencial de Servicio Genérico: BOLUDA TANKERS (julio), ACCIONA TRASMEDITERRÁNEA (octubre).

Por otra parte, las navieras que han renovado su certificación son: MAERSK (junio) y MSC, ROYAL CARIBBEAN CRUISES, CELEBRITY CRUISES (noviembre)

CERTIFICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD

En octubre del 2014 el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (DOMQ) ha superado con éxito la auditoría de seguimiento de su certificación, según la Norma UNE-EN ISO 9001:2008, que se fija en el Sistema de Gestión de Calidad del departamento.

Además, el DOMQ ha participado como observador en las auditorías de certificación de los diferentes referenciales de servicio específicos en TCB, DECAL, TERQUIMSA, BEST, ERGRANSA, TEPESA, CLH, SETRAM y AUTOTERMINAL.

INFORME DEL SISTEMA DE CALIDAD

Con periodicidad mensual, trimestral y anual el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad elabora un informe del Sistema de Calidad (SdQ) del Port de Barcelona, que pretende ser una fotografía de la gestión del paso de la mercancía por el puerto, con el fin de detectar los puntos débiles que permitan implantar la mejora continua.

El informe presenta datos relativos al control de los procesos y a los índices de calidad y hace referencia a las terminales, instalaciones y organismos comprometidos con el Sistema de Calidad del Port de Barcelona: Terminal de Contenedores de Barcelona, SL (TCB); Terminal Catalunya, SA (BEST); el área PIF; la Aduana, y los Servicios de Inspección.

INTEGRIDAD Y SEGURIDAD	2013	2014	Variación
Contenedores descargados y cargados llenos, dentro del SdQ	657.730	704.694	7,14%
Actuaciones del equipo de Calidad (EQ) en las incidencias dentro de SdQ	924	1.449	56,82%
Incidencias internas susceptibles de activación de garantías	41	60	46,34%
INSPECCIONES FÍSICAS			
Total de inspecciones físicas	22.099	25.373	14,82%
% en relación con el total de contenedores susceptibles de inspección (import + export)	3,36%	3,60%	7,16%
Área PIF - total de operaciones	5.070	5.874	15,86%
% en relación con el total de contenedores susceptibles de inspección en PIF	32,23%	37,17%	15,33%
RECLAMACIONES/GARANTÍAS			
Reclamaciones recibidas por el departamento *	75	87	16%
Garantías abonadas:	39	69	77%
Seguridad total en la mercancía	24	33	
Fiabilidad despacho aduanero	15	32	
Fiabilidad proceso SIF y despacho	0	4	
Indemnizaciones por programa garantías (euros)	9.986,30	13.084,80	

* Se refiere a los incumplimientos de los compromisos de la Marca de Calidad que se analizan desde el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad



LA MARCA DE CALIDAD, EFFICIENCY NETWORK

El Port de Barcelona y su Comunidad Portuaria trabajan para alcanzar un nivel de eficiencia y calidad en el servicio ofrecido, orientando esfuerzos y objetivos en beneficio de la mejora de la competitividad de los clientes. En este sentido, se han seguido desarrollando herramientas como **Efficiency Network, la Marca de Calidad del Port de Barcelona**, que sigue obteniendo una respuesta positiva de las empresas de la Comunidad Portuaria. Durante el 2014, cinco nuevas empresas han logrado la certificación de calidad, y así se ha alcanzado un total de 70 empresas que ya cuentan con esta distinción.

En referencia a la eficiencia de los procesos garantizados en la Marca, este año se han mantenido los registros, especialmente de las

cadenas logísticas certificadas, se ha consolidado la tendencia positiva mantenida durante los últimos cuatro años (desde la puesta en marcha de la Marca), y se ha consolidado el *gap* positivo entre las cadenas y la media general del puerto, alrededor de 7 puntos.

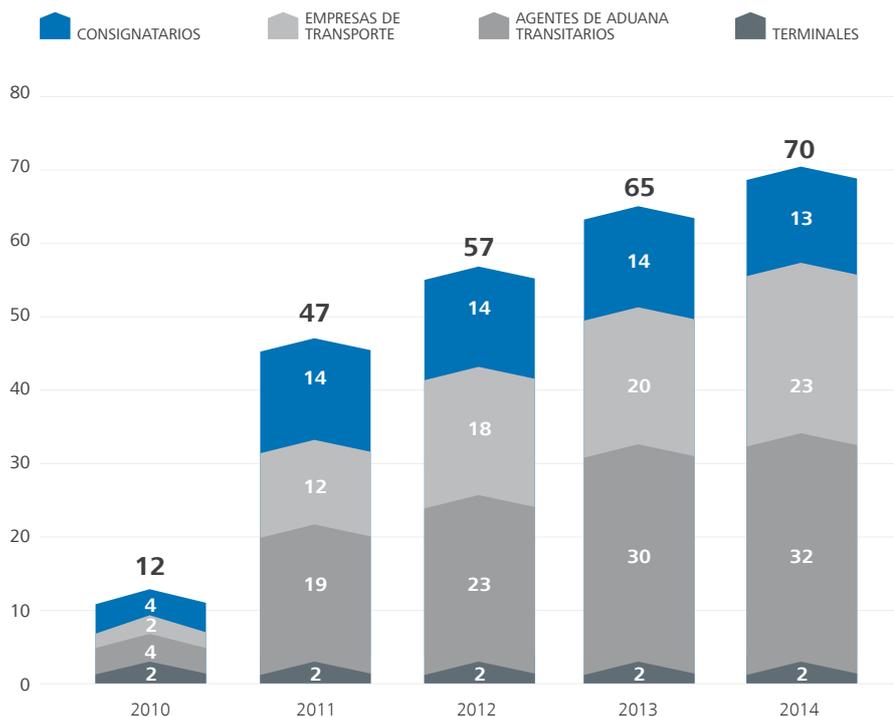
La medida de estos procesos anualmente ha permitido establecer que la mejora aportada por los Compromisos de la Marca desde el 2011 ha sido de un 20%.

Aparte, también se han seguido elaborando de forma periódica auditorías a las empresas certificadas para evaluar el cumplimiento de los estándares de calidad. En total se han realizado 208 informes, un promedio de 2 por empresa y año. También se han llevado a cabo un total de

12 análisis de los compromisos alcanzados por las administraciones participantes. Los resultados de estas auditorías y análisis han permitido al conjunto de la Comunidad Portuaria disponer de información para detectar áreas de mejora, que se analizan en grupos de trabajo formados por todos los integrantes de la cadena logística.

Por otra parte, durante este año el sello de calidad se ha presentado en ocho ferias internacionales y en la misión empresarial que el Port de Barcelona ha llevado a cabo en México. También ha tenido presencia en el stand del Port de Barcelona en el SIL (Salón Internacional de la Logística), donde se ha desarrollado un programa de actividades para dar a conocer la marca al sector logístico.

CERTIFICACIÓN DE CALIDAD

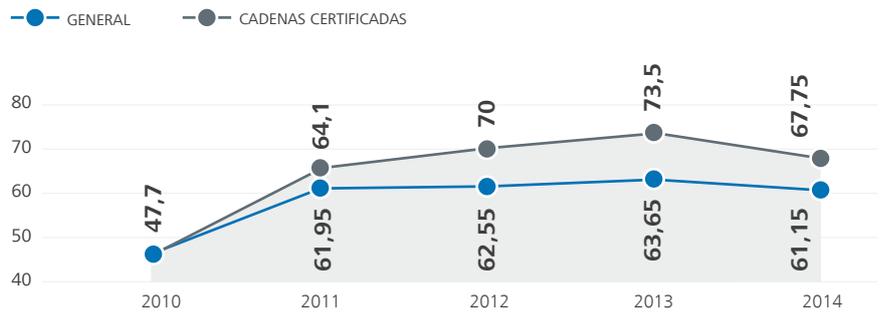


EFFICIENCY NETWORK
Port de Barcelona



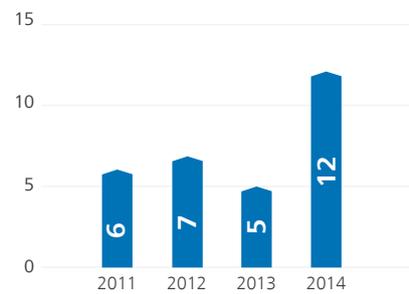
Durante el año se han definido compromisos en el ámbito de calidad y servicio relativos al buque

COMPARATIVA CUMPLIMIENTO DE COMPROMISOS

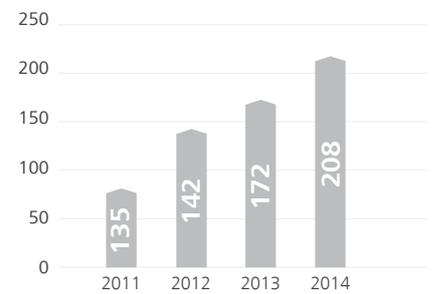


AUDITORÍAS REALIZADAS

CON LAS ADMINISTRACIONES



CON LOS OPERADORES



Cooperación internacional de la Marca de Calidad

En el marco de la **Misión empresarial a México** el Port de Barcelona renovó el acuerdo de colaboración en materia de calidad con el puerto de Veracruz y se reanudaron los trabajos con el puerto de Manzanillo, después de que éste recibiera el certificado de Calidad del Port de Barcelona, en julio de 2012. Otro puerto con el que Barcelona ha fortalecido las relaciones de trabajo ha sido Cartagena de Indias, en Colombia. Se han llevado a cabo diversos intercambios de información, que han permitido seguir profundizando en un marco de colaboración estable en materia de calidad y mejora de los procesos portuarios y aduaneros.

El Port de Barcelona colabora en Brasil con los puertos de Inbituba, Vitoria y Sao Paulo, con el objetivo de implementar un modelo de trabajo que permita analizar y detectar áreas de mejora y también con la Secretaría Especial de Puertos de ese país en varios estudios.

Ampliación del alcance de la Marca a los servicios al buque

En el marco de la ampliación de la **Marca de Calidad** a otros procesos de negocio del Port de Barcelona, se han definido unos **compromisos de calidad y servicio** en el ámbito de los servicios relativos al buque, que se derivan de las cinco líneas de trabajo iniciadas en el 2013. Estos nuevos compromisos, a diferencia de los vigentes que se aplican al tráfico de contenedores, incluirán todos los tipos de tráfico comercial.

Son cinco compromisos:

- Publicación del muelle de atraque y terminal para cruceros
- Fiabilidad en el proceso de entrada y salida
- Fiabilidad en la prestación de los servicios al buque una vez atracado
- Fiabilidad en el despacho del buque (Ship Clearance)
- Agilidad en la obtención de la bonificación de la tarifa de recogida de residuos



SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) ofrece a los usuarios un punto de información y atención de incidencias sobre el funcionamiento de la logística, el transporte de mercancías, las infraestructuras, los circuitos documentales y los procesos físicos en el paso de las mercancías por el Port de Barcelona. Desde el SAC también se busca detectar posibles debilidades en cada proceso y servicio portuario realimentando e involucrándose en los procesos de mejora continua de la Comunidad Logística Portuaria.

Durante el ejercicio, el SAC ha atendido un total de **897 consultas y reclamaciones**, de forma completamente personalizada (482 consultas y 415 reclamaciones), relacionadas con inspecciones, conceptos tarifarios y trazabilidad en el paso de las mercancías. De las 415 reclamaciones que se han atendido, en 78 casos se ha procedido a compensar económicamente a través de la marca de calidad **Efficiency Network**.

Los canales de comunicación más utilizados son el teléfono (902 22 28 58) y el correo electrónico (sac@portdebarcelona.cat).



46%
RECLAMACIONES

54%
CONSULTAS





6

ÁMBITO SOCIAL





ÁMBITO SOCIAL



El capital humano es clave para el buen funcionamiento del Port. Es por ello que la organización pone especial atención tanto en el desarrollo de su personal como en su salud y seguridad laboral



LA ESTRATEGIA PARA LAS PERSONAS

El año 2014 ha sido un año de replanteamiento estratégico dentro del marco de elaboración del III Plan Estratégico del Port de Barcelona.

Las dificultades de contratación derivadas de las políticas del Gobierno español, los cambios del entorno y del mercado, y los retos de futuro obligan a un planteamiento profundo, que permita conjugar la expansión del Port de Barcelona con un escenario de contención de la plantilla actual.

Esta situación requerirá el fortalecimiento o el desarrollo de nuevas habilidades organizativas, personales y de *management*; la priorización de los recursos existentes a las necesidades estratégicas del Port, y hacer un especial énfasis en el cumplimiento de objetivos de las personas.

Todo ello nos obliga a buscar un equilibrio entre las diferentes funciones de la APB y a avanzar hacia una estructura interna que nos permita desarrollar el modelo de gestión *landlord* avanzado.



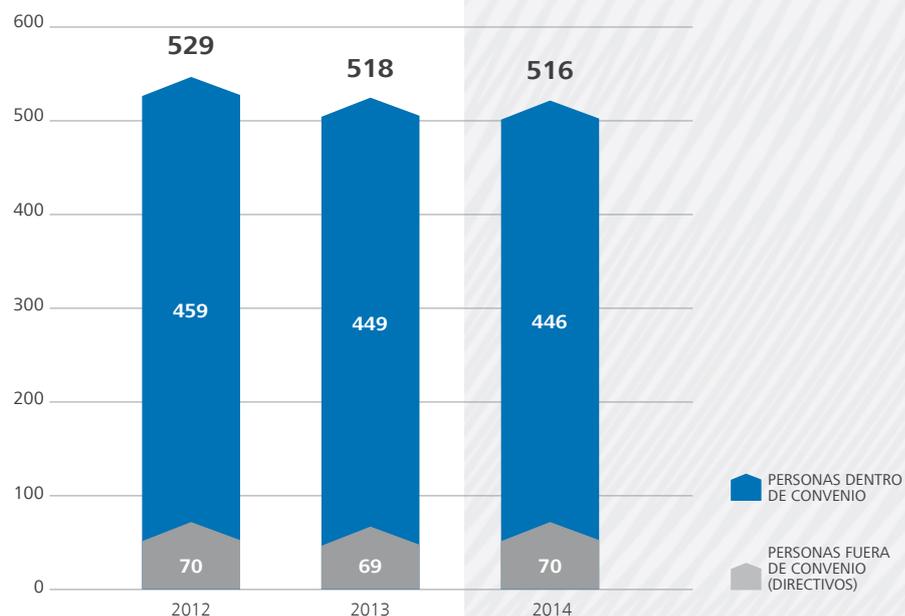
ESTRUCTURA, IGUALDAD Y DIVERSIDAD

Durante el año la plantilla ha registrado una disminución respecto al año anterior, especialmente derivada de la finalización de contratos temporales del personal adscrito a convenio, mientras que el personal excluido de convenio prácticamente se ha mantenido igual.

Otras características destacables de la plantilla de la APB a final del ejercicio 2014 son:

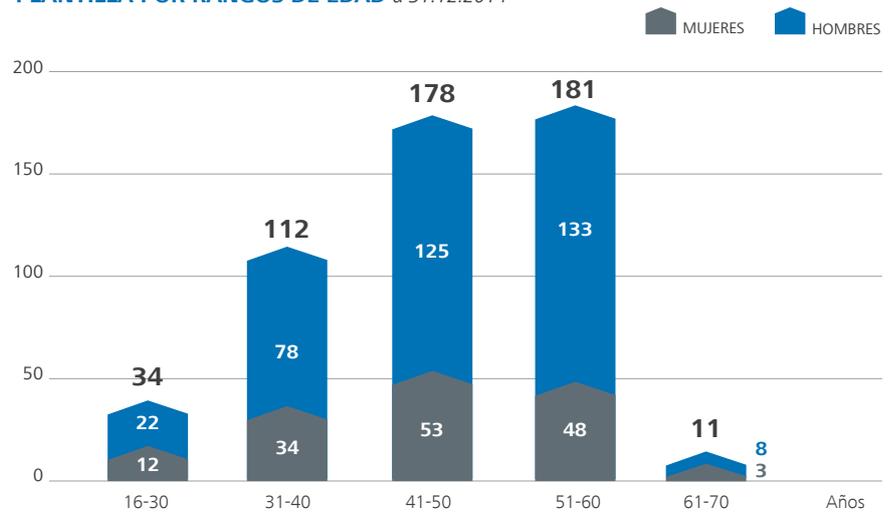
- La proporción es de un 71% de hombres y un 29% de mujeres.
- El rango de edad mayoritario en el conjunto de trabajadores es el de 51 a 60 años.
- El intervalo de 16 a 20 años de antigüedad en el Port es el que agrupa a más trabajadores.

EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA, DENTRO Y FUERA DE CONVENIO 2012 – 2014
a 31.12.2014

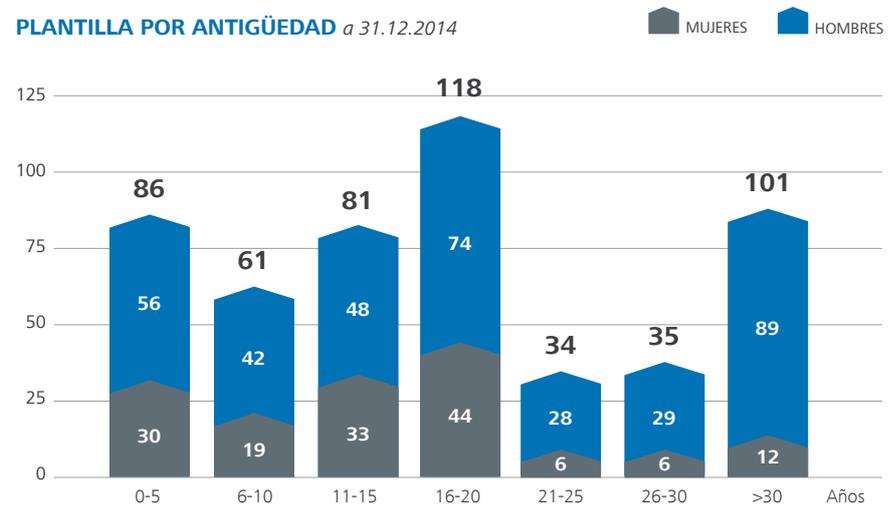


La responsabilidad social de la entidad va más allá, con la organización y participación en acciones de apoyo a los colectivos más desfavorecidos de su entorno

PLANTILLA POR RANGOS DE EDAD a 31.12.2014



PLANTILLA POR ANTIGÜEDAD a 31.12.2014



IGUALDAD Y DIVERSIDAD

Durante el 2014 el Comité Permanente de Igualdad ha revisado y definido nuevas acciones para incluir en el nuevo **Plan de Igualdad**, que tendrá una vigencia trienal, del 2014 hasta el 2016. Estas nuevas acciones para implementar a medio y largo plazo están relacionadas con el área de selección y acceso al puesto de trabajo, y conciliación y comunicación, principalmente.

Asimismo, durante todo el año 2014 el Comité Permanente de Igualdad no ha registrado ninguna incidencia relacionada con la igualdad y/o el acoso.

BENEFICIOS SOCIALES

En un contexto de crisis económica, y en cumplimiento de las instrucciones de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR) y de la legislación de aplicación, el Port ha tenido que seguir reduciendo la partida presupuestaria destinada al conjunto de beneficios sociales para los trabajadores, el Fondo social.

También, de acuerdo con la normativa, el Plan de pensiones para los empleados del Port se ha suspendido durante todo el año 2014, de manera que no se ha realizado ninguna aportación a los partícipes, por parte del promotor.



ACCIÓN SOCIAL

Enmarcadas en las políticas de responsabilidad social corporativa de la organización, el Port y su personal impulsan acciones de amplio alcance, entre las cuales han destacado las siguientes a lo largo del año 2014:

- Como resultado de las votaciones de las personas que trabajan en el Port, en el mes de junio se ha destinado el **0,2% de la facturación anual por la emisión del Cheque Gourmet**, correspondiente al 2013, al Casal dels Infants del Raval.
- El mes de junio se hizo **donación de 39 equipos informáticos en desuso**, por desfase tecnológico, a entidades sin ánimo de lucro. La donación se ha realizado a la Escuela Paideia y a la Fundación Marianao.
- Celebración, el 6 de noviembre, de la **XII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria**. Organizada por el Port de Barcelona y la Sociedad de prevención FREMAP, a iniciativa del respectivo grupo de trabajo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria. Las diferentes sesiones han versado sobre cuestiones relacionadas con las actuaciones preventivas sobre el trabajo de personas con discapacidad y sobre seguridad vial y prevención.
- Fruto de las iniciativas de grupos sociales de la APB, en especial de la **Sección de Baile del Club Deportivo**, se han llevado a cabo actividades lúdicas para recaudar fondos destinados a la Maratón de TV3 y a diversas organizaciones sin ánimo de lucro, como el Banco de Alimentos de Barcelona.
- Campaña **“Navidad solidaria 2014”**, del 9 al 12 de diciembre, que ha promovido la donación de alimentos y productos de higiene con el objetivo de hacerlos llegar a las personas más necesitadas del entorno. Se han recogido 1.884 kg de alimentos, para el Banco de Alimentos de Barcelona, y 2.658 unidades de higiene, entregadas a la Fundación IRES. La campaña ha sido posible gracias a la colaboración del Grupo TCB, Fundación Cares, WTC Barcelona, CILSA y ESTIBARNA-SAGEP, las asociaciones de la Comunidad Portuaria, y el Port de Barcelona.
- Realización de trabajos, con recursos propios, para cubrir las necesidades de entidades sin ánimo de lucro de nuestro ámbito de actuación: impresión de 3.000 trípticos para la Asociación de Iniciativas ParaOlímpicas; 500 dípticos con información de CODEC, empresa de inserción asociada al grupo Cares, y diseño e impresión del recorrido de las líneas de bus 88 y T3 sobre el plano del Port de Barcelona para Stella Maris.

El Port ha apoyado diversas acciones que han tenido lugar dentro de su ámbito:

- La **celebración Ecuménica en Stella Maris** con asistencia de representantes de diversas confesiones cristianas.
- Cesión de la zona deportiva del Port a la Fundación Cares para recaudar fondos para poder participar en el **Oxfam Intermon Trailwalker**.
- El día de la **Virgen del Carmen** (16 de julio) organización de diferentes actividades en el Port.
- Acciones de comunicación de la **Cesta de frutas y verduras ecológicas** para el proyecto de agricultura ecológica del proyecto social La Tavella.
- **XXVII Jornadas de la Gente del Mar**, con una celebración interreligiosa, una mesa redonda sobre las necesidades de los tripulantes de los barcos de crucero a bordo y a puerto, y un campeonato de fútbol sala entre equipos del ámbito marítimo y portuario de Barcelona.



DESARROLLO Y COMUNICACIÓN INTERNA

La formación y la comunicación interna son herramientas fundamentales para el cambio social en el Port de Barcelona

Además de seguir trabajando en la gestión del conocimiento, uno de los principales retos actuales es la generación de condiciones que permitan el crecimiento y la transformación de las personas y de la organización. El año 2014 los proyectos más relevantes en este ámbito han sido la puesta en marcha del **Programa de Desarrollo Directivo y el lanzamiento de la nueva Intranet**.

El programa para directivos tiene la finalidad de desarrollar el modelo de liderazgo colectivo del Port de Barcelona, y ha tenido dos actividades relevantes destinadas a **fortalecer habilidades organizativas**, clave para liderar el futuro del Port de Barcelona. La primera fue la jornada **Construcción de Relaciones de Alto Impacto**, que versó sobre cómo identificar y tratar correctamente los grupos de interés; y la segunda, el **Curso de gestión de personas**, que tenía como objetivo incrementar los recursos profesionales para la gestión del cumplimiento y desarrollo de las personas.

Durante el ejercicio la actividad formativa ha registrado una actividad similar al año anterior. Asimismo, continúa firme el compromiso del Port de Barcelona con el mundo

universitario. Más allá de la participación de los trabajadores en diferentes programas docentes, la **colaboración universidad-empresa** se traslada a los departamentos de la APB y este año un total de treinta y tres estudiantes han podido desarrollar sus prácticas en la organización y adquirir, así, una valiosa experiencia dentro del mundo empresarial.

En una apuesta común por las nuevas tecnologías de la información y comunicación, y en estrecha **colaboración con el área de Sistemas de Información**, los esfuerzos se han concentrado en el diseño de una estrategia de comunicación interna asociada a nuevas herramientas corporativas, especialmente la nueva intranet corporativa, que tiene que cambiar la manera de trabajar.

FORMACIÓN

En el 2014 la **formación colectiva** ha representado un total de **211 acciones**, repartidas en diversos planes.

Un proyecto nuevo de este año ha sido la **formación asociada a la nueva intranet corporativa**, que entró en funcionamiento en octubre del 2014. Se han llevado a cabo varias acciones

PLAN FORMATIVO COLECTIVO 2014

Acciones formativas	Alumnos	Satisfacción	Horas formativas	
PF Competencias Técnicas	21	39	7,92	1.235,00
PF Habilitados	3	35	9,28	1.225,00
PF Policía Portuaria	21	254	7,39	3.517,00
PF PRL	9	102	8,16	533,00
PF Generales	52	476	8,12	1.811,50
PF Idiomas	99	238	9,12	7.904,75
Formación Directiva	6	108	7,85	876,00
Colectivos	211	1.252	8,26	17.102,25





formativas para todos los agentes implicados (administradores, gestores y usuarios). Asimismo, con el objetivo de dar continuidad a la **formación en competencias técnicas**, como novedad, la formación asociada a este plan formativo se ha llevado a cabo con la **plataforma Aula Virtual**, que contiene cursos *e-learning* desarrollados a medida del sector portuario.

En relación con la **formación en idiomas**, se continúa con la misma estrategia que el año anterior, es decir, con grupos reducidos, con nivel similar de dominio del idioma, temática y áreas de trabajo comunes. Como en años anteriores, esta formación sigue siendo una de las valoradas más positivamente.

También este año ha continuado la **formación en competencias genéricas** del personal técnico administrativo, y se han ofrecido plazas libres en abierto para aquellas personas interesadas. La novedad más destacada ha sido el curso a medida en habilidades para el personal de mantenimiento y estaciones marítimas. La acogida de toda esta formación ha sido notable, y es la que se ha valorado mejor.

Por otra parte, se han llevado a cabo otras **formaciones de tipo más funcional**, como por ejemplo, la formación asociada a obtener el certificado del EMAS III, para el personal de mantenimiento e integrantes del equipo de Ayudas a la Navegación, o la formación dirigida al nuevo Equipo de Protección Individual (EPI).

Con respecto a la formación individual, se ha realizado un total de **39 acciones formativas**.

COMUNICACIÓN INTERNA

El 2014 ha sido el año en que una nueva manera de comunicar internamente ha empezado a ser una realidad en la APB, gracias al **lanzamiento de nuestra nueva intranet corporativa social**.

Una herramienta basada en un nuevo **modelo de comunicación 2.0**, donde

las personas de la organización se transforman en los verdaderos protagonistas de la comunicación interna de la compañía y participan activamente en la producción y difusión de diferentes contenidos desde la intranet.

Aunque las nuevas herramientas 2.0 como el **microblogging, blogs** o **wikis** facilitan el objetivo, se han realizado diferentes acciones de dinamización y formación para generar condiciones que faciliten la adopción de este modelo internamente. Así, con una campaña de lanzamiento muy participativa o sesiones para aprender a sacar el máximo partido a la intranet hemos afirmado las bases de la nueva comunicación interna del Port.

Los datos recogidos desde la puesta en marcha de la herramienta avalan la nueva propuesta, y así el número de visitas crece un 20% respecto al mismo periodo del año pasado y el 87% de los trabajadores piensan que la nueva intranet mejora la anterior.

Otra iniciativa de ámbito presencial que también ha tenido lugar es la jornada anual, en la que el presidente y el director general exponen y dialogan con las personas de la organización sobre hitos alcanzados y los principales retos de presente y futuro.



El año 2014 se ha puesto en marcha la nueva intranet corporativa, basada en un nuevo modelo de comunicación 2.0



SERVICIOS MÉDICOS Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

El Port de Barcelona ha sido certificado con el OHSAS de prevención de riesgos laborales, el estándar internacional de calidad en la gestión de la prevención en las empresas

SERVICIOS MÉDICOS

Los centros de Bosch i Alsina y del edificio WTC Barcelona ofrecen un amplio abanico de opciones sanitarias y sociales para un colectivo que después de la actualización del censo supone unas 1.495 personas, y que incluye al personal activo, sus familiares y los trabajadores jubilados. Durante el 2014 el personal facultativo del Port ha atendido un total de **14.426 visitas médicas**, con un incremento del 0,74% con respecto al año anterior.

Los procedimientos y protocolos para unificar las pautas de actuación de los profesionales de la medicina asistencial y laboral del Port se basan en el Plan de salud de Cataluña y los nuevos protocolos de Vigilancia de la Salud, que han sido consensuados por los representantes de los

trabajadores. También el protocolo de la Ley Orgánica de Protección de datos (LOPD) adaptada a los servicios médicos supone un importante apoyo a la actuación de los profesionales en beneficio de los pacientes, ya que permite salvaguardar con garantías todos los datos de alta sensibilidad referentes a la salud.

En el 2014 ha continuado la actividad informativa sobre los hábitos saludables, con la intención de mejorar las condiciones laborales del personal y del entorno. En esta línea ha continuado la campaña de deshabituación del tabaco con ayuda farmacológica, mediante la colaboración de la mutua Atlántida. Después de un estudio realizado a lo largo del año podemos afirmar que el consumo de tabaco de los trabajadores es de un 3,38% inferior





a la población de Catalunya. También se han llevado a cabo análisis para la detección precoz del cáncer de colon para todas las personas de riesgo y todos los mayores de 50 años. El resultado ha sido muy positivo y se ha podido evitar que tres personas estudiadas pudieran presentar un proceso maligno en el futuro.

La **vigilancia de la salud**, con respecto a los reconocimientos médicos de los trabajadores, se ha reflejado en 360 revisiones. Esta cifra incluye el 69,5% de la plantilla y representa un incremento del 3,3% respecto del año anterior.

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

El Servicio de Prevención ha organizado la **XII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales del Port**, promovida por el Grupo de Trabajo de Prevención del Consejo Rector de Promoción de la Comunidad Portuaria y por la Sociedad de prevención FREMAP, y realizada en colaboración con el servicio de Responsabilidad Social Corporativa de la APB. El subdirector general de Seguridad y Salud Laboral del Departamento de Empresa y Empleo de la Generalitat de Catalunya, Jaume de Montserrat i Nonó y Joan Josep Isern, director del Servicio Catalán de Tráfico, han participado en el acto.

El trabajo del subgrupo de **Emergencias Sanitarias del Consejo Rector** –con el SEM (Sistema de Emergencias Médicas), CILSA, la mutua FREMAP, Policía Portuaria y TEPSA– ha tenido como resultado que los casos de asistencia sanitaria urgente que se han resuelto en un máximo de cinco minutos han sido casi la totalidad, gracias a la excelente colaboración y coordinación de los servicios de FREMAP y del SEM en el puerto comercial y en la ZAL.

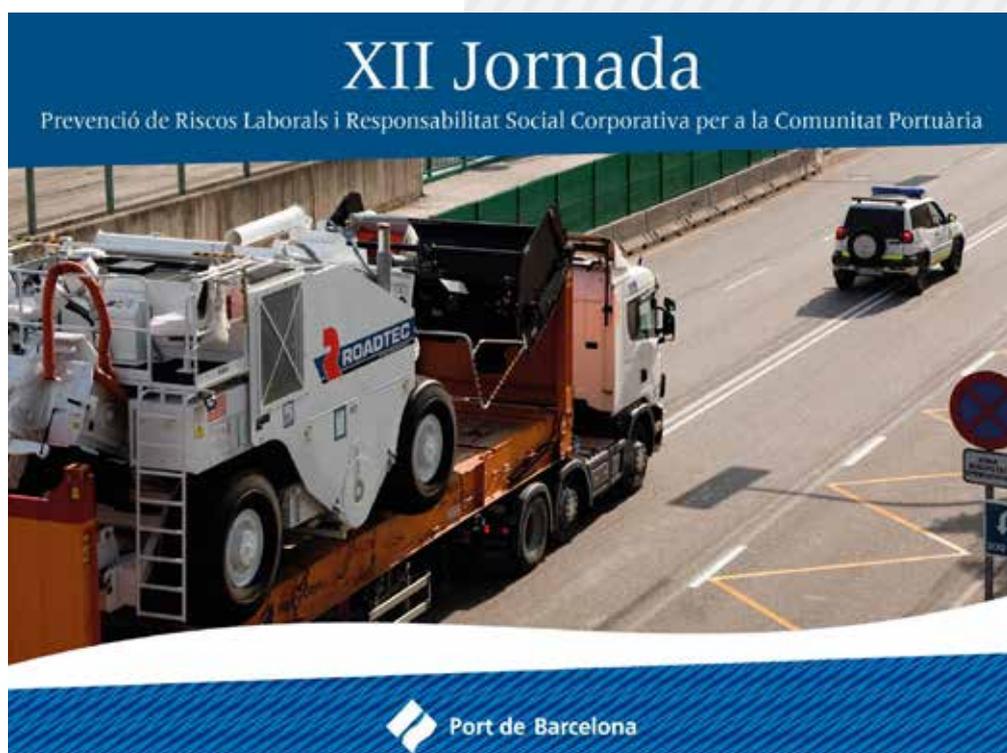
Por otra parte, la asistencia del SEM-061 ha evolucionado en el tiempo de presencia en menos de 15 minutos,

del 47% del año 2007 hasta el 79% en el 2014. Destaca también que el porcentaje de asistencia en menos de 30 minutos se sitúa ya en el 98%.

Durante este ejercicio se han producido un total de treinta y tres **accidentes, todos leves**, de los cuales 16 han provocado baja. Sobre una plantilla media estimada de la APB de 516 personas, el índice de incidencia total (número total de accidentes de trabajo con baja y sin baja en relación con el número de trabajadores) se ha situado en 6,4%.

En este periodo la **formación en riesgos laborales** ha registrado un total de 90 participantes y 533 horas lectivas en cursos colectivos específicos en materias de introducción a la prevención de riesgos laborales, de iniciación a la atención sanitaria inmediata (primeros auxilios), y básico de técnicas de extinción de incendios, entre otros.

Hay que destacar que en el 2014 el Port de Barcelona ha sido certificado con la OHSAS de prevención de riesgos laborales, que es el estándar internacional de calidad en la gestión de la prevención en las empresas.





7

ÁMBITO DE MEDIO AMBIENTE



ÁMBITO DE MEDIO AMBIENTE



Cuidar del medio ambiente en el Port permite reducir el impacto ambiental de la actividad portuaria sobre el entorno, especialmente en la calidad del aire y de las aguas



OBJETIVOS SOSTENIBLES

Durante el año 2014 estos objetivos se han concretado en tres ejes de actuación, en los cuales el Port ha centrado sus esfuerzos:

- Velar porque la actividad que se desarrolla en el Port tenga la mínima incidencia sobre el entorno y sobre los recursos energéticos y materiales.
- Potenciar los modos de transporte más respetuosos medioambientalmente y garantizar indirectamente la mejora de los impactos inducidos más allá del territorio portuario.
- Promocionar a medio y largo plazo los combustibles de movilidad alternativos a los hidrocarburos.

En esta línea, los hechos más destacables desde el punto de vista

ambiental durante el 2014 han sido, por una parte, la exitosa implantación del **sistema de gestión ambiental**, certificado según la ISO 14.001, y que se ha inscrito en el Registro Comunitario de Gestión y Auditoría Ambiental (EMAS) con el número de registro: ES-CAT-000430 y, por otra, la celebración en la sede del Port de la novena edición del **Green Port Congress**, que tuvo lugar entre los días 15 y 17 de octubre y que reunió a más de 200 delegados de todo el mundo para debatir los retos ambientales que afrontan hoy día los puertos y las líneas de trabajo que se llevan a cabo. Aprovechando este acontecimiento, el día anterior se celebró, también en el Port de Barcelona, la segunda edición del congreso Green Port Cruise 2014, dedicado íntegramente a los cruceros y al medio ambiente.

El Port de Barcelona gestiona los aspectos ambientales de su actividad para asegurar que el impacto sobre el entorno sea mínimo y, al mismo tiempo, reducir el riesgo ambiental



LA INCIDENCIA DEL PORT SOBRE EL ENTORNO Y EL MEDIO AMBIENTE

TIPOLOGÍA DE LOS FLOTANTES RECOGIDOS 2014



45,6%
PLÁSTICOS

19,3%
MADERAS

19,7%
OTROS MATERIALES

15,4%
MATERIA ORGÁNICA

El Port de Barcelona mide el impacto ambiental de sus actividades y desarrolla herramientas de gestión en el ámbito de los residuos, el aire, el agua y el suelo. También coordina y facilita las acciones propias de la organización y las iniciativas generadas por la actividad de las instalaciones portuarias

CONTROL DE LOS INCIDENTES

Una de las principales herramientas de gestión para el control de las incidencias ambientales es la activación de los procedimientos específicos del Centro de Control de la Policía Portuaria cuando se detecta o se recibe noticia de un incidente.

En este sentido, en el año 2014 se han activado 160 procedimientos: 40 relativos al medio marino; 55 al medio terrestre; 9 a la atmósfera; 2 al saneamiento, y 54 de autorización de mercancías peligrosas.

LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR VERTIDOS DE HIDROCARBUROS EN LAS AGUAS

El Port de Barcelona aplica una política activa de prevención de los incidentes y accidentes que comportan vertidos de hidrocarburos a las aguas portuarias. El instrumento de respuesta en caso de vertido es el Plan Interior Marítimo (PIM), documento en el cual se recoge la organización de la respuesta y los medios a utilizar. A diferencia del anterior, el PIM vigente amplía su

alcance e incorpora los incidentes de vertidos al mar de cualquier producto químico, no sólo de hidrocarburos.

En el 2014 hay constancia de 27 registros de avisos de vertido de hidrocarburos en las aguas portuarias, de los cuales únicamente 8 episodios han necesitado una actuación específica de respuesta y recogida de producto. La mayor parte de alertas han sido en la zona del Port Vell.

En total se han recogido 10.435 kg de hidrocarburos u otros aceites en las aguas portuarias.

LIMPIEZA DE LAS AGUAS PORTUARIAS

El servicio de limpieza de la lámina de agua se presta los 365 días del año, mediante embarcaciones y personal especializados. En el 2014 se han recogido un total de 112.9 toneladas: un volumen total de 616,9 m³. La tipología varía en el transcurso del año, en función de factores como la frecuentación del puerto, la celebración de acontecimientos puntuales o las condiciones meteorológicas y oceanográficas.



SERVICIO DE RECEPCIÓN DE LOS RESIDUOS DE LOS BUQUES

Según el Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (MARPOL 1973/78) los puertos tienen que disponer de instalaciones adecuadas y servicios específicos para la recepción efectiva de los residuos de los buques.

CALIDAD DE LAS AGUAS

En el marco del Plan de vigilancia de las masas de agua litorales, acordado en su momento con la Agencia Catalana del Agua, el Port de Barcelona ha llevado a cabo durante el verano la vigilancia de la calidad de las aguas portuarias, que ha consistido en el análisis de un total de 12 muestras de agua, 6 de sedimentos y 6 perfiles de columna de agua.

LIMPIEZA VIARIA Y GESTIÓN DE RESIDUOS

El servicio de limpieza viaria ha atendido un total de 138 actuaciones fuera del servicio planificado, la mayor parte (120) se ha podido cubrir con el servicio ordinario y solamente 18 han implicado la activación de un servicio extraordinario. Estas actuaciones han respondido a:

- avisos por presencia de sólidos en el suelo, pérdidas de carga o restos de accidentes de tráfico (61)
- avisos por presencia de líquidos en el suelo (27)
- refuerzos puntuales de barrido y/o de recogida de residuos (50)

El Port ha gestionado directamente un total de 775,5 toneladas de residuos, con un incremento de los clasificados como banales o asimilables a la fracción resto municipal y un descenso de los residuos recogidos y gestionados de manera selectiva, tanto los peligrosos (pilas, tóneres, neumáticos...) como los no peligrosos (papel/cartón, envases ligeros, vidrio, restos de jardinería, escombros...).

Tipo	2010	2011	2012	2013	2014
MARPOL I (residuos líquidos de hidrocarburos)	49.993	53.813	55.969	58.848	60.289 m ³ (2.860 servicios)
MARPOL II (residuos líquidos químicos)	430	537	431	527	393 (21 servicios)
MARPOL IV (aguas grises y sanitarias)	4.474	445	1.405	6.819	3.755 (77 servicios)
MARPOL V (residuos sólidos)	50.319	76.718	81.081	82.210	79.956 (5.561 servicios)
MARPOL VI (residuos que afectan a la atmósfera)	-	-	-	-	100 (3 servicios)

Evolución de los residuos MARPOL recogidos (en m³)

SEGUIMIENTO DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS

Parámetros	2013		2014 (verano)	
	aguas exteriores	aguas interiores	aguas exteriores	aguas interiores
Temperatura (°C)	15,27	16,76	22,75	23,62
Salinidad (mg/l)	38,06	38,03	37,92	38,05
Turbidez (FTU)	0,94	4,12	0,56	4,01
Densidad (kg/m ³) *	1.028,32	1.027,85	1.026,27	1.026,08
Clorofila (ug/l) **	1,47	1,94	<1	1,2
MES (mg/l) ***	4,48	6,02	5	6,5

*FTU: FTU: unidad de turbidez Formazin

**ug/l: microgramo/litro

*** MES (mg/l): materia en suspensión, miligramo/litro

Por otra parte, un total de 38 empresas de la Comunidad Portuaria participan en los circuitos de recogida integral de residuos, que nacieron en el 2004 como iniciativa del Grupo de Trabajo de Calidad Ambiental del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria, con el objetivo de conseguir economías de escala para obtener unos precios más ventajosos en la gestión de residuos.

RECOGIDA DE RESIDUOS 2010-2014

(toneladas)

Tipos de residuos	2010	2011	2012	2013	2014
No peligrosos (r. selectiva)	261	358	359	352,7	321,8
Peligrosos (r. selectiva)	17	35	55	59,01	49,2
Total recogida selectiva	278	393	414	411,7	371
Total recogida no selectiva (banales)	227	289	299	311,74	404,4
TOTAL	505	682	713	723,4	775,5



GESTIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE DEL PORT

El Port de Barcelona dispone de una red de equipos de medición de la contaminación atmosférica y las variables meteorológicas. La llamada Red Meteorológica y de Vigilancia de la Calidad del Aire de la APB (XMVQA, según las siglas en catalán) integra estaciones con equipos captadores de alto volumen para partículas en suspensión (CAV) y estaciones automáticas equipadas con sensores meteorológicos y analizadores de medida de los principales contaminantes atmosféricos, una de las cuales es la Unidad Móvil. La red proporciona información sobre la calidad del aire del Port e información meteorológica de apoyo a las diversas actividades que se realizan, como la navegación de barcos o la manipulación de mercancías en las terminales.

Los **contaminantes** que se miden son:

- el polvo como partículas en suspensión de diámetro inferior a 10µm (PM10) y 2,5µm (PM2,5)
- los gases de combustión dióxido de azufre (SO₂) y dióxido de nitrógeno (NO₂)
- y los gases evaporativos de los combustibles como el benceno (C₆H₆)

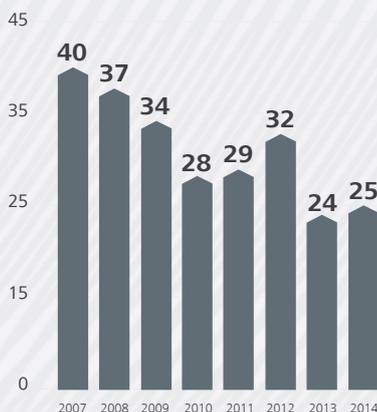
La estación Port Vell, en el muelle de Pescadors, integra un captador de alto volumen de partículas PM10, cuyos datos, además de su interés portuario, se consideran representativos de la calidad del aire en las zonas urbanas próximas a la Barceloneta y Ciutat Vella. La estación posee de la homologación oficial dentro de la Red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica de la Generalitat de Catalunya.

En cuanto a las **variables meteorológicas**, se obtienen datos sobre la velocidad y dirección del viento, pero también tienen interés la lluvia, temperatura y humedad relativa del aire, la presión atmosférica y la radiación solar.

Durante el 2014 el Port de Barcelona ha iniciado un **programa de actualización de su red de estaciones**, que conllevará la incorporación de una nueva estación en la zona del Prat de Llobregat y la renovación y reubicación de analizadores y captadores de alto volumen de las otras estaciones. El objetivo de la actualización es garantizar una mejor cobertura y representatividad del entorno portuario, y optimizar los recursos destinados a medir la calidad del aire.

PARTÍCULAS EN SUSPENSIÓN

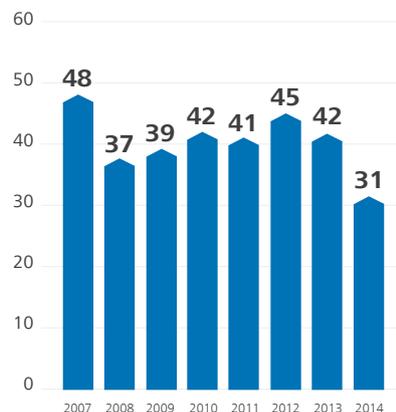
PM10 Port Vell



CONCENTRACIONES ANUALES MEDIAS 2007-2014 (µg/m³)

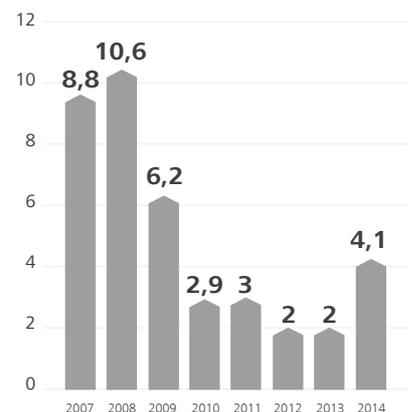
DIÓXIDO DE NITRÓGENO *

NO₂ Unidad Móvil (muelle inflamables)



DIÓXIDO DE AZUFRE

SO₂ dàrsena Sud



* A partir del 2014 los datos corresponden a la estación de la Zal-Prat



LA IMPLICACIÓN DEL PORT EN EL PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE LA REGIÓN METROPOLITANA Y DE LA CIUDAD

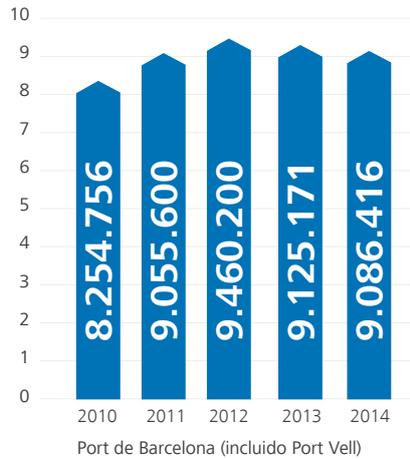
El Port de Barcelona colabora en la mejora de la calidad del aire en la ciudad y su entorno a través de las medidas de reducción de las emisiones portuarias incluidas en el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire por los contaminantes NO₂ y PM10 en la región metropolitana de Barcelona, del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya. Para ello hace un seguimiento de las actividades que generan emisiones en los espacios del puerto: los camiones de transporte de contenedores, los remolcadores, las emisiones de los buques atracados, la manipulación de materiales pulverulentos y las emisiones provenientes de la maquinaria de las terminales. También promueve el transporte de mercancía por ferrocarril y la aplicación de instrumentos como las bonificaciones ambientales de tasas.

El Port ha trabajado durante el 2014 en la elaboración de un **Plan de mejora de la calidad del aire portuario**, que recoge estas medidas, muchas de ellas de naturaleza transversal, y asegura su aplicación efectiva.

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

Durante el 2014 el consumo eléctrico en el Port de Barcelona ha experimentado un descenso respecto al año anterior, que se explica principalmente por las actuaciones de mejora relacionadas con el alumbrado público. Principalmente, las actuaciones han afectado al alumbrado de la rotonda Morrot, que ha sido sustituido por luminarias LED, se ha realizado una disminución de la potencia del alumbrado del muelle Contradic y se ha instalado un sistema que apaga el 50% de los proyectores de la terminal ferroviaria, tanto en la entrada ZAL como en la explanada TIR – tramo V, cuando no hay operativa.

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA 2010-2014 (kilovatio/hora)



En cuanto a tipología, el consumo más elevado está relacionado con la actividad de administración (iluminación y climatización de edificios) y con el alumbrado público.

CONSUMO DE GAS Y COMBUSTIBLES

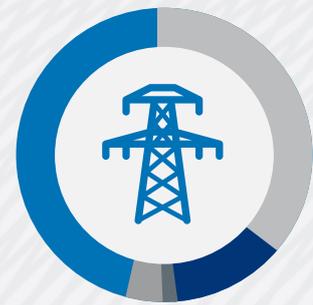
Durante el 2014, el consumo de **gas natural para calefacción** (sólo en el edificio ASTA) ha ascendido a 860.565 kWh, ligeramente inferior al del año pasado, debido a las condiciones meteorológicas. También se ha incrementado el consumo de **gas propano** para la producción de calefacción y aire acondicionado en la zona deportiva, que ha sumado 6.603 litros.

En cambio, el **consumo de combustible para generadores** ha disminuido, como consecuencia de su sustitución progresiva por conexiones eléctricas.

CONSUMO DE COMBUSTIBLES (litros)

Tipología	2010	2011	2012	2013	2014
Gasolina (vehículos)	9.528	8.777	9.572,79	9.019,64	7.784,67
Gasóleo A (vehículos)	87.675	89.329	88.001,25	86.851,39	79.584,65
Gasóleo B (embarcaciones)	6.751	15.095	6.537	11.164	17.298
Gasóleo B (generadores)	103.080	41.043	30.470	25.920	19.853
TOTAL	207.034	154.244	134.581,04	132.955,03	124.520,32

TIPOLOGÍA DE CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA 2014



36,46%

ALUMBRADO PÚBLICO VIALES Y EXPLANADAS

46,47%

OFICINAS (ILUMINACIÓN, CLIMATIZACIÓN, ETC.)

4,30%

ESTACIONES DE BOMBEO DE AGUA

1,01%

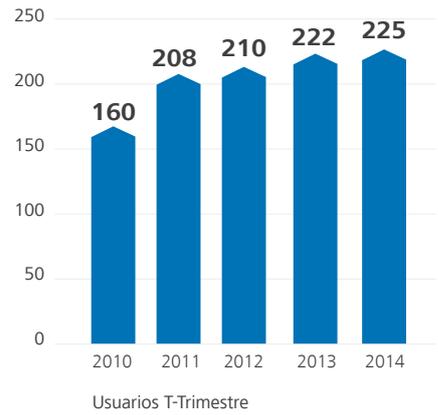
FAROS Y SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA

11,76%

OTROS (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras de videovigilancia, etc.)

MOVILIDAD

El Port promueve dentro del recinto el servicio de autobús, adscrito a la red del transporte público de Barcelona. Así, la organización entrega trimestralmente una tarjeta de transporte público integrado (T-Trimestre) a las personas de la plantilla que optan por una alternativa más sostenible al transporte privado, y que crece en número desde el 2009.



CONSUMO DE RECURSOS

El abastecimiento de agua del Port proviene de las redes públicas de Aigües de Barcelona y de Aigües del Prat.

CONSUMO DE AGUA DEL PUERTO (m³)

	2010	2011	2012	2013	2014
Suministro a barcos	183.980	162.215	146.386	207.152	189.908
Otros consumos *	51.816	178.480	97.060	43.605	36.713
Port Vell	22.300	41.000	35.160	28.982	40.020
TOTAL	258.096	381.695	278.606	279.739	266.641

* Incluye los edificios TIR, ASTA, Tersaco, Portal de la Pau y los faros, la zona deportiva, el dispensario y las nuevas urbanizaciones de la zona de ampliación sur del Port

CONSUMO DE PAPEL (kg)

	2010	2011	2012	2013	2014
Consumo de papel	17.083	18.974	16.407	15.098	12.009
% papel reciclado/ecológico sobre el total	23	19	27	24	55



55%

PAPEL RECICLADO

MATERIALES DE LAS OBRAS

INDICADOR EN1*

Material	Unidad	Peso o volumen
Todo en uno + escollera	t	19.421,40
Hormigón	m ³	39.452,20
Acero	t	4.962,53
Materiales dragados	m ³	5.017,62
Materiales de relleno	m ³	223.441,57
Pavimentos	m ³	8.155,07
Aglomerado	t	22.103,24

* El indicador EN1 representa el total de materiales utilizados durante el año 2014, incluyendo los materiales reciclados

DRAGADOS Y RELLENOS

Material	Unidad	Peso o volumen
Dragados	m ³	5.017,62
Rellenos	m ³	223.441,57
Total	m³	228.459,19

INDICADOR EN2**

Material	Unidad	Peso o volumen
Todo en uno + escollera	t	788,00
Materiales de relleno	m ³	13.805,05

**El indicador EN2 representa la parte de materiales reciclados



APUESTA POR LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

El **gas natural licuado (GNL)** es actualmente una alternativa sostenible y competitiva frente a los hidrocarburos utilizados hasta ahora en el transporte marítimo y terrestre de mercancías. El Port de Barcelona impulsa este cambio con el objetivo de ofrecer a corto plazo un combustible más eficiente a los barcos, camiones y maquinaria portuaria.

El GNL como combustible no genera emisiones de óxidos de azufre ni de partículas, y sus emisiones de NOx son un 85% inferiores en comparación con las de los otros combustibles derivados del petróleo. Las crecientes regulaciones internacionales sobre emisiones contaminantes y calidad del aire, y el hecho de que es una fuente de energía más barata que los combustibles usados hasta ahora,

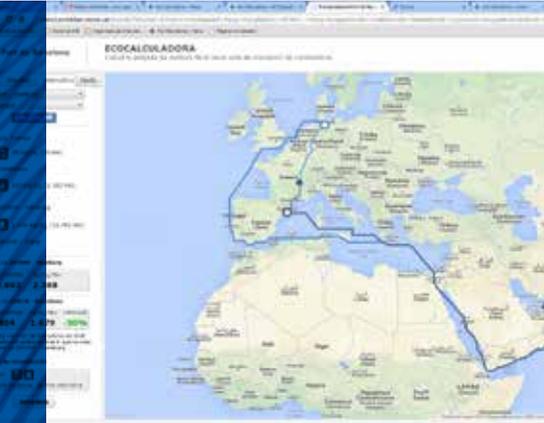
a menudo con precios inestables, hacen que la opción del GNL como combustible alternativo para el transporte de mercancías se valore cada vez más.

El objetivo del Port de Barcelona es favorecer y promover el cambio hacia los combustibles alternativos dentro de la zona de servicio para barcos, camiones y maquinaria de terminal. Por este motivo, durante el año 2014 se ha seguido trabajando con el objetivo de conseguir que en el territorio portuario se pueda instalar una estación de suministro de gas natural licuado (GNL) y comprimido (GNC) para vehículos terrestres. Al mismo tiempo, se han mantenido contactos con navieras y operadores de *bunkering* para tratar de conseguir un sistema de suministro de GNL en barco a través de gabarra.

El Port de Barcelona promueve el uso del gas natural licuado con el objetivo de ofrecer a corto plazo un combustible más eficiente a los barcos, camiones y maquinaria portuaria



COMPROMETIDOS ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO



Desde el año 2013 el Port de Barcelona tiene en funcionamiento la **ecocalculadora**, una herramienta web de libre acceso, para medir las emisiones de CO₂ de las cadenas de transporte (<http://planol.portdebarcelona.cat/ecocalc/>).

La ecocalculadora del Port de Barcelona permite calcular de una manera sencilla, rápida y gráfica las emisiones de CO₂ generadas por el transporte de un contenedor entre una localización europea, el Port de Barcelona y un puerto del resto del mundo. La herramienta calcula las emisiones del transporte terrestre, en ferrocarril o en camión, del paso portuario y del transporte marítimo. También permite hacer una comparativa de las emisiones que se generarían a través de otro puerto europeo.

La ecocalculadora completa el **servicio de consultoría ambiental** que desde hace años ofrece el Port de Barcelona. A lo largo del ejercicio, este servicio ha realizado diversos estudios en profundidad para clientes del Port –cargadores y operadores de transporte–, que han comportado evaluar cadenas de transporte complejas y explorar soluciones de reducción de emisiones.

Para cuantificar el impacto ambiental de las cadenas de transporte, el Port de Barcelona ha desarrollado una metodología de cálculo de emisiones propia validada por la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) y que durante el 2014 ha sido **certificada por la entidad verificadora independiente TÜV Rheinland**. La certificación permite ofrecer a cargadores y operadores una huella de carbono de su transporte debidamente certificada, que pueden

integrar en el conjunto de la huella de carbono de sus actividades.

La ecocalculadora tiene como **objetivos**:

- poner en valor la ventaja competitiva del Port de Barcelona, y del Mediterráneo, en general, frente a sus competidores del norte de Europa;
- poner al alcance de cargadores y operadores una herramienta para medir las emisiones de CO₂ que contribuya a la toma de decisiones en relación con el encaminamiento de mercancías.

LA VENTAJA COMPETITIVA MEDIOAMBIENTAL

La exigencia de sostenibilidad medioambiental en la actividad económica y, en concreto, en el transporte, constituye una ventaja competitiva de la fachada mediterránea respecto de la atlántica. Para los tráficos entre Europa y Asia, los puertos mediterráneos son medioambientalmente más eficientes, con un ahorro medio estimado del 20% respecto de la opción portuaria del norte en cuanto a las emisiones de CO₂: suponen 4 o 5 días menos de navegación, de manera que son necesarios menos barcos y hay un ahorro de tiempo en la llegada de la mercancía a su destino europeo, por lo tanto, tienen menos emisiones asociadas.

Además, la opción portuaria mediterránea contribuye a reducir la congestión de las redes de transporte del norte y reduce los costes logísticos (menos inversión en barcos, menos consumo de combustible, mejora de los tiempos de entrega...) en favor de la competitividad de las empresas europeas.



La Comisión Europea ya ha tenido en cuenta el factor ambiental a la hora de establecer las actuaciones como el nuevo diseño de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T, según las siglas en inglés) y la consideración del Corredor Mediterráneo como parte de ésta.

En esta línea, desde el 2013 el Port de Barcelona, junto con otros socios, participa en el proyecto CLYMA, que ha resultado beneficiario de fondos europeos. Se encarga de desarrollar y analizar las estructuras de gestión y los requerimientos infraestructurales, de tecnologías de la información y medioambientales del eje Madrid-Lyon del Corredor Mediterráneo de la red TEN-T. La intención de la Comisión es hacer extensibles los resultados del proyecto al resto del corredor.

Una de las actividades del **proyecto CLYMA** consiste en aplicar el concepto de "corredor verde" a este eje mediante la creación de sistemas para medir la sostenibilidad del transporte, la propuesta de medidas para un desarrollo sostenible y el cálculo de las emisiones de CO₂ y otros contaminantes. En este sentido, durante el 2014 se ha desarrollado una calculadora web de emisiones de CO₂ y otros contaminantes (NOx, PM10...) específica para el eje Madrid-Lyon.

ESTRATEGIA INTERMODAL

Conseguir un transporte más sostenible también implica desviar una mayor proporción de tráficos hacia modos de transporte que generen menos externalidades negativas –contaminación atmosférica, calentamiento global, ruido, accidentes, congestión y coste de la infraestructura–, así como favorecer el uso del transporte ferroviario, fluvial y/o marítimo en aquellos recorridos en que sea sustituto de la carretera. En este sentido, el Port de Barcelona ha podido cuantificar el ahorro en externalidades consecuencia de su estrategia intermodal a favor del tráfico ferroviario y de los servicios de

transporte marítimo de corta distancia o *short sea shipping*.

En el 2014 el conjunto de estos servicios ha representado un ahorro de 117 millones de euros en el coste de las externalidades negativas que habría supuesto el mismo volumen de carga transportado por carretera. Eso es un 18% más de ahorro que en el 2013 y un 79% de ahorro en el coste de las externalidades.

Con estas actuaciones, el Port de Barcelona promueve servicios de información y de transporte respetuosos con el medio ambiente y participa activamente en la política europea de transportes.

ACUERDOS VOLUNTARIOS DE REDUCCIÓN DE CO₂

El Port de Barcelona está adherido desde el año 2012 al **Programa de Acuerdos Voluntarios para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)** promovidos por la Oficina Catalana del Cambio Climático, de la Generalitat de Catalunya, que promueve la reducción progresiva de las emisiones de CO₂ emitidas por los edificios de oficinas, el parque móvil y el alumbrado público de viales y explanadas.

Con la firma de este acuerdo, la organización se compromete a reducir gradualmente sus emisiones directas e indirectas (de ámbito 2) asociadas al consumo de combustible de su flota de 120 vehículos, 2 embarcaciones y algunos generadores, así como la reducción del consumo eléctrico.

PROYECTO BCN ZERO CARBON

Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) juegan un importante papel en el cambio climático. Los efectos de las emisiones de los GEI son a nivel global, con independencia del lugar en que se emiten. Además, casi todos los sectores industriales y de actividades de servicios tienen

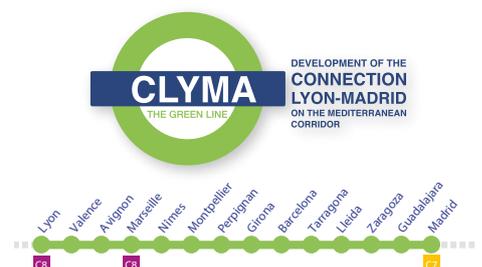
asociadas emisiones de GEI debidas al consumo energético, la generación de residuos y a la movilidad.

Adoptar estrategias para **reducir las emisiones de GEI** empieza a ser cada vez más una necesidad para los puertos ya que representan nodos de la cadena logística de transporte de mercancías y contribuyen a la huella de carbono de los productos que pasan por un puerto. Los clientes de la mercancía están cada vez más preocupados por la huella de carbono del ciclo de vida de sus productos y piden modos y rutas de distribución de sus productos o materiales que sean bajos en emisiones de GEI.

Vista la importancia que tiene para los puertos la lucha contra el cambio climático, el Port de Barcelona ha implementado una estrategia para reducir las emisiones de GEI basada en tres pilares: el de la organización, el de la mercancía que mueve el puerto, y el de las cadenas logísticas que escogen el Port de Barcelona como nodo.

Desde una perspectiva de cadena logística, en el 2014 el Port de Barcelona ha puesto en marcha, junto con terminales y operadores de servicios, el **proyecto BCN Zero Carbon**, que consiste en inventariar las emisiones GEI de las actividades estrechamente relacionadas con el paso de las mercancías por el puerto, reducir al máximo estas emisiones y compensar las que no lo sean. El proyecto permitirá afirmar dentro de unos años que el Port de Barcelona es neutro en emisiones GEI para las mercancías.

Inicialmente, el proyecto se centra en las mercancías movidas en contenedor y en los próximos años el proyecto se extenderá a otras mercancías





8

COMUNICACIÓN





COMUNICACIÓN



Divulgar su importancia como motor económico y generador de riqueza es uno de los objetivos comunicativos del Port de Barcelona. La labor comunicativa de esta infraestructura clave es tan variada y extensa como sus ámbitos (cinco puertos en uno) y sus públicos



El Port tiene que dar a conocer las informaciones más relevantes de su día a día, tanto entre la ciudadanía, que tiene un conocimiento muy genérico de esta infraestructura, como entre su Comunidad Portuaria –en el otro extremo del espectro–, pasando por sus clientes y usuarios, así como entre las instituciones.

Esta información se vehicula sobre todo a través de los medios de comunicación, con los que el Port mantiene una relación diaria y directa. A pesar de la diversidad de públicos, que implica adaptar el mensaje en cada caso, hay un valor fundamental que guía la estrategia de comunicación del Port de Barcelona: **la transparencia**.

Tanto en el contacto directo con los medios (ruedas de prensa, atención de llamadas, entrevistas, visitas, etc.), como en las comunicaciones escritas (notas de prensa –más de 110, el año 2014–, presencia en la red, dípticos, etc.), el Port de Barcelona comunica de forma honesta, clara y abierta.

En este sentido, las **nuevas tecnologías** han facilitado la transparencia informativa y el acercamiento del Port al público general. Actualmente, ya no sólo los periodistas sino toda la ciudadanía tiene acceso a las informaciones emitidas por el Port de Barcelona a través de la página web (www.portdebarcelona.cat) y de las redes sociales (Twitter, con más de 4.700 seguidores, Youtube, LinkedIn, etc.).

La tarea comunicativa se completa con el trabajo desarrollado desde las áreas de Imagen y Servicio Lingüístico, que contribuyen a transmitir una imagen homogénea, esmerada, reconocida y reconocible del Port.

El 2014 ha sido un año con una agenda llena de acontecimientos en el Port de Barcelona. Así, en el ámbito de los cruceros, en septiembre, la ciudad acogió la décima edición de la **feria Seatrade Med**, el principal

congreso del sector de cruceros en el Mediterráneo. El mismo mes, el Port recibió la primera escala como **puerto base del crucero *Oasis of the Seas***, de la compañía Royal Caribbean, que ha confiado en el Port de Barcelona para posicionar el mayor crucero del mundo. Y en línea con la renovación constante de las infraestructuras de cruceros, en el 2014 se han desarrollado las **obras de ampliación de la terminal D** (Palacruceros), del Grupo Carnival.

Sin salir del ámbito ciudadano, el Port de Barcelona ha iniciado una de las obras más esperadas del Port Vell: la **remodelación de las instalaciones pesqueras**, en las que se invertirán 10 millones de euros. También en el Port Vell, en noviembre, se ha puesto la **primera piedra de la nueva Marina Vela**, con capacidad para acoger hasta 350 embarcaciones.

En el puerto comercial también ha habido novedades, ya que a finales de año se ha celebrado la llegada de las **nuevas grúas pórtico de la terminal de contenedores BEST**, acto que contó con la presencia del consejero de Territorio y Sostenibilidad, Santi Vila, y la ministra de Fomento, Ana Pastor.

Por otra parte, con el objetivo de mejorar la calidad del aire del entorno portuario y consolidar Barcelona como *hub* logístico, el Port de Barcelona y Gas Natural Fenosa han firmado en el 2014 un convenio de colaboración para **impulsar el uso del gas natural como combustible en el recinto portuario**.

Como es habitual, el Port ha recibido la visita de representantes catalanes, del Estado español y de otros países, así como misiones comerciales, empresas y puertos interesados en las últimas novedades. De la misma manera, el Port de Barcelona ha realizado diversos viajes empresariales, entre los que destaca la misión comercial a México y las ferias internacionales más importantes en las que ha participado.

Tanto en el contacto directo con los medios, como en las comunicaciones escritas, el Port de Barcelona comunica de forma honesta, clara y abierta





ALBUM FOTOGRÁFICO DEL AÑO



Jornada CLYMA



Firma del convenio entre el Port y Gas Natural Fenosa



Executive Forum



Tribuna Barcelona



Presentación de los resultados anuales



Seatrade Miami



Acto del 30º aniversario de Leo Proex



Visita al Puerto de Hamburgo



Jornada Expansión sobre el Corredor Mediterráneo



16ª edición del European Supply Chain



Inauguración del Salón Internacional de la Logística



Inauguración de la ampliación de la terminal BEST



Colegio de Ingenieros Industriales



Club del Transitario Marítimo



Comida de aniversario de Parquing Mar



Colocación de la primera piedra de la remodelación del área pesquera del Port



Presentación de Seatrade Med



Ampliación de la Terminal Marítima Zaragoza



Rueda de prensa de los resultados del primer semestre



Firma del convenio entre el Port y el Ayuntamiento sobre seguridad en el Port Vell



Green Port Congress



Price Waterhouse



Misión comercial a México, visita al puerto de Veracruz



Misión comercial a México, jornada empresarial en DF



Celebración de la llegada de tres grúas pórtico a BEST



Acto de colocación de la primera piedra de Marina Vela del Port



Acto de colocación de la primera piedra de los accesos viarios al Port



Jornada Efficiency Network



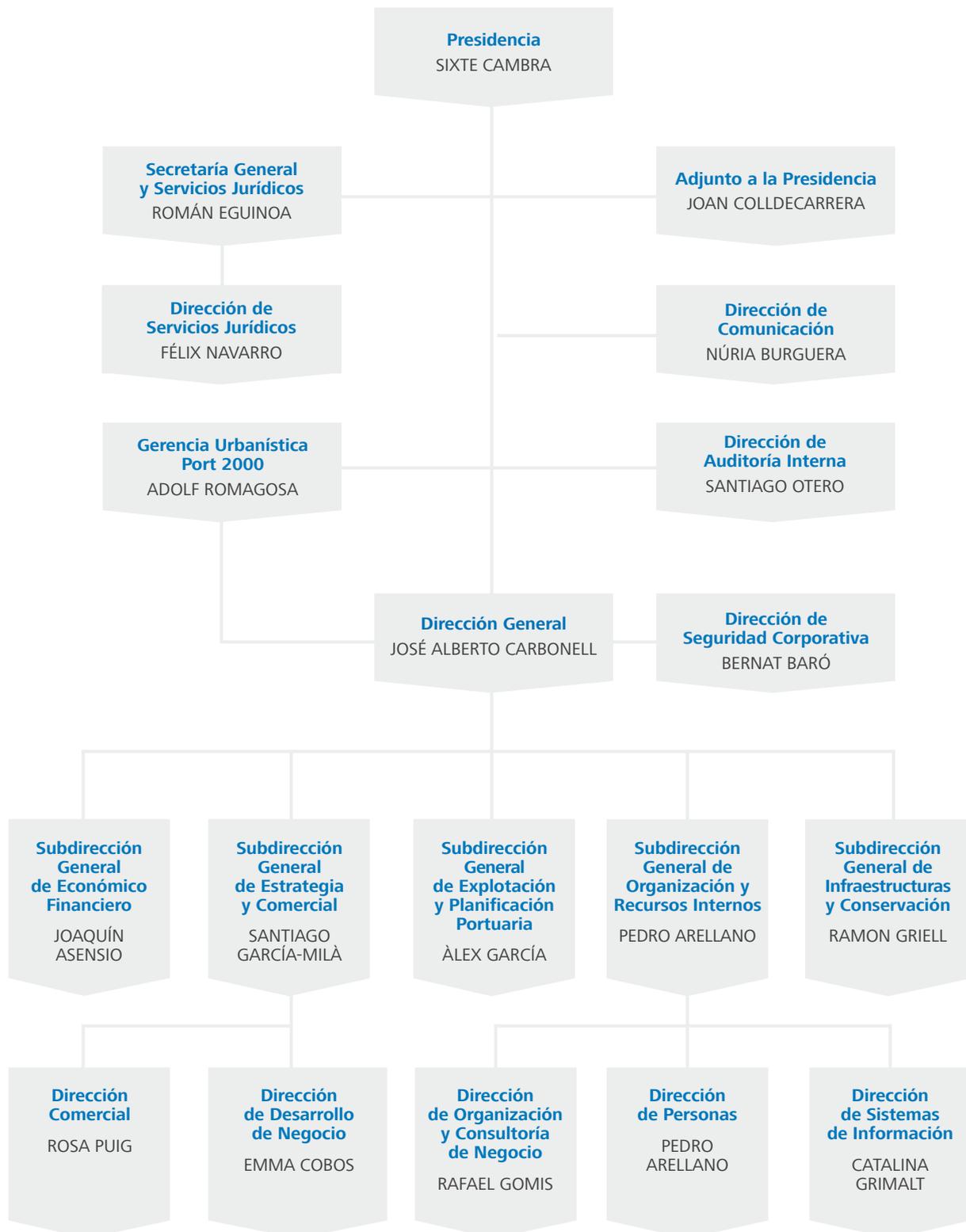
Cóctel de Navidad de los trabajadores del Port





ORGANIGRAMA GENERAL

DEL PORT DE BARCELONA





DIRECTORIO DEL PORT DE BARCELONA

Autoridad Portuaria de Barcelona

World Trade Center Barcelona
Edificio Est
Muelle de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
T. +34 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat

Servicio de Acceso Unificado (SAU)

T. +34 93 298 60 00
sau@portdebarcelona.cat

Servicio de Atención al Cliente (SAC)

T. 902 22 28 58
sac@portdebarcelona.cat

**Representación del Port de
Barcelona en China**

Joan Dedeu
CHINA CONSULTANTS
Room 101 1/F., Chung Nam Bldg 1
Lockhart Road
Wan Chai, Hong Kong
Tel.: +852 2866 88 41
jdedeu@portdebarcelonahk.es

**Representación del Port de
Barcelona en Argentina**

Hugo Norberto Lejtman
Charcas, 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires
Tel.: +54 11 4824 3601
hugo.lejtman@hotmail.com

**Representación del Port de
Barcelona en Rhône-Alpes (Francia)**

Claire Perez
Tel. + 33 668 25 70 38
N. VERT 0 800 800 160
claire.perez@portdebarcelona.cat
infofrance@portdebarcelona.cat

**Representación del Port de
Barcelona en Midi-Pyrénées (Francia)**

Nathalie Thomas
Tel. 00 33 562 79 34 28
M. + 33 624 01 09 42
nathalie.thomas@portdebarcelona.cat
infofrance@portdebarcelona.cat

**Representación del Port
de Barcelona en Madrid**

Miguel Ángel Palomero
C/ Jorge Juan, 19, 6º
28001 Madrid
Tel.: +34 91 781 54 45
mapalomero@portdebarcelona.cat

**Representación del Port de
Barcelona en zona centro norte
peninsular**

Estefania Sanles
Tel.: + 34 93 298 60 19
M. + 34 677 26 18 65
estefania.sanles@portdebarcelona.cat

Gerencia Urbanística Port 2000

Adolf Romagosa
C/ Josep Anselm Clavé, 27
08002 Barcelona
Tel.: +34 93 317 61 35
info@portvellbcn.com
www.portvellbcn.com

**Zona de Actividades Logísticas (ZAL)
Centre Intermodal de Logística, SA
(CILSA)**

Alfonso Martínez
Av. Ports d'Europa, 100, 4ª p.
Ed. Service Center
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 552 58 00
info@zal.es
www.zal.es

World Trade Center Barcelona, SA

Muelle de Barcelona, s/n ed. Est, 1ª p.
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 80 00
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

Portic Barcelona, SA

World Trade Center Barcelona ed. Est, 6ª p.
Muelle de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 508 82 82
comercial@portic.net
www.portic.net



Creuers del Port de Barcelona, SA

World Trade Center Barcelona
Estación Marítima Nord
Muelle de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 412 79 14
cpb@creuers.net

Marina Barcelona 92, SA

Paseo Joan de Borbó, 92
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 224 02 24
www.mb92.com
info@mb92.com

Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA

Av. del Vidrio, 18. Pol. Ind. Garona
19200 Azuqueca de Henares
(Guadalajara)
Tel.: +34 949 261 207
grupo@graneuropa.com
www.graneuropa.com

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Silvia Martínez
Ctra. de la Cogullada, 65.
Mercazaragoza
50014 Zaragoza
Tel.: +34 97 647 96 58
silvia.martinez@portdebarcelona.cat
www.t TMZaragoza.com

Terminal Maritime Toulouse (tmT)

Nathalie Thomas
20 Avenue Saint Guilan
ZAL Toulouse
31621 Eurocentre cedex – Francia
Tel.: +33 562 793 428
nathalie.thomas@portdebarcelona.cat
www.tmtoulouse.com

Terminal Intermodal de l'Empordà, SL

C/ Córcega, 273
08008 Barcelona
Tel.: +34 93 363 49 60
www.terminalemporda.com

Aduana de Barcelona

Paseo Josep Carner, 27
08038 Barcelona
Tel.: +34 93 344 49 40

Capitanía Marítima de Barcelona

Ronda del Port, sector 6
Torre de Control
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 53 94

Centro de Asistencia Técnica e Inspección de Comercio Exterior (CATICE)

Cal Patrici, 8-12. ZAL PRAT
08820 Prat de Llobregat
Tel.: +34 93 289 66 10
barcelona.cice@comercio.mineco.es

Punto de Inspección en Frontera (PIF)

Cal Patrici, 8-12
ZAL PRAT
08820 Prat de Llobregat
Sanidad Exterior: tel. +34 93 520 91 80
Equipo de Calidad (EQ): tel. +34 93 306 65 60

Centro de Coordinación de Salvamento de Barcelona

Ronda del Port, sector 6
Edificio Torre de Salvamento, 9ª p.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 223 47 33
barcelon@sasemar.es
www.salvamentomaritimo.es

Corporación de Prácticos de Barcelona, S.L.P.

C/ Port de Ningbó, s/n
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 221 95 67
admin@barcelonapilots.com
www.practicos-bcn.es

ESTIBARNA – SAGEP

Ronda del Port, sector 5
08039 Barcelona
Tel.: +34 93 223 18 22
info@estibarna.es
www.estibarna.es

Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona

Av. Drassanes, 6-8
Ed. Colón, plta.13, p. 1
08001 Barcelona
Tel.: +34 93 270 27 88
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Ronda del Port, sector 6
Edificio Gregal, 1ª p.
08040 Barcelona
Tel.: +34 93 442 88 24
aeepb@aeepb.com
www.aeepb.com

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA)

Vía Laietana, 32-34, 2º
08003 Barcelona
Tel.: +34 93 315 09 03
ateia@bcn.ateia.com
www.bcn.ateia.com

Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona

C/ Diputació, 295, bajos
08009 Barcelona
Tel.: +34 93 329 26 66
coacab@coacab.com
www.coacab.com

Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Cataluña

Av. Diagonal, 452-454, 4ª p.
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 94 84
shippers@cambrescat.es

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
Tel.: +34 93 416 93 00
cambra@cambrabcn.org
www.cambrabcn.org



Port de Barcelona

Dirección y coordinación

Departamento de Comunicación
Port de Barcelona
World Trade Center Barcelona
Edifici Est
Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
Tel.: 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat

Producción y diseño gráfico

El Taller Interactivo, s.l.

Fotografías

Jordi Domingo
Òscar Ferrer
Juanjo Martínez
Ramon Vilalta
Port de Barcelona

