



MEMORIA ANUAL 2020



Port de Barcelona



# Índice

<b>01 Carta de la Presidencia</b>	4	<b>05 Desarrollo del valor económico</b>	52
		Aportación del Port a la economía	53
		Datos de tráfico del Port de Barcelona	58
		Ejecicio económico y financiero	70
		Otras magnitudes económicas	94
<b>02 La orientación a la sostenibilidad</b>	6	<b>06 Desarrollo del valor social</b>	104
Sobre esta memoria: alcance y contenido	6	Capital humano: la estrategia de las personas	107
El IV Plan Estratégico, el escenario sostenible	9	Garantizar la seguridad de personas y mercancías	118
		Capital social y relacional	123
<b>03 Datos relevantes 2020</b>	20	<b>07 Desarrollo del valor medioambiental</b>	142
		Modelo estratégico	144
		Cumplimiento y control ambiental	150
<b>04 Gestión y ámbito de negocio</b>	24	<b>08 Directorio del Port de Barcelona</b>	170
Los actores del Port de Barcelona	25		
La infraestructura	28	<b>Anexo</b>	172
Gobernanza y funcionamiento	30	Organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial	172
Aportación de valor	35	participantes en la memoria	
Estrategia y Promoción	36		
La calidad como herramienta de competitividad	45		

# Carta de la Presidencia

La memoria 2020 del Port de Barcelona es, sin duda, reflejo de un año que ha girado el mundo del revés. Era difícil llegar a imaginar que podríamos vivir una pandemia como la que hoy nos marca el día a día. El año 2020 ha sido especialmente difícil, tanto para el comercio internacional como para la economía y la sociedad en su conjunto. El Port de Barcelona no ha sido ajeno a estas dificultades, y ha reflejado la situación económica generada por la covid-19.

Desde el inicio de la pandemia hemos estado al lado de la Comunidad Portuaria, tomando medidas contundentes para parar el golpe. Dos días antes del inicio del estado de alarma anunciamos las primeras medidas económicas de ayuda -la no penalización a las terminales en caso de no cumplir con los tráficó mínimos comprometidos y la flexibilización en el pago de la tasa de empleo-, priorizando siempre que las empresas pudieran seguir desarrollando su actividad.

Después, han venido más medidas económicas y hemos llegado al final del año habiendo ofrecido un claro apoyo al tejido industrial, tanto a nuestros concesionarios como a nuestros clientes y empresas que operan a diario en el Port de Barcelona. El Plan Económico de Choque que pusimos en marcha pocos días después del inicio del estado de alarma ha supuesto, por un lado, la liberación de 84 millones de euros de liquidez en aplazamiento de pagos de tasas portuarias y en adelanto de pagos a proveedores. Y, por otro, hemos dejado de ingresar 7,5 millones de euros en concepto de tasa de ocupación y de tasa al buque, un ahorro directo para las empresas de la Comunidad Portuaria. Además, hemos desarrollado un Plan de Recuperación, con el objetivo de impulsar nuevamente la economía del Port y de nuestro *hinterland* mediante la recuperación de tráficó, la detección de nuevas oportunidades y la innovación.

Todos los que formamos parte del Port de Barcelona somos conscientes de que somos un motor económico esencial. Nuestra misión

es generar prosperidad a la comunidad, incrementando la competitividad de nuestros clientes mediante la provisión eficiente y sostenible de servicios logísticos y de transporte. Por ello, ayudamos al tejido empresarial y, en definitiva, a toda la sociedad contribuyendo a la reactivación económica para salir lo más rápidamente posible de la situación actual.

A pesar de nuestros esfuerzos por mantener la actividad en niveles aceptables, los tráficó portuarios de 2020 se han visto muy impactados por el frenazo de la economía durante los primeros meses de pandemia. Sin embargo, a partir del mes de julio se empezó a ver una recuperación continuada, especialmente en las exportaciones. Durante todos estos meses, el Port ha evolucionado de forma paralela al sector industrial del país, que ha mostrado una gran resiliencia. Esto nos ha permitido terminar el año 2020 con una clara recuperación de los tráficó de contenedores, lo que significa que el comercio internacional se mantiene y que los mercados siguen funcionando.

Si bien es cierto que la pandemia nos ha hecho centrar buena parte de los esfuerzos en buscar soluciones imaginativas para ayudar a la economía, no lo es menos que durante todo el año 2020 hemos tenido muy presentes las dificultades por las que pasa la población en un momento de crisis como el actual. Por este motivo, los profesionales del Port de Barcelona hemos trabajado durante el ejercicio para seguir adelante con nuestros proyectos de sostenibilidad social y de sostenibilidad medioambiental, porque en el Port de Barcelona estamos totalmente alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas a través de diferentes acciones en marcha, como se puede comprobar en esta Memoria 2020. Y porque avanzar en la transición energética y en la innovación es una de las palancas que nos hará mantener nuestro liderazgo en el sector portuario internacional y diferenciarnos

de nuestros competidores. La digitalización y la innovación son las dos herramientas principales de las cuales hacemos uso en el Port de Barcelona para incrementar nuestra competitividad, mejorar nuestros servicios y mantener un crecimiento sostenible, favoreciendo el surgimiento de una economía y una forma de vida más igualitaria e inclusiva.

Uno de los hitos más importantes de 2020 ha sido la aprobación provisional del IV Plan Estratégico del Port de Barcelona, documento que fija las líneas de trabajo que, una vez desarrolladas, harán posible un modelo de puerto que garantice la sostenibilidad social, medioambiental y económica de la actividad portuaria y de su área de influencia.

Para conseguir hacer realidad este modelo de puerto hemos iniciado un camino que nos llevará a una diferenciación de la oferta portuaria y de la actividad para fortalecer nuestra resistencia ante las crisis globales y sectoriales; priorizaremos los proyectos de elevada rentabilidad económica; seguiremos trabajando en acuerdos de colaboración con operadores globales potentes y en el establecimiento de acuerdos a nivel local; mejoraremos nuestra orientación al cliente; apostaremos por la gestión autónoma y dinámica de los elementos críticos para la competitividad del Port; profundizaremos en la seguridad, la prevención y el control de personas, mercancías e instalaciones; y estaremos muy atentos al medio ambiente, liderando la descarbonización del transporte y de la logística.

La aprobación de este Plan ha sido una de las noticias positivas de 2020, pero hemos tenido otras. Una de ellas, muy esperada: el ansiado anuncio de que, por fin, se desatascaba la construcción de los nuevos accesos viarios y ferroviarios al Port de Barcelona. El 7 de octubre, el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya, ADIF, Puertos del Estado y el Port de Barcelona firmábamos el protocolo de colaboración que

impulsa la construcción de los nuevos accesos sur, viario y ferroviario, y ya se está trabajando en los estudios previos y el proyecto básico necesarios para poder suscribir los instrumentos jurídicos o convenios necesarios para su desarrollo. También hemos conseguido desatascar otro proyecto muy importante para dar aún más impulso a nuestra apuesta por la intermodalidad: la construcción de los apartaderos de 750 metros en el Corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona.

En el ámbito internacional, a finales de septiembre hemos anunciado un acuerdo con la Autoridad Portuaria de Busan para impulsar conjuntamente un centro logístico en Barcelona, que proporcionará una plataforma logística estable a las empresas que hagan negocios entre el nordeste asiático y el sur de Europa. En medio de la pandemia mundial de covid-19, los puertos de Busan y Barcelona hemos puesto sobre la mesa un proyecto que es único en el mundo, porque es la primera vez que dos puertos harán realidad una plataforma de este tipo.

Y en cuanto a nuestras sinergias con la ciudad, el mes de julio hemos hecho pública nuestra intención de trasladar el Green Deal europeo al ámbito más ciudadano del Port de Barcelona, a la vez que mantenemos su singularidad y su papel clave para el crecimiento sostenible de la capital catalana. Así, haremos un Port Vell más amplio y más verde, en el que pondremos nuevos espacios públicos a disposición de la ciudadanía y dibujaremos un puerto-ciudad que se desarrolle de manera sostenible, que sea culturalmente atractivo y un referente en innovación. En definitiva, que se convierta en un foco de conocimiento y talento en el sector náutico y marítimo.

Todos estos proyectos demuestran que el Port de Barcelona no se detiene. Ni siquiera en medio de una pandemia. Y es un mensaje que nos debe servir a todas y todos de cara al futuro: no podemos estar parados. En los momentos más difíciles tenemos que seguir adelante para cumplir nuestro reto y nuestro compromiso con la sociedad.

# 02 La orientación a la sostenibilidad

## Sobre esta memoria: alcance y contenido

La Memoria Anual 2020 del Port de Barcelona pretende ser un retrato de la actividad portuaria durante este ejercicio; una actividad articulada según las líneas de actuación previstas en el **III Plan Estratégico del Port de Barcelona (2015-2020)** y desde la perspectiva de su **compromiso con la sostenibilidad**. Durante el 2020, precisamente, se ha aprobado el IV Plan Estratégico, que se centra en esta perspectiva y sobre el cual pivotará la actuación del Port en el periodo 2021-2025.

El documento reporta sobre datos generales y específicos de la actividad del Port de Barcelona proporcionadas principalmente por la **Autoridad Portuaria de Barcelona (APB)**, como entidad gestora de la infraestructura y garante de sus servicios básicos. Y, además, tiene como objetivo dar respuesta a la demanda de información de los grupos de interés del Port de Barcelona y explicar cómo se cumplen sus expectativas.

En un apartado diferenciado al final de cada capítulo se incluyen los datos relacionados extraídos del cuestionario anual sobre aspectos generales, económicos, sociales y medioambientales realizado a las organizaciones de la Comunidad Portuaria adheridas en el **Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona** (ver anexo). Este Plan es una iniciativa innovadora y pionera en el sector portuario, que desde el 2015 sigue la evolución de los principales indicadores que miden la respuesta a las necesidades y expectativas de los grupos de interés del Port. Los datos se presentan como muestra de buenas prácticas de un conjunto de entidades y empresas (que en este documento se denominan "organizaciones"), que se han alineado a los objetivos estratégicos del Port y han integrado la sostenibilidad como aspecto básico de su gestión. Las 100 organizaciones que participan en el Plan, incluida la APB, representan casi un 16% de la Comunidad Portuaria.

En cuanto a su planteamiento, la memoria tiene en cuenta los estándares de la **Global Reporting Initiative (GRI)**, organización internacional de referencia para la elaboración de memorias de sostenibilidad, y los **Objetivos de Desarrollo Sostenible** de las Naciones Unidas.

## La incorporación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El Port de Barcelona está adherido al Pacto Mundial de las Naciones Unidas 2015-2030 y, por lo tanto, se compromete a integrar los llamados **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** de forma consciente y gradual dentro de su estrategia. En esta línea, esta memoria hace referencia a lo largo de su estructura al desempeño de los ODS.

### **OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**



Al inicio de cada capítulo se indican los principales ODS a los cuales responde la actuación del Port y se detallan algunos de los indicadores relevantes que lo muestran.

Por sus características y actividad, el Port de Barcelona está interpelado por **13 de los 17 ODS de las Naciones Unidas**, como se muestra en la tabla siguiente, y 6 de ellos son objetivos prioritarios sobre los cuales tiene un impacto diferenciado y directo (los números 6, 8, 9, 11, 14 i 17).



CONTRIBUCIÓN DEL PORT DE BARCELONA A LOS ODS\* Y DÓNDE ESTÁN REPORTADOS EN LA MEMORIA

ODS	Objetivo	Ubicación en la memoria
	Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	Desarrollo del valor social
	Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos	Desarrollo del valor social
	Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas	Desarrollo del valor social
	Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos	Desarrollo del valor medioambiental
	Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna	Desarrollo del valor medioambiental
	Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos	Desarrollo del valor económico Desarrollo del valor social
	Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación	Gestión y ámbito de negocio Desarrollo del valor económico Desarrollo del valor medioambiental
	Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles	Desarrollo del valor social Desarrollo del valor medioambiental
	Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	Desarrollo del valor económico Desarrollo del valor medioambiental
	Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos	Desarrollo del valor medioambiental
	Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos	Desarrollo del valor medioambiental
	Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas	Gestión y ámbito de negocio
	Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible	Gestión y ámbito de negocio Desarrollo del valor social

\*recuadrados en verde los ODS que le afectan directamente y de manera prioritaria

## El IV Plan Estratégico, el escenario sostenible

Uno de los hitos destacados del Port de Barcelona este 2020 ha sido la finalización del **IV Plan Estratégico (2021-2025)**, documento sobre el que basará su desarrollo en los próximos cinco años y que incorpora también una visión del Port del 2040. El Plan pivota entorno a la sostenibilidad en sus tres dimensiones (económica, social y medioambiental).

El IV Plan Estratégico del Port de Barcelona (2021-2025) nace de la necesidad, entre otras, de afrontar el cambio de escenario surgido a raíz de la crisis del 2008 y acelerado por la de la covid-19. En los últimos años se han producido transformaciones rápidas, intensas y disruptivas que afectan directamente a la logística y el Port de Barcelona (digitalización, gigantismo del mundo marítimo, cambio climático, comercio electrónico, globalización, etc.) y que determinan el enfoque del Plan.

### Aproximación metodológica

El proceso de definición del nuevo Plan ha tenido una duración de dos años y han participado en él más de 200 expertos nacionales e internacionales relacionados con la Comunidad Logística-Portuaria de Barcelona. Liderado por el Departamento de Estrategia de la Autoridad Portuaria de Barcelona, el Plan se ha elaborado utilizando básicamente recursos internos de la misma, con la colaboración del Centro de innovación en transporte (CENIT) y de las consultoras blueFocus y PLA, y se ha basado en la Metodología Delphi para identificar y cuantificar las tendencias de impacto en el Port.

El Plan contempla dos horizontes temporales diferenciados:

- Un horizonte a corto plazo, con cincuenta actuaciones concretas para el período más cercano 2021-2025, estructuradas en objetivos operativos y proyectos de referencia.
- Una visión a largo plazo, hasta 2040, que dibuja los escenarios de futuro más plausibles y fija las líneas de actuación necesarias para orientar la actuación de la Comunidad Logística-Portuaria y garantizar su posicionamiento competitivo en los escenarios más deseados.

Esta doble visión estratégica a corto y a largo plazo es indispensable para un puerto, tanto por las elevadas inversiones y difícil rentabilidad de algunas actuaciones, como por la necesidad de reserva y desarrollo de grandes espacios, y por el largo horizonte temporal de muchos proyectos.

## Misión, visión y objetivo estratégico

En el ejercicio 2020 la actuación del Port de Barcelona ha seguido articulando en torno a los principios fijados en el **III Plan Estratégico (2015-2020)**. La evolución estratégica que supone el IV Plan se expresa en la redefinición de la misión (la razón de ser), la visión (lo que queremos ser) y el objetivo estratégico del Port (hito principal definido para el período).

### MISIÓN

#### III PLAN ESTRATÉGICO (2015-2020)

/// Contribuir a la competitividad de los clientes del Port mediante la prestación de servicios eficientes que respondan a sus necesidades de transporte marítimo, transporte terrestre y servicios logísticos

Situar en primera línea la creación de bienestar para la comunidad y la sostenibilidad en sus tres ejes

#### IV PLAN ESTRATÉGICO (2021-2025)

/// Generar prosperidad en nuestra comunidad, incrementando la competitividad de nuestros clientes mediante la provisión eficiente y sostenible de servicios logísticos y de transporte

### VISIÓN

#### III PLAN ESTRATÉGICO (2015-2020)

/// Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo

Transcender la función de un puerto meramente marítimo, para crecer y consolidarse como un espacio multidisciplinario y multimodal

#### IV PLAN ESTRATÉGICO (2021-2025)

/// Hub logístico SMART\*. The SMARTest logistic hub in the Med

\* SMART: Sostenible, Multimodal, Ágil, Resiliente, Transparente

### OBJETIVO ESTRATÉGICO

#### III PLAN ESTRATÉGICO (2015-2020)

/// Convertirse en el primer centro de distribución euroregional en el Mediterráneo en competencia con los puertos del norte de Europa

Fijar un hito tridimensional que hay que alcanzar de manera simultánea

#### IV PLAN ESTRATÉGICO (2021-2025)

**OE1/Sostenibilidad económica:** alcanzar 70.000 M € de valor del comercio exterior en 2025, con más actividad logística.

**OE2/Sostenibilidad medioambiental:** electrificación del 50% de los muelles de contenedores y ro-ro; red y conexiones OPS consolidadas o en marcha.

**OE3/Sostenibilidad social:** 40.000 personas empleadas en el Port, a través de mayor diversificación.

### OBJETIVOS OPERATIVOS

Cada uno de los tres ejes u objetivos estratégicos (OE) se desarrolla en 4 objetivos estratégicos operativos, es decir, un total de 12, que a la vez se concretan en más de cincuenta proyectos o acciones operativas.

#### OE1/Sostenibilidad económica

- **Diversificar el negocio portuario**, promocionando un empleo diverso y de calidad e incorporando en suelo portuario nueva actividad logística y náutica y de sectores emergentes.
- **Diferenciar la oferta de servicios**, con innovación constante en todos los ámbitos de la actividad logística y portuaria e implementación líder para evitar la "comoditización" de las ofertas portuarias y distinguir la oferta logística-portuaria barcelonesa.
- **Atraer actividad logística**, a través de propuestas de valor diferenciadoras por segmentos de mercado y según las principales zonas de producción. Aprovechar las condiciones de Barcelona para actuar como plataforma de distribución multipaís. Activar suelo logístico en la primera corona metropolitana.
- **Desarrollar las infraestructuras necesarias** para poder operar y garantizar las condiciones imprescindibles de seguridad, eficiencia y sostenibilidad. Las actuaciones pendientes se centran en el muelle de l'Energia, terminales de contenedores, dragados del Port, antiguo cauce del Llobregat y muelle Adossat.

#### OE2/Sostenibilidad medioambiental

- **Desarrollar un nuevo modelo energético**, que pivotará en la electrificación de los muelles, el desarrollo progresivo de combustibles limpios, la generación de energía renovable dentro del puerto y el establecimiento de una red de electricidad inteligente.
- **Descarbonizar la actividad marítima portuaria**, con iniciativas innovadoras para lograr una rebaja sustancial de las emisiones de GEI de la actividad portuaria. La actuación más importante en este ámbito es la electrificación de los muelles.
- **Reducir la contaminación**, es decir, los contaminantes que genera la actividad portuaria y en concreto las emisiones de NO<sub>x</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub> y S<sub>ox</sub>.
- **Incrementar la intermodalidad**, es decir, desarrollar la infraestructura y los servicios ferroviarios necesarios para alcanzar nuevos tráficos continentales, de radio corto, internacionales y agroalimentarios; y promover las autopistas del mar con Italia, el Magreb y el Mediterráneo oriental.

#### OE3/Sostenibilidad social

- **Fomentar la formación, ocupación, emprendimiento y atracción de talento** en el entorno más inmediato, a través del desarrollo de un ecosistema de innovación en el ámbito de la logística y el transporte que pueda compensar los procesos de automatización y digitalización que impliquen una destrucción neta de puestos de trabajo.
- **Fomentar la igualdad de oportunidades:** promover y liderar la igualdad de género y garantizar la integración sociolaboral de las personas con discapacidades y riesgo de exclusión social.
- **Integrar el Port con el entorno urbano y metropolitano** a través de actuaciones para fomentar el conocimiento y la transparencia del Port hacia la ciudadanía e integrar mejor las instalaciones portuarias en la trama urbana.
- **Garantizar la salud y la seguridad de las personas e instalaciones** del Port, como infraestructura crítica para la sociedad, mediante actuaciones y proyectos que aprovechen los nuevos medios tecnológicos disponibles.



## Sobre este apartado: alcance y contenido

Paralelamente a los datos corporativos, en este apartado de la Memoria Anual del Port de Barcelona 2020 se presentan los datos de sostenibilidad de las organizaciones adheridas al **Plan de Sostenibilidad Sectorial**, agrupadas y consolidadas y de una manera diferenciada.

El Plan de Sostenibilidad Sectorial (PSS) es un proyecto del Port de Barcelona que tiene como objetivos recoger, sistematizar y potenciar prácticas sostenibles entre las organizaciones que conforman la Comunidad Portuaria. Actualmente están adheridas cerca de un centenar de organizaciones.

Desde el 2015, y a través de una exhaustiva encuesta, el PSS recoge el estado de situación de las organizaciones adheridas mediante los principales indicadores que dan respuesta a las necesidades y expectativas de los grupos de interés del Port de Barcelona y presenta su evolución. El propio hecho de recogida de los datos es un esfuerzo que muestra cómo la sostenibilidad económica, social y medioambiental se convierte en un aspecto estratégico para las empresas que trabajan en el Port.

### Perfil de las organizaciones participantes

Las 89 organizaciones del Plan que han participado en la recogida de datos (ver anexo), incluida la APB, agrupan **más de 6.700 trabajadores** y representan casi un **18%** del total de organizaciones de la Comunidad Portuaria. Con el fin de ofrecer una imagen más cuidada y representativa de su impacto, la mayoría de los datos de este apartado de la memoria se presentan en porcentajes, y no en valores absolutos.

ORGANIZACIONES DEL PLAN PARTICIPANTES EN LA RECOGIDA DE DATOS, 2015-2020

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Organizaciones participantes</b>	43	54	63	75	78	89
% Comunidad Portuaria*	8,6%	10,8%	12,6%	15%	15,6%	17,8%
<b>TOTAL DE TRABAJADORES</b>	-	<b>3.892</b>	<b>4.624</b>	<b>6.446</b>	<b>6.532</b>	<b>6.721</b>

El volumen anual de facturación informado por las propias organizaciones es de más de **2,7 billones de euros en total**. Este dato se ha solicitado por primera vez este año, por lo que no se puede establecer ninguna comparativa.

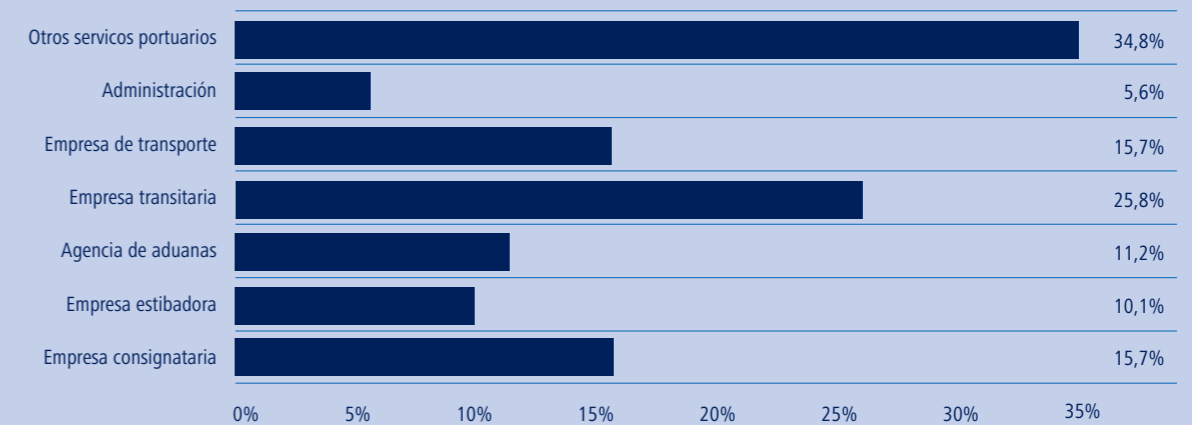
Por **sector de actividad**, más de una cuarta parte del total de organizaciones del Plan se dedican a tareas de la actividad transitaria.

\*estimado sobre 500 organizaciones

NÚMERO DE ORGANIZACIONES DEL PLAN, POR SECTOR DE ACTIVIDAD \*, 2020

	Empresa consignataria	Empresa estibadora	Agencia aduanas	Empresa transitaria	Empresa de transporte	Administración	Otros servicios portuarios
	14	9	10	23	14	5	31
	15,7%	10,1%	11,2%	25,8%	15,7%	5,6%	34,8%

MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR SECTOR (en toneladas), 2020



Por **volumen de la plantilla**, el sector más representado en el Plan -aparte de "otros servicios" - también es el dedicado a la actividad transitaria (21%).

VOLUMEN DE LA PLANTILLA DE LAS ORGANIZACIONES DEL PLAN, POR SECTOR DE ACTIVIDAD (% sobre total), 2020



\*Algunas organizaciones puede que trabajen en más de un sector, es por ello que el porcentaje total suma más de 100%.

En función de su volumen de empleo, un 81,6% de las organizaciones participantes tienen menos de 100 personas en plantilla y representan un 33,8% del total; la gran mayoría (93%) tiene una plantilla inferior a 250 personas y ocupa el 58% del total; y una sola organización representa el 15% del empleo total en el ámbito del PSS.

ORGANIZACIONES QUE RESPONDEN LA ENCUESTA, POR VOLUMEN DE PLANTILLA (PERSONAS Y %), 2020

	Total empresas	% empresas	Total empleo	% empleo
1-50 personas	56	64,4%	1.122	16,7%
51-100 personas	15	17,2%	1.148	17,1%
101-150 personas	5	5,7%	586	8,7%
151-250 personas	2	2,3%	345	5,1%
201-250 personas	3	3,4%	665	9,9%
251-300 personas	2	2,3%	523	7,8%
301-350 personas	1	1,1%	309	4,6%
451-500 personas	1	1,1%	494	7,4%
501-550 personas	1	1,1%	521	7,8%
1.001-1.050 personas	1	1,1%	1.008	15%
<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>100%</b>	<b>6.721</b>	<b>100%</b>

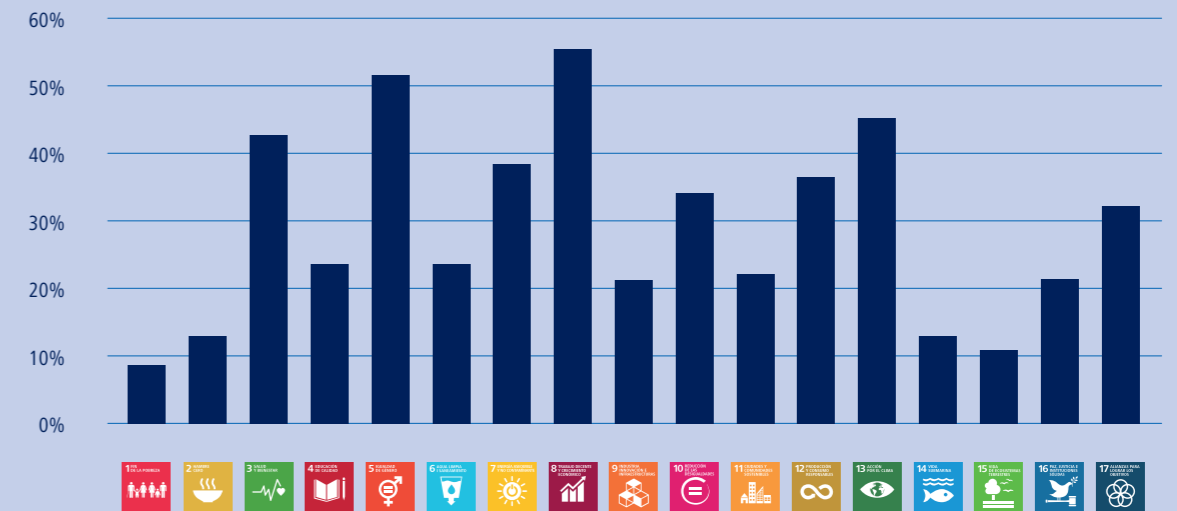
Nota: dos empresas no han respondido sobre el número de personas en plantilla.

## El compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

En la encuesta a las organizaciones del Plan se han incluido, por primer año, preguntas específicas sobre los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) y la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible. El **52,8% de las organizaciones tienen incorporados a su estrategia de negocio algunos de los ODS** y la mayor contribución se hace en los siguientes:

- ODS 8 (trabajo decente y crecimiento económico): 55,3%
- ODS 5 (igualdad de género): 51%
- ODS 13 (acción por el clima): 44,7%
- ODS 3 (salud y bienestar): 42,5%

CONTRIBUCIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DEL PLAN A LOS ODS, 2020



Aquí se especifican el tipo de acciones y actuación de las organizaciones del Plan durante el 2020, que responden a los diferentes ODS.

ACCIONES DE LAS ORGANIZACIONES DEL PSS QUE RESPONDEN A LOS ODS, 2020

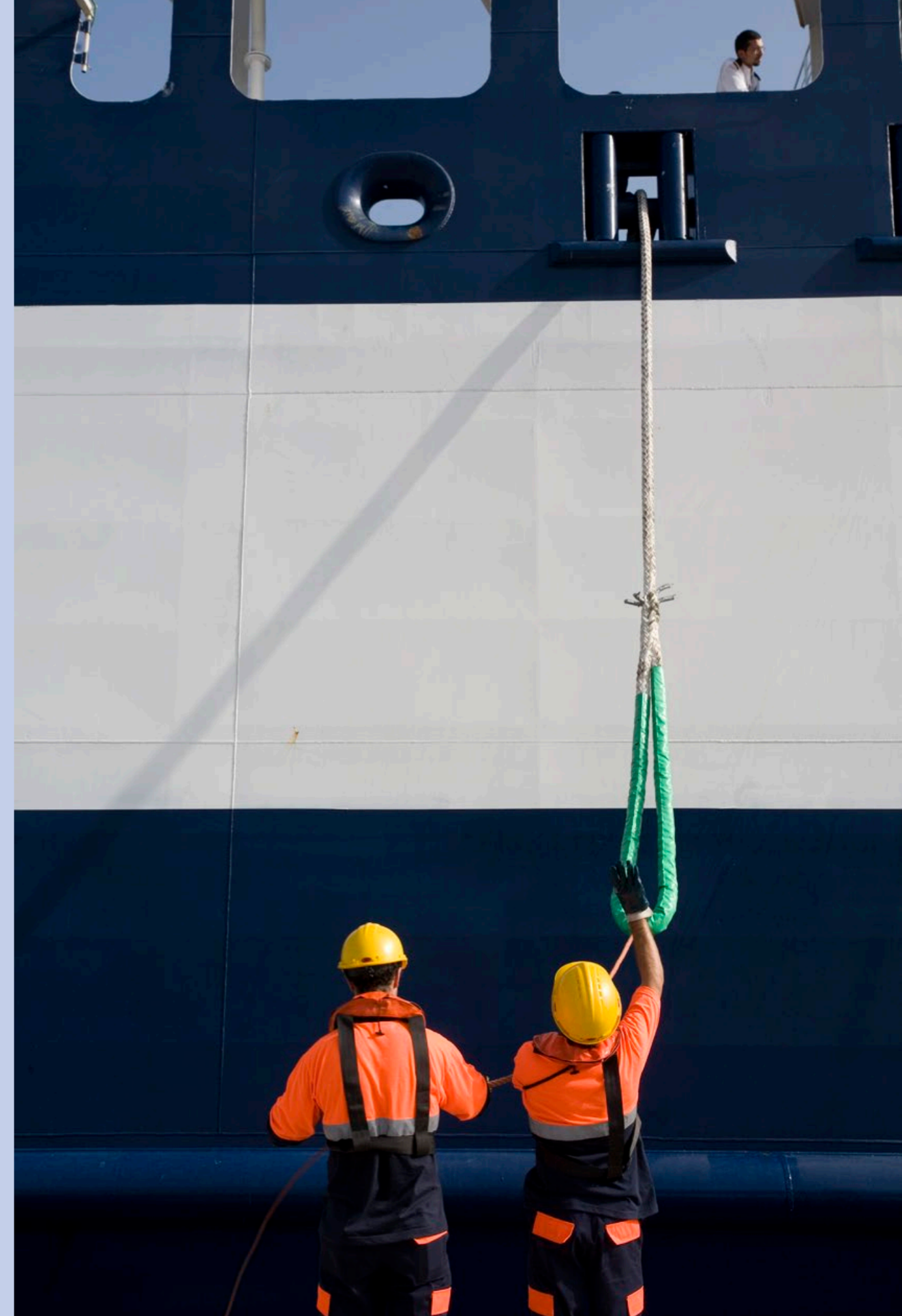
ODS	Objetivo	Acciones que se llevan a cabo
1	<b>Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo</b>	Participación en el proyecto YEP MED financiado por el Programa ENI de la Comisión Europea que tiene como objetivo la promoción de la inclusión social y lucha contra la pobreza a través de la formación a jóvenes en situación de vulnerabilidad y mujeres, en competencias profesionales necesarias dentro de la comunidad logística portuaria y generando empleo con la contratación de los alumnos formados.
2	<b>Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible</b>	Colaboración con la Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL). Participación en campañas de recogida de alimentos y otros productos básicos. Colaboración con Cruz Roja en la campaña de apoyo a familias vulnerables.
3	<b>Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades</b>	Cursos de formación sobre hábitos de vida saludables. Programas específicos para mejorar problemas de espalda, dejar de fumar, charlas de prevención de cáncer, espacios cardioprottegidos. Acompañamiento psicológico para los trabajadores y sus familiares. Patrocinios de actos de promoción de la salud y prevención del cáncer, con la Asociación Española Contra el Cáncer (AECC). Impulso de la práctica del deporte y de actividades culturales a través de un club de deporte específico para los trabajadores. Programas de vigilancia para la salud y salud activa para los trabajadores. Reducción de accidentes a partir de una forma implantación de protocolos. Seguro de salud para la totalidad de la plantilla. Potenciación de la conciliación vida laboral y familiar.



ODS	Objetivo	Acciones que se llevan a cabo
	<b>Garantizar una educación inclusiva y de calidad para todos y promover el aprendizaje a lo largo de la vida</b>	Formación interna. Participación en el programa Fórmate en el Port. Alianzas y colaboraciones en programas de FP Dual. Alumnos procedentes de Europa, Latinoamérica, EEUU, África y Asia en los cursos de la Escuela Europea, donde se ha trabajado un sistema de calidad (Course Quality Check) de las actividades formativas. Convenios de colaboración con escuelas profesionales y universidades.
	<b>Lograr la igualdad entre géneros y empoderar todas las mujeres y niñas</b>	Plan de igualdad de género. Políticas internas de igualdad. Creación del Consejo de la Mujer. Comité de Igualdad para promover y defender los derechos de la mujer, formado por trabajadores / as.
	<b>Garantizar la disponibilidad de agua y el saneamiento para todos</b>	Barreras de contención y depuración de aguas de actividad. Actuaciones para el saneamiento de las aguas del Port. Buenas prácticas de higiene. Defensa de la calidad del agua subterránea. Filtros para potabilizar el agua. Reducción del consumo de agua del túnel de lavado con recirculación del agua y sistema de filtrado. Fuentes con filtración para el personal de la empresa. Uso eficiente de los recursos hídricos.
	<b>Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos</b>	Nuevas soluciones energéticas para avanzar hacia una economía baja en carbono, como los gases renovables (biometano e hidrógeno). Promoción del gas natural en el transporte. Certificación de origen renovable de la energía suministrada. Cambio a comercializadora con energía 100% renovable. Energía asequible, segura, sostenible y moderna introduciendo el gas natural como combustible de movilidad (GNL) Gestión energética eficiente para minimizar las emisiones de CO <sub>2</sub> Instalación fotovoltaica en la terminal.
	<b>Fomentar el crecimiento económico y el empleo inclusivos y sostenibles, y el trabajo decente para todos</b>	Salarios por encima de convenio. Contratación de personas jóvenes. Incorporación en plantilla de estudiantes que han estado en prácticas. Contratación de personas con discapacidad. Contratación de personas en situación de riesgo y / o exclusión social. Formación continuada para el personal. Incorporación al código ético de aspectos relacionados con el empleo.
	<b>Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación</b>	Inversión en equipamientos energéticamente más eficientes y respetuosos con el medio ambiente. Electrificación de muelles. Rediseño de los productos y servicios teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad. Cambio de combustible tradicional a GNL. Participación en espacios de generación de ideas para potenciar la innovación.

ODS	Objetivo	Acciones que se llevan a cabo
	<b>Reducir la desigualdad dentro y entre los países</b>	Desarrollo del Plan de igualdad. Apuesta por una plantilla diversa. Formación de jóvenes marroquíes para su contratación. Formación específica para jóvenes en situación de riesgo y / o vulnerabilidad social. Formación de personas con discapacidad o en riesgo de exclusión a través de la potenciación de las habilidades relacionales y profesionales.
	<b>Hacer las ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles</b>	Política interna de regulación de contaminación acústica. Compromiso con donaciones y voluntariado en las ciudades donde se tiene presencia. Actividades de inserción con la colaboración de organizaciones locales que trabajan por la inserción sociolaboral donde se tienen las oficinas corporativas. Promoción del uso del transporte público. Reducción de emisiones durante la permanencia de los barcos en el puerto.
	<b>Garantizar modelos de consumo y producción sostenibles</b>	Revalorización de residuos. Compra de productos sostenibles. Consumibles de material biodegradable. Control de proveedores, potenciando modalidades de consumo y producción sostenibles. Disminución de la generación de residuos mediante actividades de prevención, reducción, reciclado y reutilización. Revisión de todo el proceso de gestión de los productos químicos y de todos los residuos a lo largo de su ciclo de vida, para minimizar los impactos negativos. Certificado Internacional de Sostenibilidad y Huella de Carbono ISCC para el proceso de reciclaje de los residuos de hidrocarburos recogidos en los barcos. Reaprovechamiento de recursos, como mobiliario o equipamiento informático, para su reutilización. Reducción de aguas residuales. Reducción de consumo de papel y plástico. Estudios de eficiencia energética. Reducción del consumo eléctrico cambiando a tecnología LED. Utilización de botellas reutilizables personalizadas e instalación de fuentes.
	<b>Tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos</b>	Adaptación e incorporación de barcos con nuevas tecnologías que reduzcan las emisiones de CO <sub>2</sub> y N <sub>ox</sub> . Remodelación de las instalaciones para optimizar los consumos de agua y de energía; adquisición de un camión híbrido; y optimización de rutas de transportes y programación del mantenimiento de los vehículos. Estudio de huella de carbono. Nueva propuesta formativa relacionada con el cambio climático y economía circular en almacenes logísticos y terminales portuarias. Implantación de un sistema de gestión. Adhesión a organizaciones globales. Certificaciones ambientales. Uso de vehículo eléctrico: instalación de cargadores con carga gratuita para el personal de la empresa. Proyectos internos específicos para incrementar la eficiencia energética y reducir consumos. Reducción de emisiones por el cambio a GNL.

ODS	Objetivo	Acciones que se llevan a cabo
14	<b>Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos</b>	<p>Proyecto de conservación del rorcual común.</p> <p>Colaboración con universidades y organizaciones medioambientalistas para el avistamiento de cetáceos y protección de posidonia.</p> <p>Recogida de los residuos provenientes de buques.</p> <p>Promoción de visitas a centros marítimos garantizando el bienestar animal.</p>
15	<b>Promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, luchar contra la desertificación, detener y revertir la degradación del suelo y la pérdida de biodiversidad</b>	<p>Compra de productos respetuosos con las personas y el medio ambiente, como café de comercio justo.</p> <p>Proyecto específico para la naturalización de la Zona Franca.</p> <p>Reducción de residuos banales generales.</p> <p>Reducción del consumo de productos envasados en plástico.</p>
16	<b>Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas</b>	<p>Código ético y código de conducta.</p> <p>Políticas de <i>antibribery</i> y anticorrupción.</p>
17	<b>Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible</b>	<p>Colaboración con organizaciones internacionales que promueven comportamientos responsables y sostenibles.</p> <p>Adhesión al Pacto Mundial de las Naciones Unidas.</p> <p>Convenios y colaboraciones con programas específicos de las administraciones públicas y apoyo en sus políticas públicas y sociales.</p> <p>Participación activa en proyectos promovidos por el Port para potenciar y desarrollar los ODS.</p> <p>Impulso y participación en grupos de trabajo.</p> <p>Adhesión a organizaciones específicas en materia de RSC, como Respon.cat y Forética.</p> <p>Presencia en jornadas y talleres para compartir buenas prácticas.</p> <p>Realización y verificación de memorias de sostenibilidad.</p>

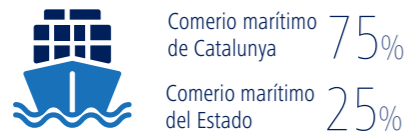
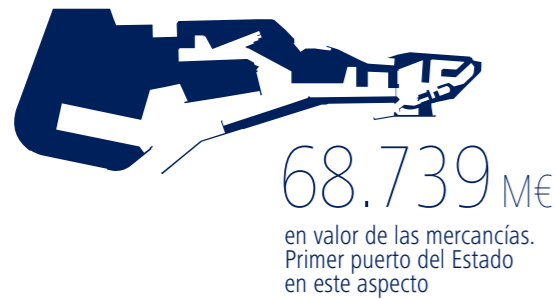




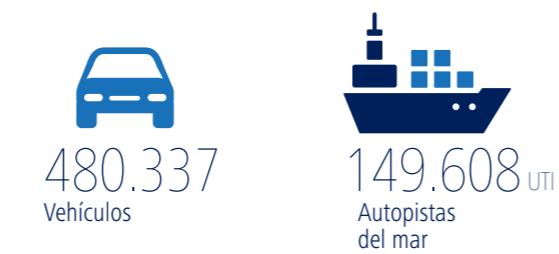
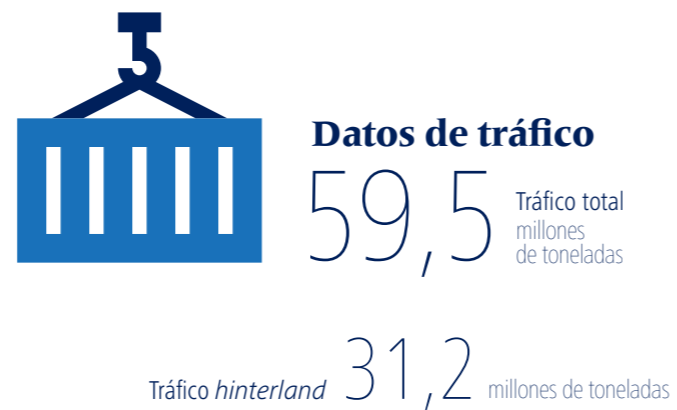
# 03 Datos relevantes 2020

## Desarrollo del valor económico

### Aportación a la economía



### Datos económicos



## Desarrollo del valor social



## Desarrollo del valor medioambiental

### Estrategia intermodal





89 Organizaciones participantes

2,7 B€ facturación total

6.700 trabajadores

36% participa en iniciativas externas sobre sostenibilidad

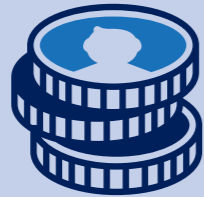
27% elabora memorias de sostenibilidad

## Desarrollo del valor económico

Inversión en I+D+i 8,4% sobre total organizaciones del Plan

Ayudas económicas recibidas del Estado o Unión Europea

22,5% organizaciones



## Desarrollo del valor medioambiental

Sistemas de gestión ambiental certificados

47% organizaciones

Inversiones en medio ambiente 50% empresas

I+D+i en medio ambiente 72 proyectos



Calcula huella de carbono

18,3% empresas

## Desarrollo del valor social



Presencia y rol de la mujer

29,2% de la plantilla

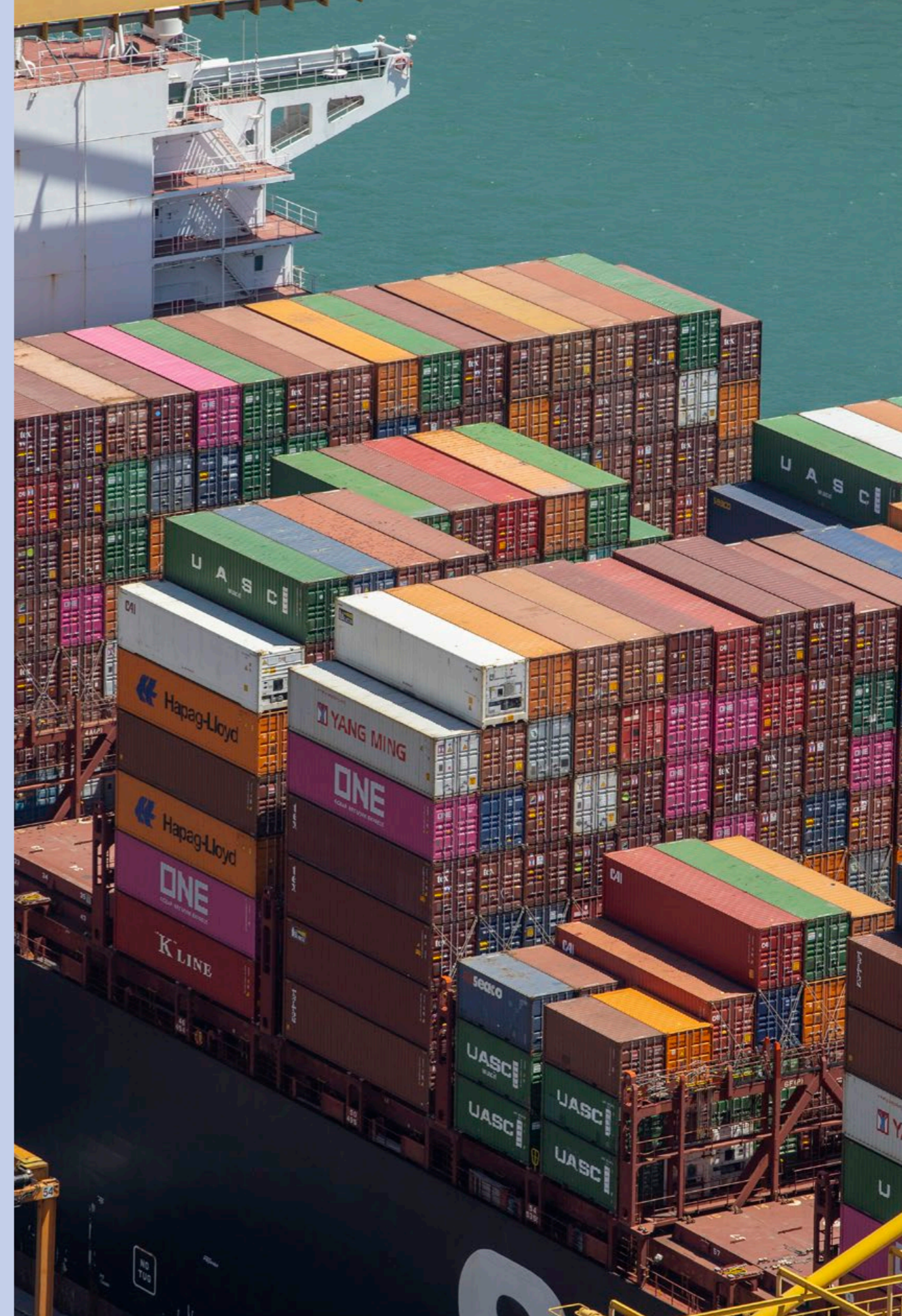
21,2% ocupa cargos directivos

48,8% tiene planes de igualdad

FORMACIÓN  
85.742,73 horas

Servicio de prevención de riesgos laborales

92,8% organizaciones





# 04 Gestión y ámbito de negocio

El Port de Barcelona se entiende como el conjunto de actividades que, en el entorno de la infraestructura portuaria, llevan a cabo una serie de organizaciones públicas y privadas gestionadas independientemente, pero coordinadas y lideradas por la Autoridad Portuaria de Barcelona y con una estrategia global común.

## ORIENTACIÓN A LOS ODS



### Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas

El Port y la Comunidad Portuaria trabajan para crear instituciones eficaces, responsables y transparentes a todos los niveles. Asimismo, velan por el acceso público a la información, protegiendo las libertades fundamentales, conforme a las leyes nacionales y los acuerdos internacionales.

- Código ético del Port de Barcelona, aprobado en 2015



### Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible

El propio trabajo portuario implica relacionarse e interrelacionarse con diversidad de empresas. Más allá de la estricta relación contractual, se promueve la participación en organizaciones que buscan construir un marco de comercio estable y universal.

- Adhesión del Port al Pacto Mundial de las Naciones Unidas desde 2015



### Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación

La estrategia del "puerto en red" busca acercar los servicios del Port a los usuarios a través de infraestructuras y servicios más sostenibles que las alternativas tradicionales. Las organizaciones del Port se comprometen en la búsqueda de estándares de calidad.

- 149.608 camiones retirados de la carretera por los servicios de *short sea shipping*
- 3.531 millones de VAB aportados por la actividad portuaria
- 96 actividades portuarias certificadas con la Marca de Calidad

## SOBRE LOS DATOS

Este apartado es una fotografía del momento actual del Port de Barcelona desde el punto de vista de su gestión y organización. Describe los rasgos principales de su gobernanza y funcionamiento, define sus grupos de interés y explica las líneas estratégicas que determinan la actuación del Port de Barcelona y su idea de desarrollo de negocio.

## Los actores del Port de Barcelona

### El liderazgo: La Autoridad Portuaria de Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) es un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tiene a su cargo la administración, el control, la gestión y la explotación del Port de Barcelona. Es la organización que lidera el Port como conjunto, que sienta las bases para su funcionamiento y la búsqueda de un objetivo común, y que ostenta su representación.

Como entes públicos, las autoridades portuarias dependen del Ministerio de Fomento a través del Organismo Público Puertos del Estado. Desde el punto de vista jurídico, se rigen por una legislación específica; fundamentalmente, por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Ley de Puertos). Las autoridades portuarias proveen el espacio e infraestructuras portuarias y regulan las operaciones desarrolladas en el puerto.

Las principales funciones y competencias de la Autoridad Portuaria de Barcelona son:

- Gestionar y controlar los servicios portuarios y comerciales.
- Prestar los servicios generales del Port.
- Ordenar la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios.
- Planificar, proyectar, construir, conservar y explotar las obras y servicios del Port.
- Gestionar el dominio público portuario y de señales marítimas.
- Optimizar la gestión económica y la rentabilidad del patrimonio y de los recursos.
- Fomentar las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- Coordinar las operaciones de los diferentes modos de transporte en el espacio portuario.
- Ordenar y coordinar el tráfico portuario (marítimo y terrestre).

### La Comunidad Portuaria

El Port de Barcelona es una idea de servicio y calidad compartida, que vincula en clave de cooperación todos los agentes, organismos y administraciones que participan en la actividad portuaria. Todos estos agentes se agrupan bajo el nombre de Comunidad Portuaria del Port de Barcelona (CP), formada por más de 450 administraciones, entidades y empresas ubicadas en el recinto portuario o en su entorno, y que en este documento se denominan "organizaciones".

La Comunidad Portuaria no tiene personalidad jurídica propia, sino que se rige por regímenes jurídicos diversos, ya que aglutina sociedades limitadas, sociedades anónimas, comunidades de bienes, fundaciones y administraciones, cada una con derechos y leyes específicos de aplicación (ver anexo).



## Los grupos de interés

Para cumplir el objetivo de dar respuesta a la demanda de información y expectativas de los grupos de interés, es imprescindible tenerlos bien definidos.

Para el Port de Barcelona se han identificado un total de **8 grupos de interés y 26 subgrupos de interés**. Desde la perspectiva de la Autoridad Portuaria de Barcelona, hay que considerar además como grupo de interés prioritario y específico a las **empresas concesionarias**, que gestionan terminales e instalaciones en los terrenos portuarios.

Grupo 1	Clientes
1.1	Importadores / exportadores
1.2	Armadores
1.3	Pasajeros
1.4	Industria próxima

Grupo 2	Administraciones
2.1	Unión Europea
2.2	Gobierno central
2.3	Generalitat
2.4	Ayuntamientos y área metropolitana

Grupo 3	Trabajadores
3.1	Empleados de la administración
3.2	Empleados de empresas de la comunidad logística portuaria
3.3	Empleados de estiba
3.4	Tripulantes

Grupo 4	Proveedores
4.1	Servicios generales
4.2	Servicios específicos del sector portuario

Grupo 5	Sociedad
5.1	Ciudadanos
5.2	Entidades sociales
5.3	Usuarios de espacios Port Vell

Grupo 6	Medios de comunicación
6.1	Medios generalistas
6.2	Medios especializados nacionales e internacionales
6.3	Redes sociales

Grupo 7	Instituciones
7.1	Comunidad educativa (universidades, escuelas, museos)
7.2	Instituciones de investigación / centros tecnológicos
7.3	Fundaciones
7.4	Asociaciones de puertos
7.5	Colegios profesionales

Grupo 8	Inversores
8.1	Inversores privados





## La infraestructura

El Port de Barcelona es la principal infraestructura de transporte y servicios de Catalunya y un puerto de referencia de la región euromediterránea, en el que trabajan más de 450 organizaciones. Dispone de 91 líneas regulares que conectan, de manera directa, la capital catalana con 198 puertos de los cinco continentes y es un puerto especializado en carga general y mercancías de alto valor añadido. Situado al pie de la montaña de Montjuïc, ocupa el tramo de costa comprendido entre la Barceloneta y la desembocadura del río Llobregat.

El Port se estructura en torno a tres grandes unidades de negocio:

- **El puerto comercial**, que concentra las actividades dedicadas a tráficos específicos.
- **El puerto logístico**, ligado al comercial y base para consolidar el modelo de puerto en red.
- **El puerto ciudadano**, parte del puerto recuperada para usos urbanos, náuticos y deportivos.



### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENERALES DEL PORT DE BARCELONA

Situación	
Latitud	41° 21' N
Longitud	2° 10' E

Mareas	
Amplitud	125 cm

Entrada	
Bocana Sur	Orientación 191,8° Anchura 370 m Calado 16 m
Bocana Norte	Orientación 205° Anchura 145 m Calado 11,50 m
Superficie terrestre	1.113,2 ha
Muelles y atraques	23,183 km
Rampas ro-ro	30
Calados	fins a 16 m
Remolcadores	9 (1.213 kW / 2.943 kW)

Almacenaje	
Cubierto	203.304 m <sup>2</sup>
Descubierto	5.023.964 m <sup>2</sup>

Dique seco	
Eslora	215 m
Manga	35 m
Capacidad	hasta 50.000 t de peso muerto
Grúas de muelle	27 (de contenedores)

Terminales especializadas	
Terminales de contenedores y polivalentes	3
Terminales de automóviles	2
Terminal de café y cacao	1
Terminales de líquidos a granel	9
Terminales de sólidos a granel	5
Terminales de ferris	3
Terminales de cruceros	8

# Gobernanza y funcionamiento

## Órganos de gobierno

A continuación, se detalla la composición a finales de 2020 de los principales órganos de gobierno del Port de Barcelona desde la perspectiva general, corporativa y sectorial.

### CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

Es el máximo órgano de gobierno del Port de Barcelona y en él están representadas las principales administraciones públicas con intereses en el Port, así como los agentes sociales y sectores relevantes en el ámbito portuario. Durante este año marcado por la pandemia mundial no se ha producido ningún cambio en el Consejo y su composición a 31 de diciembre de 2020 era la siguiente:

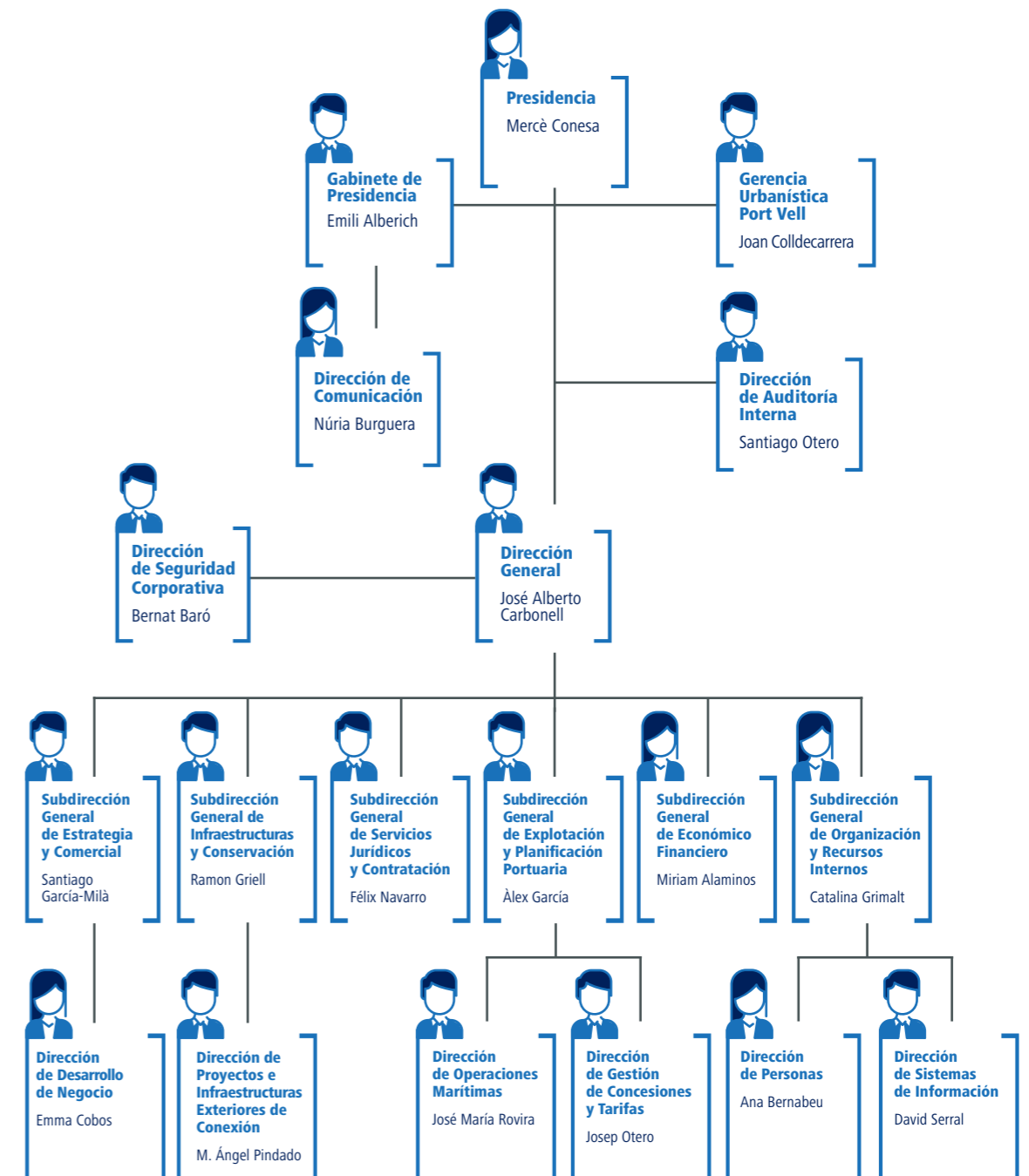
<b>Presidenta</b> Mercè Conesa i Pagès
<b>Vocal nato</b> Francisco J. Valencia Alonso, capitán marítimo
<b>Director general</b> José Alberto Carbonell Camallonga
<b>Vocales en representación de la Administración General del Estado</b> Teresa Cunillera i Mestres, delegada del Gobierno en Catalunya Álvaro Sánchez Manzanares, secretario general de Puertos del Estado Cristina Ozores Jack, abogada del Estado
<b>Vocales en representación de la Administración de la Generalitat de Catalunya</b> Antoni Llobet de Pablo, presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Barcelona Xavier Tàrraga Martínez, coordinador de la zona catalano-balear de la Coordinadora Estatal de Estibadores Jordi Trius Traserra, presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos de Barcelona Emili Sanz Martínez, presidente de la Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (ATEIA-OLTRA Barcelona)
<b>Vocales en representación de los municipios en los que se localiza la zona de servicio del Port de Barcelona</b> Janet Sanz Cid, segunda teniente de alcaldía del Ayuntamiento de Barcelona Lluís Mijoler Martínez, alcalde del Ayuntamiento del Prat de Llobregat
<b>Vocales en representación de las cámaras de comercio, de organizaciones empresariales y sindicales y sectores relevantes en el ámbito portuario</b> Xavier Sunyer i Déu, Cámara de Comercio de Barcelona Xabier María Vidal Niebla, presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona José Pérez Domínguez, CCOO Carlos González Quirós, UGT

Composición del Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2020

### COMITÉ DE DIRECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

Es el órgano de gestión que reúne las diferentes áreas funcionales de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB). Lo forman, entre otros, los subdirectores y subdirectoras generales y los directores y directoras de las diferentes áreas que constituyen la organización.

Desde las áreas y departamentos de la APB se gestiona la infraestructura en general y se plantea y lidera la estrategia común de todo el Port de Barcelona y su Comunidad Portuaria.



Composición del Comité de Dirección a 31 de diciembre de 2020



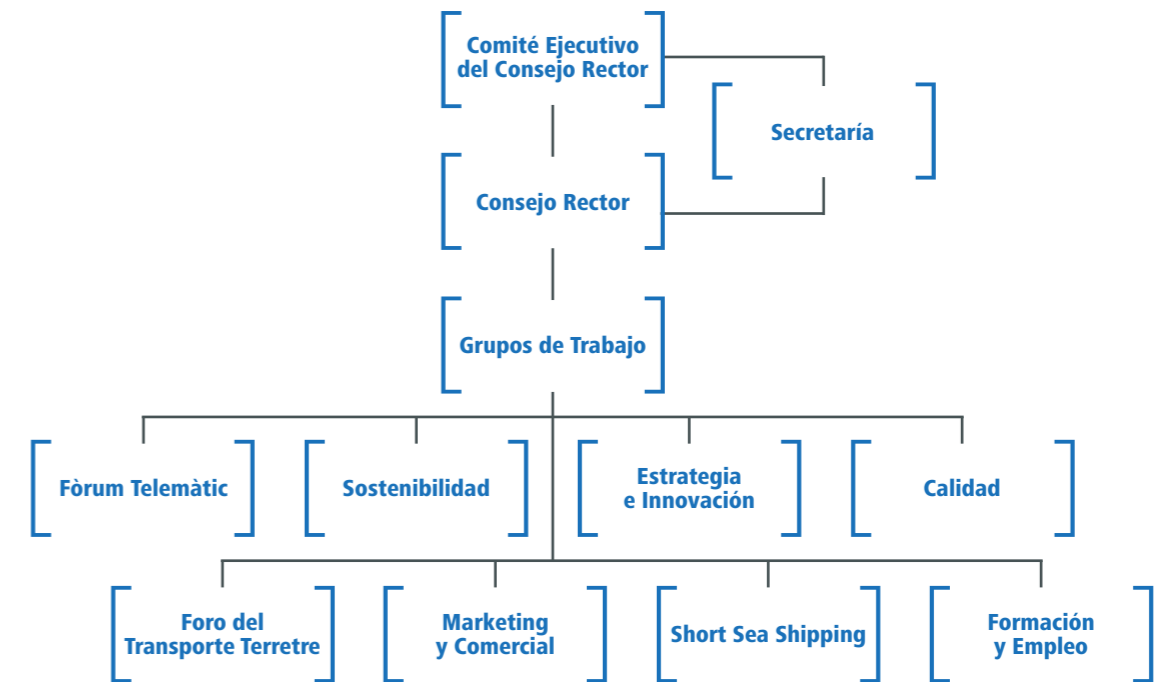
### CONSEJO RECTOR PARA LA PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

Es el órgano que materializa la voluntad de cooperación entre las organizaciones públicas y privadas que llevan a cabo su actividad en el ámbito portuario de Barcelona y otras relacionadas con el comercio internacional, por lo que están implicados todos los actores del negocio portuario y representa la Comunidad Portuaria.

Su finalidad es promover todas las actuaciones que refuercen la marca Port de Barcelona como comunidad de negocio y que favorezcan el proceso de expansión nacional e internacional de este, con el fin de aumentar y fidelizar tráfico de mercancías y potenciar su imagen.

ADIF-Gerencia Terminales de Mercancías Norte-Este	Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar
Aduanas Pujol y Rubio	Corporación de Prácticos del Port de Barcelona
Aeropuerto de Barcelona, AENA	Delegación del Gobierno español en Catalunya - Ministerio de Agricultura i Pesca
Agencia Estatal de la Administración Tributaria en Barcelona	Delegación del Gobierno español en Catalunya - Ministerio de Sanidad y Consumo
ALFIL LOGISTICS	ICEX
AMETRACI - Asociación Mediterránea Transportistas de Contenedores e Intermodal	Aduana de Barcelona
APM TERMINALS	Escola Europea - Intermodal Transport
Apostolado del Mar - Stella Maris	ESTIBARNA – SAGEP
ÁREA PIF - Port de Barcelona	Facultad de Náutica de Barcelona
Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores	Federación de Comunicación y Transporte – CCOO
Asociació Catalana de Empresas Concesionarias	Federación Nacional de Transportes, Comunicaciones y Mar - UGT
Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos de Barcelona	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona	Gerencia Urbanística Port Vell
ATEIA-OLTRA Barcelona	Gobierno de España - Delegación en Catalunya
Barcelona Catalunya Centre Logístic	Grimaldi Logística España, S.L.
Barcelona Clúster Nàutic	Masiques, Servicios Logísticos y Aduaneros
Cámara de Comercio de Barcelona	Miquel Torres, S.A. / TRANSPRIME
Capitanía Marítima de Barcelona	PIMEC
CILSA	Port de Barcelona
Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona	Portcemen, S.A.
Cofradía de Pescadores de Barcelona	Ports de la Generalitat
Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Catalunya	RENFE-Gerencia de Producción Norte-Este de Mercancías y Logística
Consorcio de la Zona Franca de Barcelona	SINTRAPORT
	TRANSPRIME
	Unión Catalana de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UCEAC - UNESPA)

El Consejo Rector está constituido por un total de **68 profesionales** de las empresas participantes y se estructura en un **Comité Ejecutivo y 8 Grupos de Trabajo**. Estos están organizados por escenarios estratégicos e integrados por representantes de los agentes y actores del Port, todos técnicos y expertos de la Comunidad Portuaria.



### Los principios de actuación

#### TRANSPARENCIA

Las administraciones y entidades públicas están sometidas a legislación en temas de transparencia, expresada en la **Ley 19/2013, de 9 de diciembre**, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Esta ley, salvo casos específicos, no afecta a las organizaciones que se regulan por el derecho privado.

Además de esta memoria, la **Autoridad Portuaria de Barcelona** pone a disposición información de diferente tipo (institucional, organizativa y de planificación; de relevancia jurídica, y económica, presupuestaria y estadística), tanto a través de la página web como de la solicitud específica de información a través del portal **de OpenData**.

## ÉTICA E INTEGRIDAD

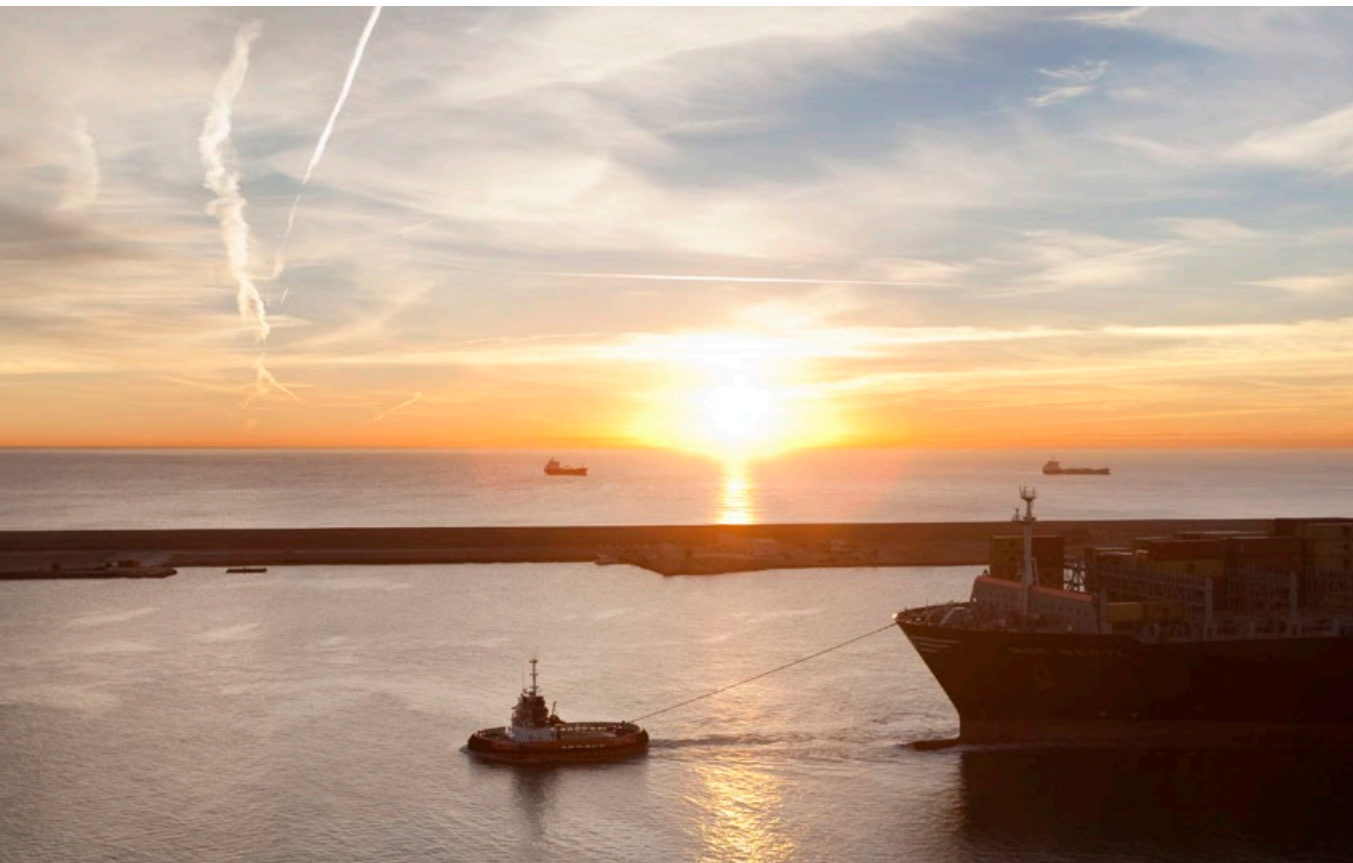
Una forma de hacer explícito el compromiso de ética y la integridad como aspecto esencial del gobierno de cualquier organización es la disposición de un código ético o de buen gobierno, un reglamento interno específico, o procesos internos de *compliance* que incluyan los aspectos citados.

El **Código Ético del Port de Barcelona**, aprobado en mayo de 2015, tiene como finalidad establecer los valores y las pautas de conducta que deben presidir el comportamiento de todas las personas que trabajan, tanto en el desarrollo diario como en las relaciones que se mantienen con los grupos de interés.

## SOSTENIBILIDAD

El Port de Barcelona se adhirió desde un inicio, en 2015, al **Pacto Mundial de las Naciones Unidas** y a sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), a los que orienta su actuación, como refleja este documento, la Memoria Anual 2020 del Port de Barcelona.

También el nuevo **IV Plan Estratégico del Port de Barcelona (2021-2025)**, cuya redacción ha finalizado este año 2020, articula la actuación a corto, medio y largo plazo del Port entorno a la sostenibilidad, como se explica en el capítulo “La orientación a la sostenibilidad” de esta memoria.



## Aportación de valor

El Port de Barcelona es uno de los principales vertebradores de desarrollo económico del país. Tiene un papel clave en la internacionalización de las empresas, ya que actúa como enlace físico entre estas y sus mercados y representa uno de los principales factores de competitividad para la localización de empresas. Pero, además, el objetivo prioritario del Port de Barcelona es el **impulso sostenible de la actividad portuaria y de las cadenas logísticas** que utilizan el Port.

En este sentido, destaca que el Port de Barcelona es referencia mundial por tener un Plan de Sostenibilidad Sectorial que reúne a varias organizaciones de toda la Comunidad Portuaria.

## Contribución al valor añadido bruto

Dada la relevancia del Port para el territorio, en la aportación de valor de la actividad portuaria hay que considerar más allá de las meras cifras derivadas del volumen de tráfico y el movimiento de pasajeros registrados. En este sentido, el valor añadido bruto (VAB) que genera la actividad portuaria –medido como las rentas económicas procedentes de los servicios de empresas, organizaciones e instituciones prestados a lo largo de toda la cadena logística del transporte marítimo– determina la **importancia de un puerto como generador de riqueza y competitividad** en su entorno.

A la espera de una nueva actualización, prevista para el 2022, la última versión disponible del **estudio de impacto económico del Port de Barcelona**, con datos de 2017, determina que la actividad del Port de Barcelona aporta a la economía catalana **3.531 millones de euros** en términos de volumen de riqueza o VAB (el **1,7% del VAB de Catalunya** en aquel momento) y genera **41.200 puestos de trabajo directos e indirectos** (un **1,1% del empleo total de Catalunya**).

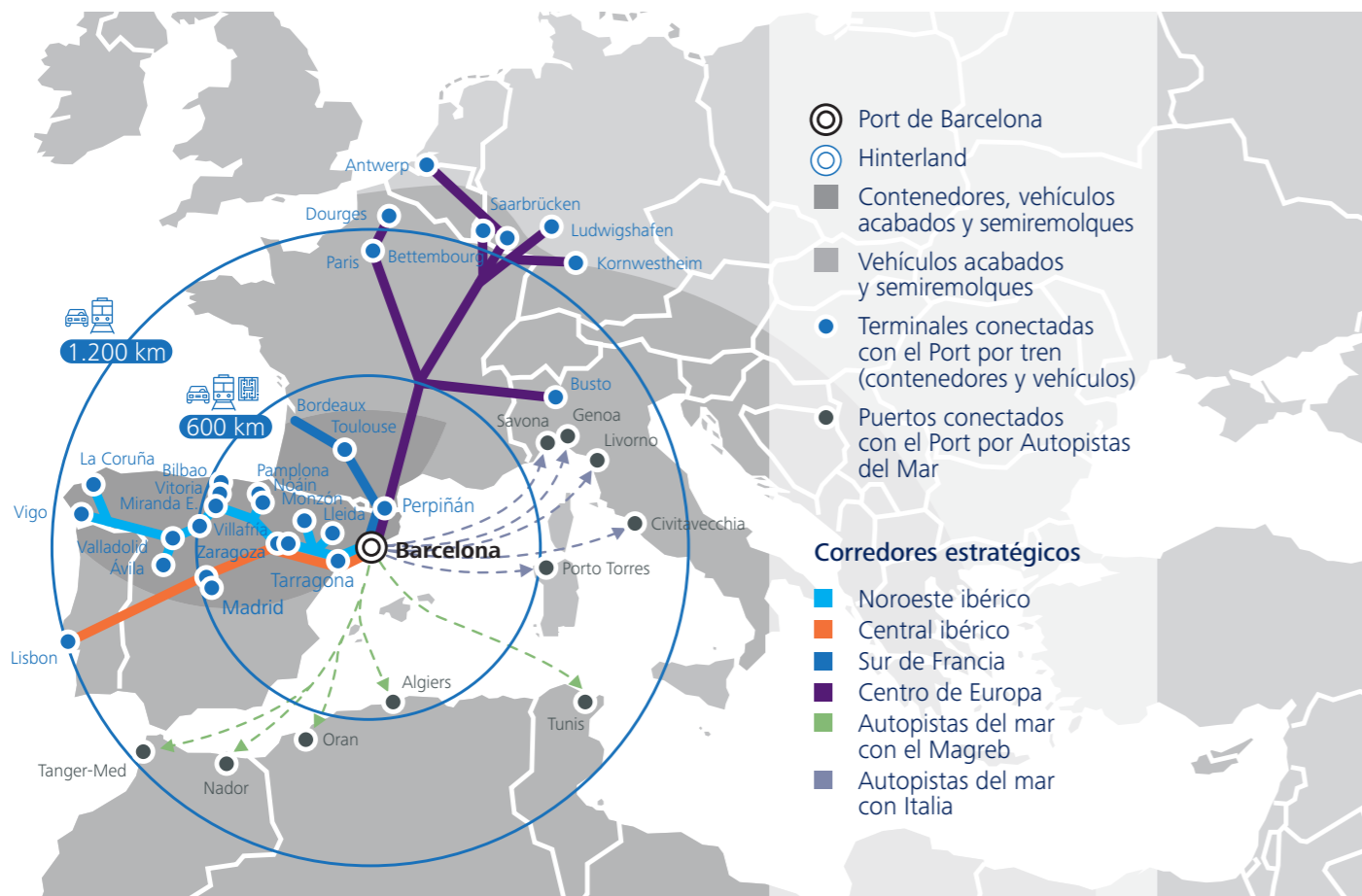


# Estrategia y Promoción

## El puerto en red

El Port desarrolla desde hace años una red de servicios e infraestructuras en puntos estratégicos de los mercados cercanos, con el fin de facilitar el encaminamiento de las cargas entre estas zonas y la capital catalana: el llamado "puerto en red". La promoción de la intermodalidad, a través de servicios ferroviarios y de *short sea shipping*, con el apoyo de las llamadas terminales marítimas interiores, permite que el Port se oriente totalmente a sus objetivos estratégicos. Es decir, ampliar mercado y, por tanto, crecer; promover en ellos servicios con los estándares de calidad del Port y, así, favorecer el desarrollo y la competitividad de sus actores; y hacerlo con criterios de sostenibilidad, a través de ahorro de emisiones, de tiempo y de dinero.

CONEXIONES DEL PORT DE BARCELONA CON EL HINTERLAND



## TERMINALES MARÍTIMAS INTERIORES

La Autoridad Portuaria de Barcelona participa directamente en cinco terminales marítimas interiores o puertos secos, que acercan los servicios portuarios a los operadores logísticos marítimos y los clientes importadores y exportadores de los territorios a los que sirve: Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ), Puerto Seco de Madrid - Coslada, Terminal Intermodal Empordà, Terminal Intermodal Centro - Puerto Seco de Azuqueca de Henares, Madrid, Terminal de Contenedores de Saint-Charles, Perpinyà.



A parte de la APB, también hay empresas de la Comunidad Logística que participan en la gestión de terminales intermodales conectadas con el Port:

- En Terminal Marítima de Zaragoza participan APM Terminales y Hutchison Ports.
- En Pla de Vilanoveta (Lleida) participa APMT Terminales.
- En Tarragona Mercaderies participan APMT Terminals y Transportes Portuarios.
- En Terminal de Noáin (Pamplona) participa Synergy, operador ferroviario de Hutchison.

Además, hay **operadores logísticos ferroviarios** que desarrollan servicios ferroviarios con el Port a través de terminales interiores, como con la Terminal Intermodal de Monzón (TIM), en Huesca, las terminales de PLAZA y LTA, en Zaragoza y las terminales de Miranda de Ebro y Villafra, en Burgos.

Terminal marítima interior	Tráfico
tmZ (Zaragoza)	164.433 TEU (+0,3%)
Terminal de Contenedores de Saint-Charles (Perpiñán)	39.212 TEU (+9%)
Terminal Intermodal de Monzón (Huesca)	contenedores: 67.705 TEU (+8%) graneles sólidos: 34.729 t



## SERVICIOS FERROVIARIOS

En el marco de la estrategia del puerto en red también se intensifican y desarrollan servicios ferroviarios regulares, frecuentes y de diferente tipo de productos con el Port.

### OFERTA FERROVIARIA DEL PORT DE BARCELONA

- **Peninsular para contenedores:** Zaragoza, Madrid, Pla de Vilanoveta (Lleida), Noain (Pamplona), Monzón (Huesca), Tarragona, Burgos, Vigo y Vitoria; además de los servicios de la terminal de Morrot en el resto del Estado español y Portugal
- **Internacional para contenedores:** desde Perpiñán y Le Boulou al resto de Francia, Luxemburgo, y Alemania; desde Morrot a Bélgica, Alemania e Italia
- **Para coches:** conexión con la mayoría de plantas de producción del Estado español y con Alemania
- **Para graneles:** Súrria, Martorell y Tarragona

### CONSOLIDACIÓN Y AMPLIACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS DEL PORT

Servicio / Conexión	Descripción	Operador	Hito 2020
Servicio de vehículos con Alemania	Primer servicio directo que transporta vehículos fabricados en Alemania y los distribuye en el Estado. El único que no requiere hacer transbordo o cambio de ejes en la frontera francesa. Tren más largo de ancho internacional que ha entrado en la península (685 m)	DB Cargo	Consolidada la oferta de 4 servicios semanales
Servicio para contenedores con Lleida	Nuevo servicio para contenedores entre Barcelona y la terminal de Pla de Vilanoveta (Lleida). Servicio iniciado en junio de 2020	APMT Railway	3 servicios semanales
Servicio para contenedores refrigerados y convencionales con Monzón (Huesca)	Nuevo servicio para contenedores refrigerados con la terminal de Monzón (Huesca). Iniciado en mayo del 2020. Adicional al ya existente para contenedores convencionales	MSC ( <i>reefer</i> ) y APMT Railway (convencionales)	4 servicios semanales ( <i>reefer</i> ) y 6 servicios semanales (convencional)
Servicio para contenedores refrigerados y convencionales con Villafraja (Burgos)	Ampliación del servicio existente para contenedores entre Barcelona y Villafraja con el transporte de contenedores refrigerados	APMT Railway	2 servicios semanales
Servicio para contenedores con Tarragona	Servicio para contenedores entre Barcelona y la terminal de Tarragona Mercaderies	Transportes Portuarios	Consolidado con una 8ª frecuencia semanal

Con el objetivo de potenciar su estrategia ferroviaria, el Port de Barcelona participa en diversos organismos vinculados al desarrollo y la promoción de servicios ferroviarios y del Corredor Mediterráneo (Ferrmed, Rail Freight Corridor 6 UE, Railgrup...).

## SERVICIOS DE SHORT SEA SHIPPING

Las autopistas del mar (ADM) o servicios de *short sea shipping* (SSS) son los servicios de transporte marítimo de corta distancia alternativos a la carretera que cumplen los criterios de frecuencia mínima de 3 salidas semanales y 3 escalas en diferentes puertos como máximo y integran totalmente en la estrategia del puerto en red. El Port de Barcelona tiene actualmente servicios de *short sea shipping* con puertos italianos y del norte de África.

Las **149.608 unidades de transporte intermodal (UTI)** registradas por estos servicios en 2020 se traducen en una cifra idéntica de camiones desviados de las carreteras en el modo marítimo, más eficiente a nivel económico y medioambiental. De esta manera se contribuye de manera notable al impulso de cadenas logísticas sostenibles en el ámbito del Mediterráneo.

## Promoción comercial

### REPRESENTACIONES DEL PUERTO

El Port de Barcelona cuenta con **ocho representaciones comerciales**, que tienen el objetivo tanto de consolidar y hacer seguimiento de la estrategia del puerto en red en los mercados cercanos como de reforzar y establecer nuevas relaciones en los mercados lejanos.

Los profesionales que las encabezan dependen de la Autoridad Portuaria y tienen su base en las siguientes zonas (consultar capítulo "Directorio" para los contactos):

- *hinterland*: Zaragoza, centro-norte peninsular, Madrid, Lyon y Toulouse (Francia)
- *foreland*: Argentina, China y Japón

### PARTICIPACIÓN EN FERIAS Y CONGRESOS

La participación del Port en eventos comerciales centrados en diferentes áreas de actuación tiene los siguientes objetivos:

- 1) promover, consolidar y posicionar sus tráficos estratégicos;
- 2) estudiar de primera mano las tendencias del mercado y las necesidades de usuarios y operadores
- 3) actuar como paraguas de la Comunidad Portuaria, a través de la promoción de participaciones conjuntas para crear sinergias y añadir valor y competitividad a las empresas del sector.

Debido a la situación de pandemia mundial, muchos calendarios se han visto alterados y algunas de las participaciones planificadas por el Port han resultado aplazadas o canceladas o han cambiado a formato virtual, como se detalla en el cuadro adjunto.

Participación con stand propio en ferias internacionales de logística y transporte	Semana de la Innovación del Transporte y la Logística (SITL)	París (FR)	marzo	cancelada
	Intermodal South America	Sao Paulo, (BR)	marzo	cancelada
	Transport Logistic China	Shanghai (CN)	junio	cancelada
	Salón Internacional de la Logística (SIL)	Barcelona (ES)	junio	cancelada
	China International Logistics Fair (CILF)	Shenzhen (CN)	octubre	virtual y presencial
	Black Sea Ports and Shipping	Istanbul (TR)	diciembre	cancelada
Presencia en ferias especializadas en el tráfico de frutas y verduras (productos frescos)	Fruit Logistica	Berlín (DE)	febrero	presencial
	Medfel	Perpiñán (FR)	abril	cancelada
	Fruit Attraction	Madrid (ES)	abril	virtual
Presencia en ferias especializadas en el tráfico de cruceros	Agrivac	Bayona (FR)	septiembre	cancelada
	Cruise Shipping Miami	Miami (US)	abril	virtual
Presencia en ferias o conferencias destacadas por la relevancia de la zona geográfica o mercado	Seatrade Mediterranean	Málaga (ES)	septiembre	cancelada
	<b>ASIA</b>			
	12 <sup>th</sup> WCA Worldwide Conference*	Macao (MO)	febrero	virtual, diciembre
	17 <sup>th</sup> SINO European Freight Forwarders Conference*	Hong Kong (HK)	noviembre	aplazada a 2021 virtual
	China International Import Expo (CIIE)	Shanghai (CN)	noviembre	solo público chino
*Organiza WCA (World Cargo Alliance) según el convenio entre WCA i China International Freight Forwarders Association, CIFA, ATEIA y Port de Barcelona				
<b>NORTE DE ÁFRICA</b>				
VIII Encuentro Hispano-Marroquí	Tánger (MA)	noviembre	cancelada	
<b>MERCADO FRANCÉS</b>				
Top Transport	Marsella (FR)	octubre	cancelada	
World Class Logistics	París (FR)	noviembre	cancelada	

Participaciones en otras ferias, congresos y conferencias relevantes	LetExpo - Logistics Eco Transport (ALIS)	Verona (IT)	marzo	cancelada	
	Breakbulk Europe	Bremen (DE)	mayo	cancelada	
	Petrochemicals Global Logistics Convention (PGLC)	Barcelona (ES)	junio	cancelada	
	Automotive Logistics Europe	Munic (DE)	julio	virtual	
	Mediterranean Ports and Shipping	Koper (SL)	septiembre	cancelada	
	Congreso de Puertos Lationamericanos AAPA	Cartagena de Indias (CO)	octubre	aplazada a 2021	
	Cool Logistics International	Rotterdam (NL)	octubre	virtual	
	Shipping Summit	Ámsterdam (NL)	octubre	cancelada	
	Smart Port Piers of the future	Barcelona (ES)	noviembre	virtual	
	Global Liner Shipping	virtual	noviembre	virtual	
	Participación en conferencias organizadas por asociaciones en que el Port de Barcelona es socio	<b>The Association of European Vehicle Logistics (EGC), sobre tráfico de vehículos</b>			
		EGC General Assembly & Spring Congress			virtual
		ECG Conference	Bruselas (BE)	octubre	cancelada
<b>Shortsea Promotion Center (SPC), sobre transporte marítimo de corta distancia</b>					
Conferencia anual				virtual	
Conferencias especializadas				virtual	
<b>European Coffee Federation (ECF), sobre tráfico de café</b>					
Conferencias especializadas				canceladas	

También se han cancelado los siguientes eventos, en los que el Port tenía previsto participar:

- XXIX Congreso Español del Café (Valladolid)
- Jornada Port de Barcelona (Madrid)
- Foro del Transporte AECOC (Madrid)

### MISIÓN EMPRESARIAL DEL PORT DE BARCELONA

El objetivo de la misión empresarial es promocionar y presentar el Port de Barcelona y su Comunidad Logística en diferentes mercados, a fin de generar y consolidar vínculos empresariales e institucionales que contribuyan a la internacionalización de las empresas de Catalunya.

Debido a la pandemia, la 22ª edición de la Misión Empresarial del Port de Barcelona ha tenido que modificar su destino inicial, que era Tailandia, y adaptarse al formato en línea. Así pues, bajo la marca **Port Summit Trade Mission Colombia 2020** ha tenido lugar la primera misión completamente virtual organizada por un puerto del sistema portuario español.

#### Participantes:

La misión en línea se ha celebrado los días 4 y 5 de noviembre y ha tenido un gran éxito de participación, con 600 inscritos del sector logístico portuario, comercio internacional y representantes institucionales, de los que 250 han sido colombianos, 250 catalanes y españoles, y el resto, de otros países, principalmente de Iberoamérica. Estas cifras han superado ampliamente las alcanzadas en las anteriores misiones presenciales y se ha alcanzado una participación muy alta en las ponencias celebradas durante los dos días.

#### Programa:

La primera jornada se ha dedicado a la oferta logística del Port de Barcelona y de los puertos de Colombia, y a debatir sobre la implantación de los respectivos planes de calidad. También se han dado a conocer los diferentes proyectos tecnológicos que se desarrollan en Colombia para digitalizar los procesos y facilitar el paso de las mercancías de importación y exportación.

La segunda jornada se ha articulado en torno a dos paneles. El primero ha tenido el objetivo de dar a conocer las mejoras que están realizando las administraciones aduaneras española y colombiana para adaptarse a los constantes cambios que se producen en el comercio internacional. El segundo ha consistido en presentar el evento Smart Ports. Piers of the Future 2020, y ha permitido reflexionar sobre qué papel pueden jugar los puertos y los operadores logísticos en el desarrollo de un modelo portuario sostenible y digitalizado.

#### Formato:

Port Summit Trade Mission Colombia 2020 ha sido accesible a través de una plataforma tecnológica propia que, paralelamente a la realización de las ponencias, ha permitido a las empresas participantes realizar *networking* en línea durante 15 días.


Este nuevo formato virtual ha puesto de nuevo de manifiesto el esfuerzo que se lleva a cabo, mediante la puesta en marcha de soluciones innovadoras y digitales, en todos los ámbitos del Puerto de Barcelona para generar valor para la economía y la sociedad en la que da servicio.

### Promoción comercial

Los ocho grupos de trabajo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria han trabajado en 2020 en diversos proyectos, que se describen en el cuadro adjunto.

Grupo de trabajo	Misión	Actuaciones y logros
Fòrum Telemàtic	Definir, optimizar y armonizar los procedimientos documentales asociados al paso de las mercancías y de los medios de transporte por el Port de Barcelona.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Predespacho aduanero Antes de la llegada del barco ya se puede marcar la PDC como despachada, y cuando se activa la DSDT, se emite de forma automática el levante y se activa unos minutos antes del atraque. Esto permitirá anticipar el despacho y los trámites de las mercancías</li> <li>• Mejores prácticas durante la crisis de la covid-19 Desarrollo de un proyecto para ver qué medidas se pueden mejorar y mantener en el futuro</li> </ul> <p>Otros</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Almacenes de depósito temporal (ADT)</li> <li>• G5</li> <li>• Listas e informes de carga del ferrocarril</li> <li>• Declaraciones Marítimas de Sanidad</li> <li>• BREXIT</li> <li>• Seguimiento de la implantación de EMSWe</li> </ul>
Estrategia e Innovación	Generar prosperidad a la comunidad, incrementando la competitividad de nuestros clientes mediante la provisión eficiente y sostenible de servicios logísticos y de transporte.	<p>Durante este período el grupo se ha centrado en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• IV Plan Estratégico 2021 -2025</li> <li>• Visión del Port 2040</li> </ul>
Calidad – Efficiency Network	Impulsar la generación de nuevos conceptos, negocios, servicios, instalaciones, etc., a fin de asegurar el desarrollo constante y sostenible de la Comunidad Portuaria	<p>A través del análisis y debate, aportar propuestas concretas de mejora en los procesos de la Comunidad Portuaria que puedan suponer un beneficio significativo de la oferta de servicios del Port.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de reclamaciones en el ámbito de los servicios al barco</li> </ul> <p>Otros</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Activación de las reclamaciones de la Marca de Calidad en el ámbito de los servicios al barco</li> <li>• Presentación de la Marca de Calidad en el Puerto de Buenos Aires</li> <li>• Presentación de la mejora de la experiencia de cliente en el Port de Barcelona, en el marco de la Misión empresarial a Colombia 2020</li> <li>• Sesión de agradecimiento a las empresas certificadas (Navidad 2020)</li> <li>• Renovaciones de la certificación, incluyendo buenas prácticas AECOC</li> </ul>



Grupo de trabajo	Misión	Actuaciones y logros
 Foro del Transporte Terrestre	Promover el uso del transporte ferroviario en el Port y organizar las actuaciones conjuntas de toda la Comunidad Logística vinculadas al transporte por carretera de las terminales marítimas e interiores del Port de Barcelona, desde la máxima seguridad, calidad y protección del medio ambiente. Conseguir la integración y la regulación del sector.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tráfico ferroviario de contenedores del Port de Barcelona. A pesar de la pandemia durante el año 2020 se han movido casi 270.000 TEU, con una cuota ferroviaria de un 15%.</li> <li>Tráfico ferroviario de vehículos del Port de Barcelona. Durante el año 2020 el Port de Barcelona ha registrado un tráfico ferroviario de 187.466 vehículos, con una cuota ferroviaria del 41,6%.</li> </ul>
Marketing y Comercial	Generar estrategia comercial para la Comunidad Portuaria, tanto en el <i>hinterland</i> como en el <i>foreland</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Benchmarking</li> <li>Definición misiones empresariales 2020 y 2021 (Port Summit)</li> </ul> <p><b>Otros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Actividades propuestas por el grupo y realizadas en el año 2020</li> <li>Conferencias y seminarios web con ponentes del Port de Barcelona el año 2020</li> <li>Smart Ports 2020</li> <li>Plan de contingencia y Plan de recuperación, medidas económicas</li> </ul>
Short Sea Shipping (SSS)	Potenciar y facilitar mecanismos de desarrollo y mejora del SSS en el Port de Barcelona	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seguimiento Blank Sailings SSS 2020</li> <li>Nuevo servicio Barcelona-Tánger de Suardiaz. Doble frecuencia semanal con todo tipo de carga, especialmente textil, hortofrutícola, distribución, <i>retail</i> y repuestos para la industria de la automoción</li> </ul> <p><b>Otros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nueva estrategia 2021 - 2022</li> <li>Nuevos barcos ECO de Grimaldi</li> </ul>
Formación y Empleo	Disponer de suficientes profesionales bien preparados desde una perspectiva europea y global, favoreciendo que los estudiantes puedan compatibilizar la formación en los centros educativos con la formación en entornos laborales reales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propuesta firma de acuerdo sectorial</li> <li>Propuesta de Forma't al Port para docentes</li> </ul> <p><b>Otros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Encuesta en los centros de formación</li> <li>Presentación del Estudio del Sector de la Logística (AMB) Fundación BCN FP</li> <li>Otras actividades 2021</li> </ul>
Sostenibilidad y Medio Ambiente	Contribuir a la mejora del comportamiento socialmente responsable del Port de Barcelona, con la dinamización de los criterios de responsabilidad social, prevención de riesgos laborales y medioambientales a las empresas de la Comunidad Portuaria según los objetivos establecidos. Informar, formar y promover	<ul style="list-style-type: none"> <li>La transición hacia un nuevo modelo energético</li> <li>El Port está diseñando su Plan de Descarbonización</li> </ul> <p><b>Otros</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Compromiso de seguimiento del grupo de compra de energía eléctrica</li> <li>Jornada Técnica Calidad de Aguas en el Port de Barcelona</li> </ul>

## La calidad como herramienta de competitividad

El Port de Barcelona orienta esfuerzos y objetivos para alcanzar un nivel de eficiencia y calidad que le permita diferenciarse de sus puertos competidores al tiempo vaya en beneficio de la mejora de la competitividad de sus clientes.

### El sistema de calidad

El Sistema de calidad del Port de Barcelona, gestionado por el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (DOMQ) de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha renovado la **certificación ISO 9001** a través de la perceptiva auditoría de seguimiento.

Las principales actuaciones que el DOMQ ha desarrollado este 2020 han sido:

- Colaboración con las terminales del Port certificadas o en proceso de certificación en los **Referenciales de Servicio**, a través de:
  - reuniones de seguimiento trimestrales;
  - visitas periódicas a las terminales para revisar los requisitos correspondientes;
  - realización de auditorías previas a las terminales;
  - asistencia, como observadores, a las auditorías de certificación en los Referenciales.
- Coordinación **del Equipo de Calidad (EQ)** del Port para hacer seguimiento y establecer acciones de mejora en la prestación de servicio a las terminales (vehículos, contenedores y ro-pax) como el PIF.
- Seguimiento y control del servicio que presta el EQ para la verificación de los desechos del **Convenio Marpol** entregados por los barcos que operan en el Port de Barcelona.
- Análisis de los datos para la mejora de los procesos que se llevan a cabo en las terminales de contenedores en el ámbito de los Referenciales de Servicio Específicos del Port de Barcelona.

### REFERENCIALES DE SERVICIO

Los Referenciales de Servicio permiten que las organizaciones que los ostentan puedan diferenciarse del resto por una calidad más elevada en la prestación de los servicios y, al mismo tiempo, transmitir a sus clientes el esfuerzo de mejora que se pretende.

Terminales certificadas	Fecha certificado	Navieras certificadas	Fecha certificado
DECAL	20.03.2020	BALEARIA	04.03.2020
CLH	27.05.2020	TRASMEDITERRANEA	29.10.2020
AUTOTERMINAL	03.07.2020	MSC	22.11.2020
SETRAM	22.07.2020	MAERSK	27.12.2020
TEPSA	05.10.2020		
ERGRANSA	23.10.2020		
BEST	08.11.2020		

## La marca de calidad: Efficiency Network

Junto a los Referenciales, otra de las herramientas para lograr una alta eficiencia y calidad en el servicio es la Marca de Calidad del Port de Barcelona, Efficiency Network, que ha cerrado el año 2020 con **96 actividades certificadas**, de un total de 91 empresas.

Sectores de actividad	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Consignatarios	14	14	13	13	14	12	12	11	11	11
Empresas de transporte	12	18	20	23	23	23	23	28	31	32
Agencias de aduana / Transitarios	19	23	30	32	34	36	36	40	44	44
Terminales	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Servicios a barcos	0	0	0	0	0	0	0	8	7	7
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>	<b>57</b>	<b>65</b>	<b>70</b>	<b>73</b>	<b>73</b>	<b>73</b>	<b>89</b>	<b>95</b>	<b>96</b>

El año 2020 ha estado excepcionalmente marcado por la pandemia del covid-19, que ha hecho cambiar algunas maneras de actuar. La actuación de la Marca de Calidad en el ejercicio 2020 ha consistido en:

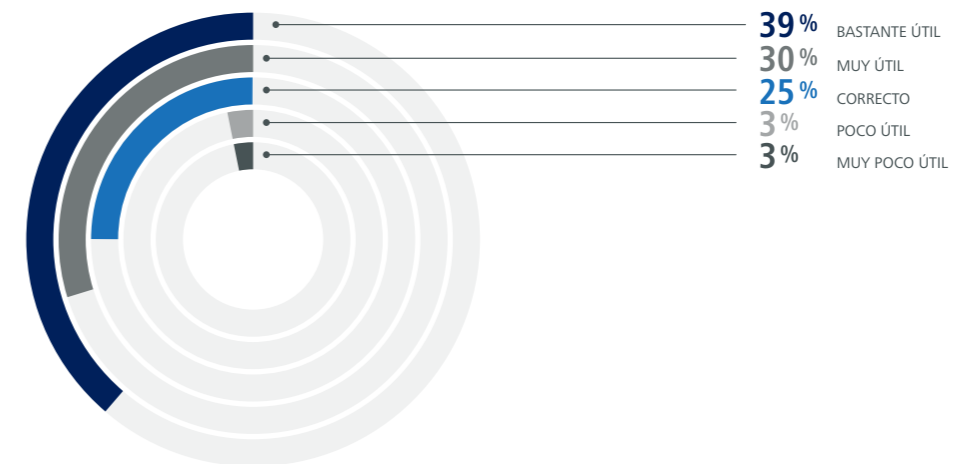
- Realizar jornadas no presenciales
- Prorrogar la facturación del importe de la certificación
- Hacer encuestas para mejorar la promoción de las organizaciones certificadas
- Puesta en marcha de un nuevo canal de Telegram del Servicio de Atención al Cliente

### APLICACIÓN DEL NUEVO INFORME EFFICIENCY DASHBOARD

La Marca de Calidad ha alcanzado el objetivo de proporcionar los datos a las empresas certificadas en un formato más sintetizado y dúctil. El nuevo informe Efficiency Dashboard es mucho más visual y su diseño permite incorporar más información y que las organizaciones puedan difundir fácilmente, por lo que les ofrece la posibilidad de promocionarse directamente. El apartado más innovador corresponde a la inclusión de información sobre la evolución del proceso integral de la cadena en la que participa la empresa, además de un resumen de indicadores organizados por periodos de actividades de seis meses, que puede agrupar datos de dos años de certificación.

Durante el 2020, las organizaciones certificadas con la actividad de contenedores han recibido este informe Efficiency Dashboard semestralmente a través del Brand Center.

VALORACIÓN DEL EFFICIENCY DASHBOARD, ENCUESTA PRIMEROS MESES DE PANDEMIA (MARZO-JUNIO)



### JORNADAS TÉCNICAS E INFORMATIVAS

A pesar de la situación de pandemia, el 2020 ha sido un año muy activo en cuanto a jornadas.

Se han podido celebrar **presencialmente** dos sesiones:

- en enero, para presentar y transmitir las posibilidades de análisis y difusión del nuevo informe **Efficiency Dashboard**;
- y en febrero, para presentar oficialmente los **Valores de la Marca**, definidos durante dos años previos de trabajo por parte de las empresas y organizaciones certificadas y que sirven para diferenciar la praxis de las empresas que integran el Efficiency Network como herramienta de apoyo para la mejora de la eficiencia de la logística portuaria.

VALORES DE LA MARCA EFFICIENCY NETWORK

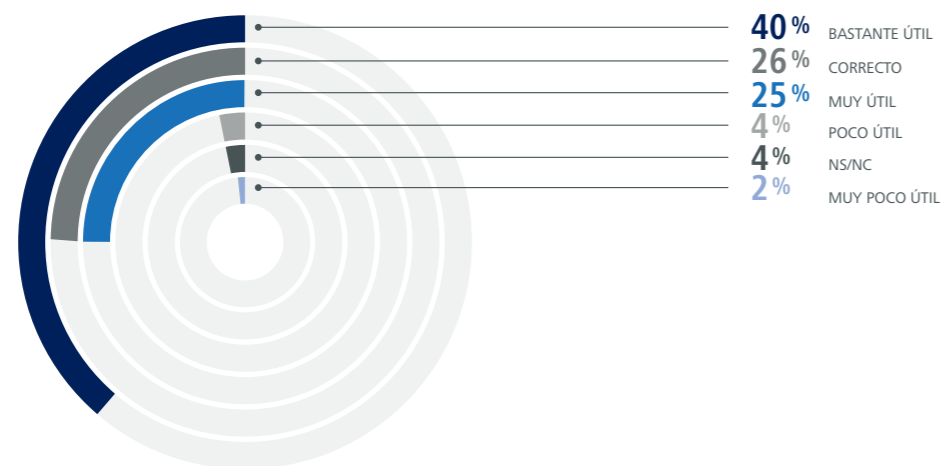


A partir del mes de marzo las sesiones previstas para el resto de empresas certificadas en la actividad de transporte de contenedores se han tenido que transformar en sesiones formativas en línea, a fin de poder avanzar durante el tiempo de confinamiento, y han tenido buena aceptación.

ASISTENCIA A JORNADAS DE LA MARCA DE CALIDAD

	Jornada Valores (presencial)	Jornada Efficiency Dashboard (presencial)	Jornada Efficiency Dashboard (on-line)	Jornada Agradecimiento (on-line)
Empresas convocadas	89	38	77	90
Empresas asistentes	30	31	55	50

VALORACIÓN DE LAS SESIONES DE FORMACIÓN NO PRESENCIALES



El mes de noviembre, ante más de sesenta agentes consignatarios y un total de 22 empresas, el Port de Barcelona y la Delegación del Gobierno en Catalunya han presentado la nueva versión de la herramienta **Declaración Marítima de Sanidad (DMS)** así como la activación de la gestión de reclamaciones en el ámbito de los servicios en el barco del Plan de calidad Efficiency Network, efectivas a partir del 1 de enero de 2021.

A finales de diciembre se ha celebrado la ya tradicional **Jornada Anual de la Marca de Calidad del Port de Barcelona**, este año en formato en línea.

RENOVACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN QUALICERT DE LA MARCA

La realización de auditorías a las empresas de la Comunidad Portuaria es uno de los aspectos relevantes en la gestión de la Marca y la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha de garantizar en su actividad auditora la máxima transparencia y ecuanimidad hacia las empresas certificadas.

La empresa SGS, especializada en la inspección y verificación de servicios, es la encargada de evaluar periódicamente el sistema de gestión y realización de auditorías de Efficiency Network a través de la certificación Qualicert. Aunque la certificación tiene una validez de tres años, SGS realiza anualmente un seguimiento del sistema para validar la calidad de servicio, por lo que la APB ha recibido este año el correspondiente certificado de renovación que valida el sistema de gestión para la realización de las auditorías.



INTERNACIONALIZACIÓN DE LA MARCA

La Marca de Calidad ha reforzado durante 2020 su internacionalidad con la asistencia a diferentes misiones y ferias en todo el mundo, tales como la presentación de la Marca de Calidad en el Puerto de Buenos Aires, la presentación de la Mejora de la Experiencia de cliente en el Puerto de Barcelona en el marco de la misión empresarial virtual en Colombia, o bien, la presencia en la 3ª edición de la China International Importe Expo (CIIE).

La actividad internacional de la Efficiency Network aporta visibilidad a todas las organizaciones certificadas a través de la presencia de logos en los stands y la información facilitada.



## ORIENTACIÓN A LOS ODS



### Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas

- 64% organizaciones del Plan con código ético o de buen gobierno
- 65,2% organizaciones del Plan con canales de denuncia por temas éticos



### Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible

- 36% organizaciones del Plan adheridas a iniciativas globales que promueven la sostenibilidad
- 36% organizaciones del Plan participa en iniciativas sostenibles
- 27% organizaciones del Plan elabora memorias de sostenibilidad

## Los principios de actuación

### Transparencia

Las administraciones y entidades públicas están sometidas a legislación en temas de transparencia, expresada en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Esta ley no afecta a las organizaciones que se regulan por el derecho privado. A pesar de la no obligatoriedad, muchas empresas avanzan hacia la publicación de memorias de sostenibilidad integradas donde se puede encontrar información económica, organizativa y de las diferentes actuaciones que llevan a cabo. La **participación en la encuesta** por parte de las empresas adheridas al Plan es una muestra del ejercicio voluntario de transparencia.

## Ética e integridad

En cuanto a las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial, **el 64% cuenta con un código ético o de buen gobierno**, dato inferior al año 2018.

El 56,2% dispone de canales formales para consulta sobre temas éticos; el 65,2% dispone de canales internos para tramitar consultas o denuncias sobre temas éticos y el 69,8% tienen políticas y / o procedimientos para la lucha contra la corrupción.

## Iniciativas de sostenibilidad

El **36% de las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial (PSS) forma parte de iniciativas externas sobre sostenibilidad** y la mayoría de éstas, a más de una. La Adhesión al Pacto Mundial es la iniciativa donde más empresas se encuentran presente.

Hay que destacar que todas las empresas que responden la encuesta se encuentran adheridas al PSS, muestra del compromiso y esfuerzo en temas de sostenibilidad.

ADHESIÓN DE ORGANIZACIONES DEL PSS A INICIATIVAS DE SOSTENIBILIDAD, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Pacto Mundial	45,8%	58,7%	41,9%	32%	40,6%
SGE 21	8,3%	38,0%	18,6%	13,2%	6,2%
Otras iniciativas	62,5%	65,7%	72,0%	75,5%	69,0%

En la línea del Port de Barcelona, que articula su memoria alrededor de los criterios de sostenibilidad, entre las organizaciones del Plan **un 27% elabora memorias de sostenibilidad** (un 33,3% en 2019). Un 61% de las empresas que elaboran memoria de sostenibilidad lo hacen según los estándares del Global Reporting Initiative.

Cabe destacar que, aunque no elaboren otras memorias relacionadas en sostenibilidad, la propia encuesta sobre las que se basan los datos del Plan es una muestra de compromiso con la responsabilidad y la sostenibilidad.

# 05 Desarrollo del valor económico

La actividad principal del Port de Barcelona es el tráfico de mercancías, el movimiento de personas y la logística que genera. De su dinamismo dependen el crecimiento y desarrollo del Port y de las organizaciones que forman parte; pero también, como se explica en el capítulo anterior, tiene una influencia destacable en la creación de riqueza de su *hinterland*. El Port de Barcelona considera que solamente se puede garantizar un entorno de crecimiento sostenible en el tiempo si se reducen las externalidades económicas de la actividad portuaria; es decir, si procura que los aspectos económicos, sociales y ambientales avancen al mismo tiempo y lleguen a todos.

## ORIENTACIÓN A LOS ODS



**Fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo digno para todas las personas**

El crecimiento del tráfico de mercancías y del movimiento de pasajeros va acompañado de la creación de puestos de trabajo y la preocupación que este crecimiento sea respetuoso con el entorno y con el medio ambiente. Además, la descripción de puestos de trabajo que realizó el Ayuntamiento de Barcelona del sector de la "economía azul", es decir, del trabajo relacionado con el ámbito marítimo, destaca que es empleo de calidad.

- 25% de la cuota de comercio exterior marítimo del Estado español
- Primer puerto del Estado en valor de la mercancía
- 31,2 millones de toneladas de tráfico de *hinterland*, es decir, comercio real



**Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación**

El crecimiento del Port ha sido posible gracias a una consolidación de las infraestructuras y la ampliación de las inversiones año tras año. Además, las empresas del Port han impulsado la investigación, el desarrollo y la innovación.

- Construcción de los nuevos accesos viarios y ferroviarios al puerto



**Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles**

El Port de Barcelona trabaja para que todas las organizaciones que lo integran se conviertan en actores preocupados por la sostenibilidad y promuevan prácticas respetuosas con la sociedad y el medio ambiente, trabajando para lograr modalidades de consumo y producción sostenibles. El Port fomenta que más organizaciones de su Comunidad Portuaria se adhieran al Plan de Sostenibilidad Sectorial y fija y hace seguimiento de indicadores de sostenibilidad.

- 102.264 m<sup>3</sup> de residuos MARPOL gestionados por el Port

## SOBRE LOS DATOS

Los **datos sobre tráfico** son globales para el conjunto de organizaciones del Port de Barcelona, provienen de los sistemas de control de datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y se reportan mensualmente en la web del Port.

Los datos sobre el ejercicio económico de esta memoria hacen referencia a los resultados de la Autoridad Portuaria de Barcelona como organización responsable de la gestión del Port de Barcelona. Son relevantes y tienen impacto para todo el Port en dos sentidos: porque los ingresos de la Autoridad Portuaria provienen de la actividad portuaria general global (tráficos y concesión de espacios); y porque los recursos generados sirven para llevar a cabo las obras de infraestructura portuaria, apoyar las acciones de promoción comercial y estrategia del Port y cubrir las tareas necesarias de gestión y administración general de la instalación, entre otros.

## Aportación del Port a la economía

### Participación de mercado en términos de valor de las mercancías

El Port de Barcelona es uno de los principales motores de desarrollo económico de Catalunya y del Estado español y está especializado en mercancías de alto valor. En términos de valor, en el 2020 el Port canalizó el 75% del comercio exterior marítimo de Catalunya y el 25% del total del Estado español.

El valor aproximado del total de las mercancías que han pasado por el Port en el 2020 ha sido de **68.739 millones de euros**, un 20% inferior al 2019, como consecuencia del descenso del 11% en el total de toneladas manipuladas, y principalmente de las toneladas en contenedor (-6%) y los automóviles (-38%), las de mayor valor y que más computan en el indicador. A pesar de este retroceso, el Port de Barcelona se mantiene como **primer puerto del Estado en cuanto al valor de la mercancía que transita**.

VALOR DE LAS MERCANCÍAS QUE PASAN POR EL PORT (en millones de euros), 2017-2020

	2017	2018	2019	2020
	78.260	86.633	86.080	<b>68.739 (-20%)</b>

### CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DE CATALUNYA

La cuota de mercado del Port de Barcelona en el *hinterland* es el porcentaje de flujos de comercio de una región que se encaminan a través de este puerto. Esto permite conocer cuál es el posicionamiento del Port de Barcelona dentro del territorio español.

En **términos de valor**, el comercio exterior marítimo total de **graneles y carga general** vehiculado por el Port de Barcelona en el 2020 ha sido un **75% del comercio exterior marítimo total de Catalunya** para estos productos, lo que supone un incremento de un punto porcentual respecto del 2019, y el **87% del total de comercio exterior marítimo de contenedores de Catalunya**, igual que en el año anterior.

CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DE CATALUNYA – GRANELES Y CARGA GENERAL, 2015-2020

2015	2016	2017	2018	2019	2020
73%	74%	73%	73%	74%	<b>75%</b>

CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DE CATALUNYA – CONTENEDORES (TEU), 2015-2020

2015	2016	2017	2018	2019	2020
85%	84%	85%	86%	87%	<b>87%</b>

### CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DEL ESTADO ESPAÑOL

Por otra parte, el comercio exterior marítimo total de graneles y la carga general vehiculado por el Port de Barcelona en el 2020 ha representado, en valor, el **25% del comercio exterior marítimo total** de estos productos en el Estado español. Por otra parte, el valor del comercio exterior marítimo de contenedores (TEU) encaminado por el Port de Barcelona ha supuesto en el 2020 el **32% del valor del comercio exterior marítimo total** de contenedores del Estado.

CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DEL ESTADO ESPAÑOL – GRANELES Y GENERAL, 2015-2020

2015	2016	2017	2018	2019	2020
24%	25%	24%	24%	25%	<b>25%</b>

CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DEL ESTADO ESPAÑOL – CONTENEDORES 2015-2020

2015	2016	2017	2018	2019	2020
31%	31%	32%	32%	32%	<b>32%</b>

## Sectores con los que trabaja el Port

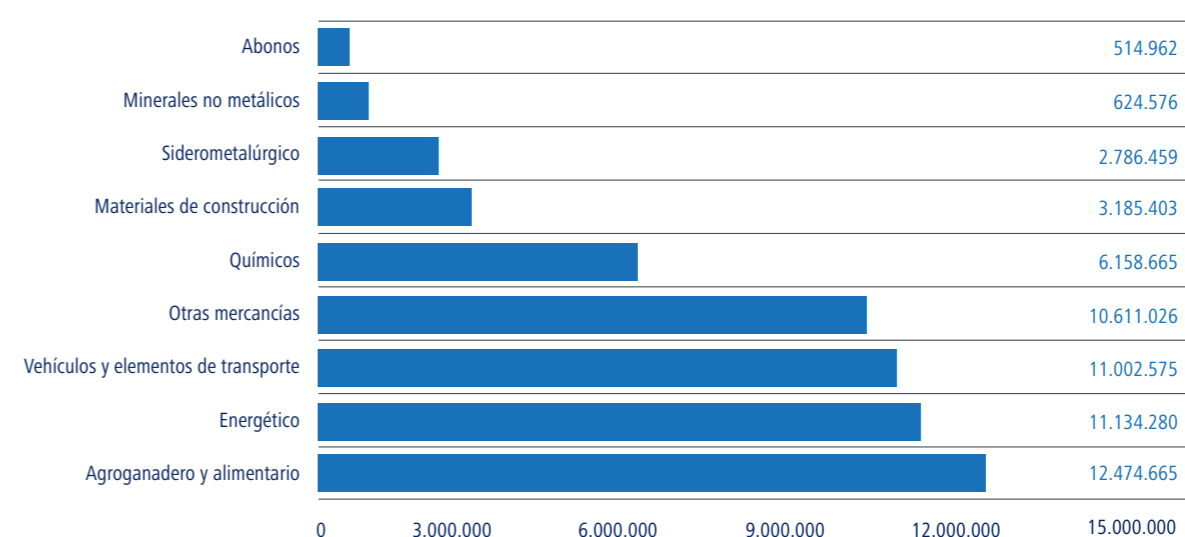
Como principal región importadora y exportadora del Estado, una de las características del sector exterior catalán es su elevado grado de diversificación, que abarca una amplia gama de sectores productivos. Los principales sectores económicos que configuran el comercio exterior marítimo catalán y su tejido empresarial e industrial utilizan mayoritariamente el Port de Barcelona para canalizar sus flujos de comercio. Y este, a través de una infraestructura adaptada a las necesidades y de la prestación de servicios eficientes, contribuye a la mejora de su competitividad.

En la tabla y la gráfica siguientes se indica el volumen de tráfico portuario de los sectores más relevantes en el desarrollo económico local que disponen del apoyo del Port para su crecimiento. La evolución en este año de pandemia ha sido, en general, negativa excepto en los materiales de construcción y los minerales no metálicos.

CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DE CATALUÑA – GRANELES Y CARGA GENERAL, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020	%
Energético	10.083.533	12.724.469	13.874.011	14.469.913	<b>11.134.280</b>	-23,1%
Vehículos y elementos de transporte	10.386.425	12.299.616	13.757.357	13.291.063	<b>11.002.575</b>	-17,2%
Agroganadero y alimentario	8.248.351	11.476.244	12.992.796	13.553.103	<b>12.474.665</b>	-8,0%
Otras mercancías	7.971.058	10.454.914	11.580.213	11.266.297	<b>10.611.026</b>	-5,8%
Químicos	4.817.431	5.791.910	6.350.393	6.329.514	<b>6.158.665</b>	-2,7%
Siderometalúrgico	2.182.656	3.067.800	3.242.672	3.163.141	<b>2.786.459</b>	-11,9%
Materiales de construcción	2.640.574	2.954.709	2.830.889	2.577.110	<b>3.185.403</b>	23,6%
Abonos	717.586	764.933	793.715	749.827	<b>514.962</b>	-31,3%
Minerales no metálicos	465.348	535.538	581.713	558.116	<b>624.576</b>	11,9%

MERCANCIAS TRANSPORTADAS POR SECTOR (en toneladas), 2020





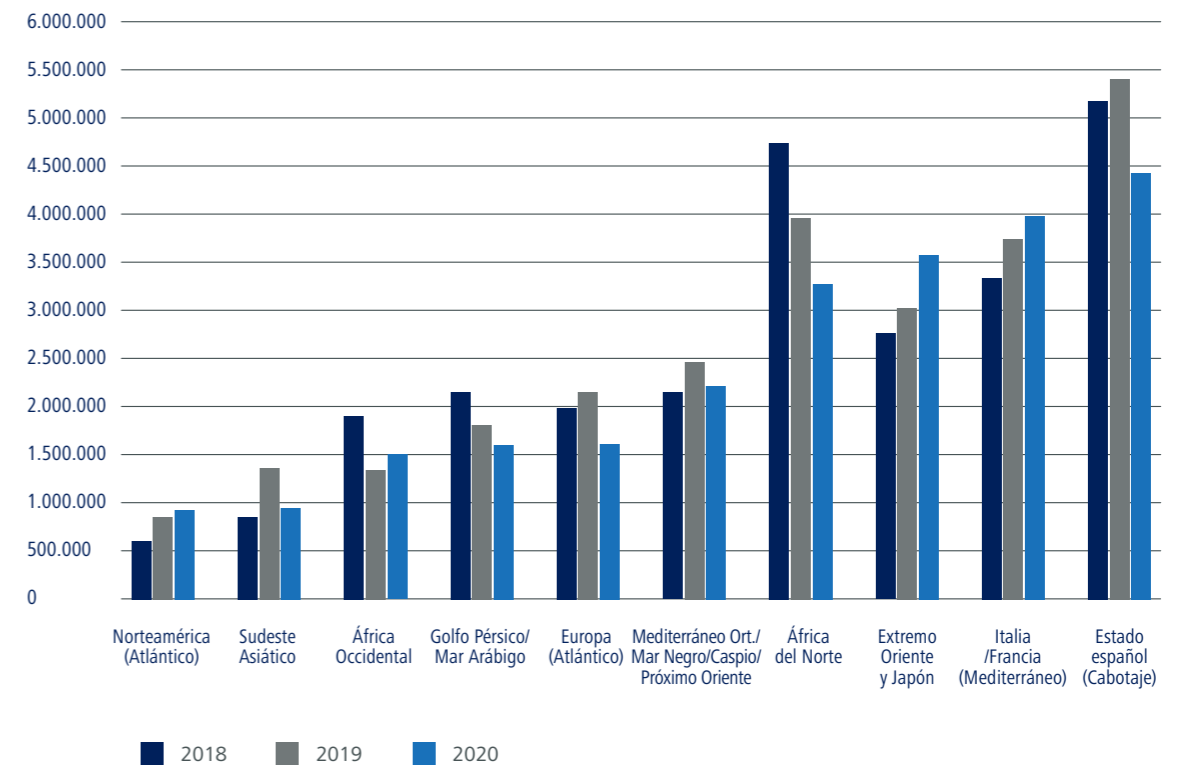
### Países con los que trabaja el Port

El comportamiento del tráfico en las áreas geográficas con un mayor peso específico ha sido muy diverso durante este ejercicio: mientras que han crecido levemente los intercambios comerciales con Italia y Francia mediterráneas (+4,1%), Extremo Oriente y Japón (+4,5%) y la zona del Mediterráneo oriental, mar Negro y Caspio, y Oriente Próximo (+ 2,7%), destacan los descensos del cabotaje en el Estado (-19,3%) y de los intercambios con África del norte (-19,6%).

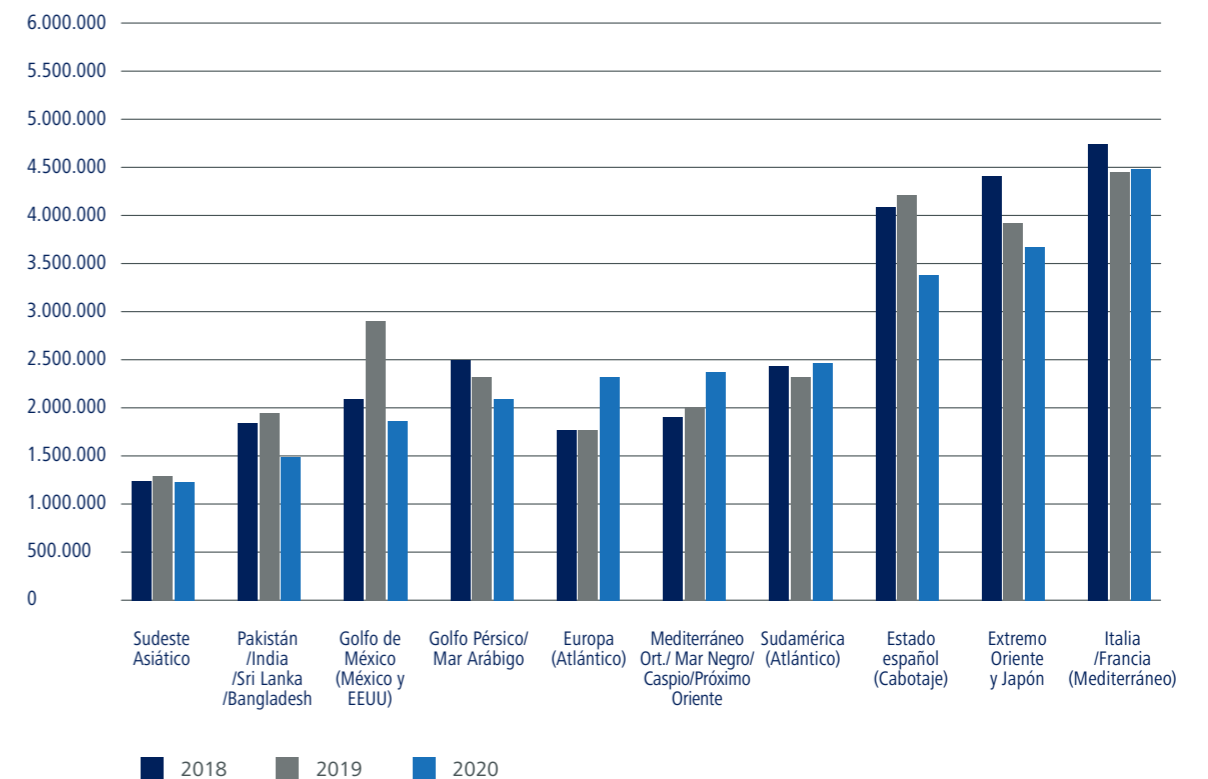
TRÁFICO POR ÁREAS GEOGRÁFICAS (en toneladas), 2020

Áreas geográficas	Acumulado mensual				% sobre total acum. 2020
	2019	2020	Dif. 20-19	%	
Italia/Francia (Mediterráneo)	8.072.840	<b>8.405.309</b>	332.469	4,1%	<b>14,4%</b>
Estado español (Cabotaje)	9.582.028	<b>7.731.059</b>	-1.850.968	-19,3%	<b>13,2%</b>
Extremo Oriente y Japón	6.907.358	<b>7.216.068</b>	308.710	4,5%	<b>12,3%</b>
Mediterráneo Ort./Mar Negro/Caspio/Oriente Próximo	4.396.307	<b>4.515.199</b>	118.891	2,7%	<b>7,7%</b>
África del Norte	5.435.758	<b>4.368.248</b>	-1.067.510	-19,6%	<b>7,5%</b>
Europa (Atlántico)	3.860.431	<b>3.906.508</b>	46.078	1,2%	<b>6,7%</b>
Golfo Pérsico/Mar Árabe	4.040.103	<b>3.659.626</b>	-380.477	-9,4%	<b>6,3%</b>
Sudamérica (Atlántico)	2.846.504	<b>2.910.371</b>	63.867	2,2%	<b>5,0%</b>
Golfo de México (México y EEUU)	3.479.704	<b>2.478.711</b>	-1.000.993	-28,8%	<b>4,2%</b>
Pakistán/India/Sri Lanka/Bangladesh	2.993.146	<b>2.217.127</b>	-776.019	-25,9%	<b>3,8%</b>
África Occidental	2.588.895	<b>2.186.514</b>	-402.381	-15,5%	<b>3,7%</b>
Sudeste Asiático	2.582.762	<b>2.085.007</b>	-497.755	-19,3%	<b>3,6%</b>
Mar Rojo	1.465.858	<b>1.300.873</b>	-164.985	-11,3%	<b>2,2%</b>
Centroamérica y Caribe	1.652.736	<b>1.174.067</b>	-478.669	-29,0%	<b>2,0%</b>
Norteamérica (Atlántico)	1.361.777	<b>1.140.008</b>	-221.769	-16,3%	<b>1,9%</b>
Canadá (Atlántico y Grandes Lagos)	1.734.956	<b>1.063.148</b>	-671.808	-38,7%	<b>1,8%</b>
África del Sur y del Este/Océano Índico	484.391	<b>544.380</b>	59.989	12,4%	<b>0,9%</b>
Sudamérica (Pacífico)	854.594	<b>523.053</b>	-331.542	-38,8%	<b>0,9%</b>
Norteamérica (Pacífico)	934.099	<b>472.247</b>	-461.852	-49,4%	<b>0,8%</b>
Desconocido	408.784	<b>384.121</b>	-24.663	-6,0%	<b>0,7%</b>
Australia y Nueva Zelanda/Islas del Pacífico	163.297	<b>210.964</b>	47.667	29,2%	<b>0,4%</b>
<b>TONELADAS</b>	<b>65.846.328</b>	<b>58.492.611</b>	<b>-7.353.717</b>	<b>-11,2%</b>	<b>100%</b>

PRINCIPALES ÁREAS DE DESTINO (en toneladas), 2018-2020



PRINCIPALES ÁREAS DE ORIGEN (en toneladas), 2018-2020



## Datos de tráfico del Port de Barcelona

Durante el ejercicio 2020 los tráficos del Port de Barcelona han tenido un comportamiento muy desigual en función de su tipología y del momento del año. El tráfico de mercancías se ha resentido especialmente en los meses de abril y mayo, pero poco a poco se ha ido recuperando y al final del año incluso se han logrado incrementos mensuales de dos dígitos. En el total del año, pues, se ha registrado un tráfico total de **59,5 millones de toneladas (-11,9%)**, incluidos avituallamiento y pesca, y casi **3 millones de TEU (-11%)**. En cuanto al tráfico de *hinterland*, ha retrocedido en la misma proporción y ha totalizado 31,2 millones de toneladas (-1,1%). La nota más positiva la han puesto las exportaciones, que han podido cerrar en el 2020 en los mismos niveles que el año anterior.

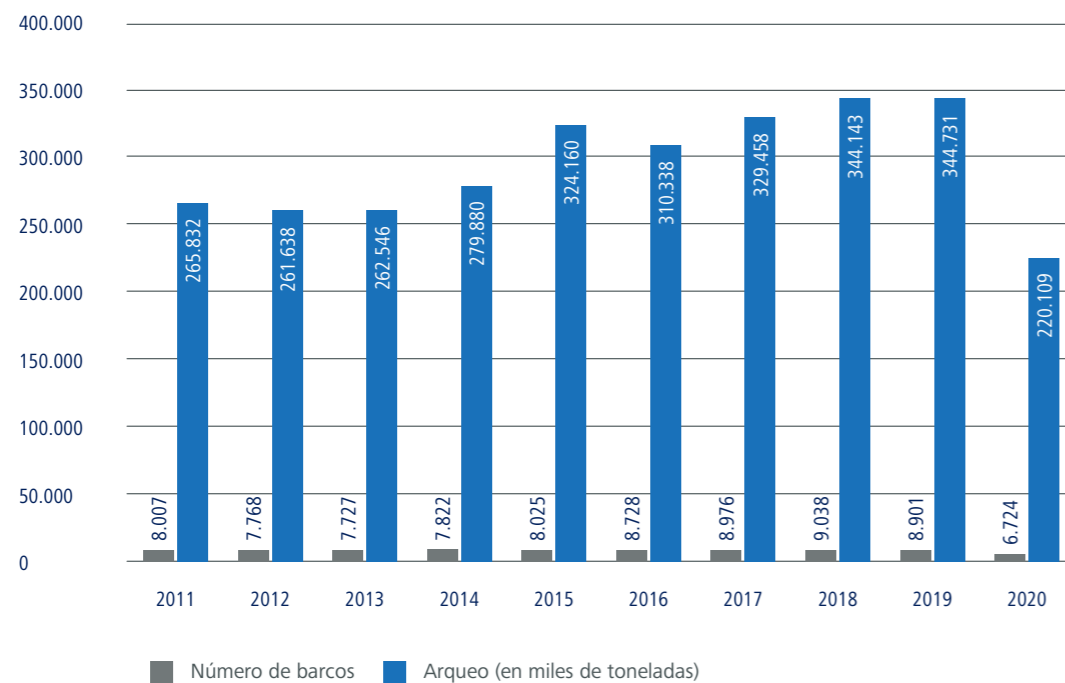
El movimiento de pasajeros se ha visto aún más afectado por la situación: la práctica paralización de los desplazamientos por turismo a partir del mes de marzo ha resultado en descensos del 94% en el pasaje de cruceros y del 56% en el de ferris.

### Escalas

Se han contabilizado un total de **6.724 escalas de buques** en el Port de Barcelona (-24,5%), con un arqueo medio de 32.735 toneladas (-15,5%).

En el 2020 el Port ha recibido por primera vez los barcos portacontenedores más grandes del mundo, con una capacidad superior a 23.000 TEU. En total se han operado 22 escalas, por lo que la media de TEU manipulados por escala de estos barcos ha sido de 11.100 TEU, muy superior a los 7.300 TEU por escala registrados de media el año pasado. Estos resultados avalan los altos niveles de productividad del Port.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BARCOS 2011-2020



## Mercancías por tipos de envase y navegación

Por tipo de envase, un 55% de la carga de mercancías ha sido contenerizada y la carga general ha representado casi el 70% del total.

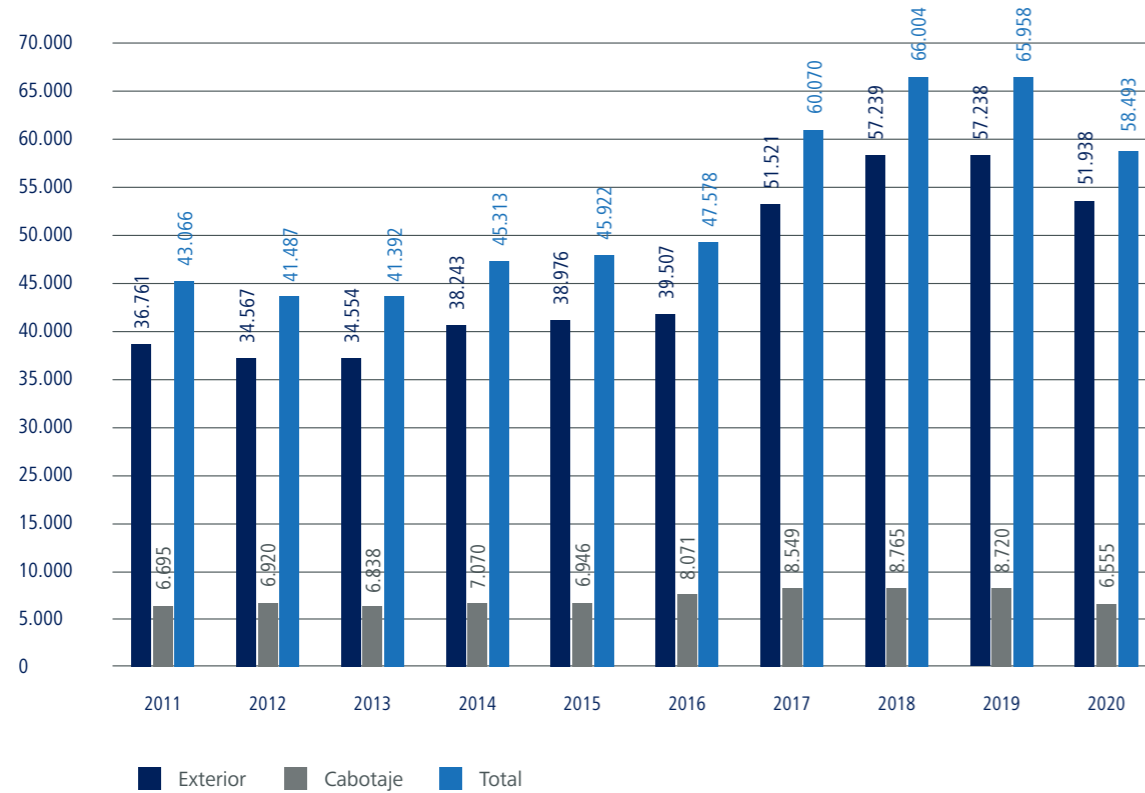
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS, 2011-2020 (miles de toneladas)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Carga contenerizada	19.857	17.401	16.982	17.807	18.717	20.992	29.911	34.914	34.183	31.976
Carga convencional	8.903	8.969	9.426	9.793	10.723	10.737	11.210	11.552	11.572	9.621
Graneles líquidos	10.761	10.431	10.610	12.949	12.055	11.413	14.484	15.314	16.132	12.883
Graneles sólidos	3.544	4.685	4.374	4.764	4.426	4.436	4.466	4.225	4.071	4.013
<b>TOTAL</b>	<b>43.065</b>	<b>41.486</b>	<b>41.392</b>	<b>45.313</b>	<b>45.921</b>	<b>47.578</b>	<b>60.071</b>	<b>66.005</b>	<b>65.958</b>	<b>58.493</b>

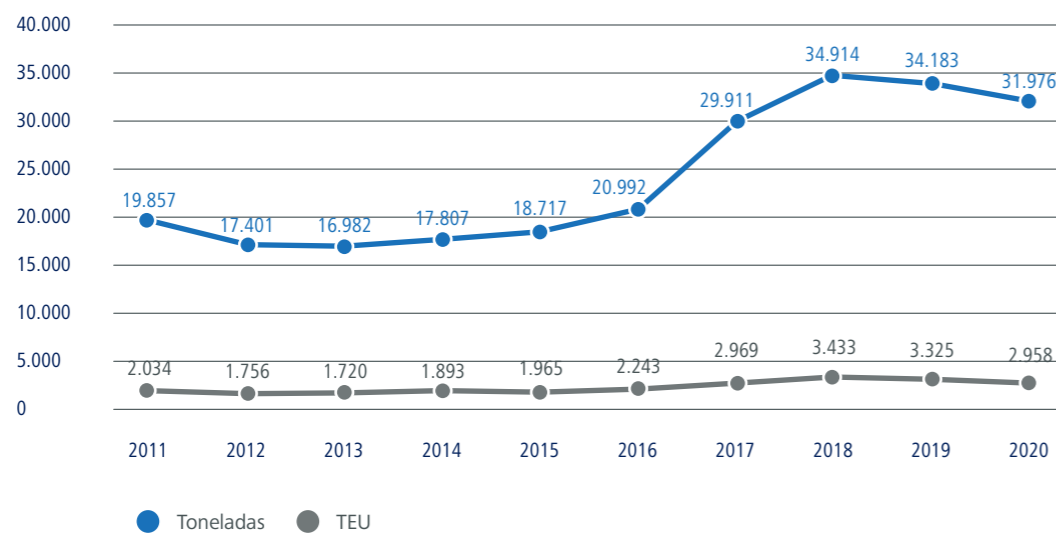
PARTICIPACIÓN DE LA CARGA GENERAL EN EL TRÁFICO TOTAL, 2020



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR TIPO DE NAVEGACIÓN, 2011-2020



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA GENERAL CONTENERIZADA, 2011-2020



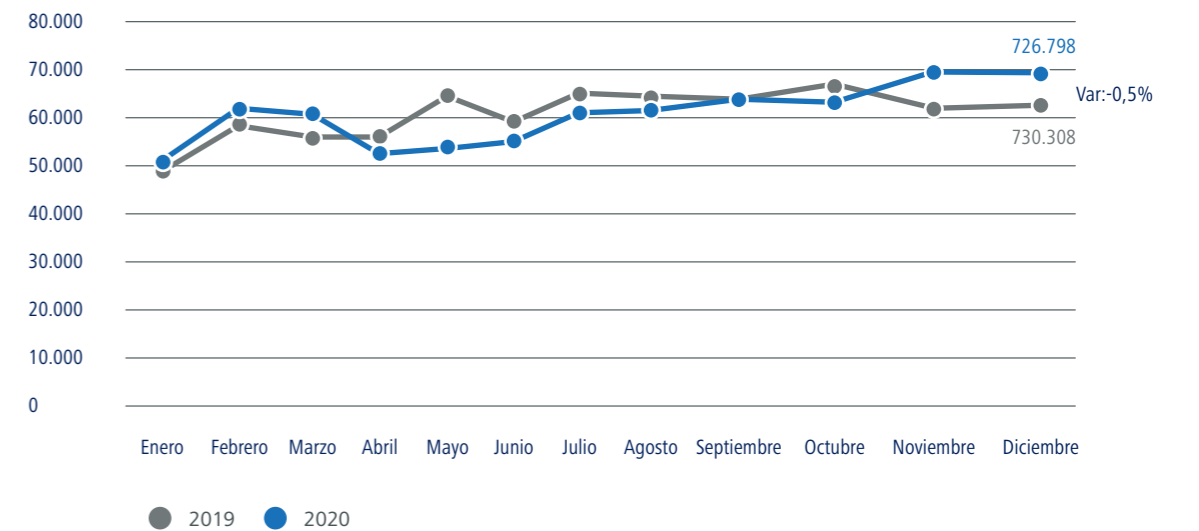
## Contenedores

Como reflejo de la coyuntura mundial, el tráfico de contenedores ha registrado un total de **2.958.040 TEU** y ha cerrado el ejercicio con un descenso del 11% respecto del año anterior. Este descenso se ha moderado considerablemente gracias a que el tráfico en tránsito, que ha cerrado con un retroceso del 10%, se ha recuperado de forma notable en los últimos tres meses del año.

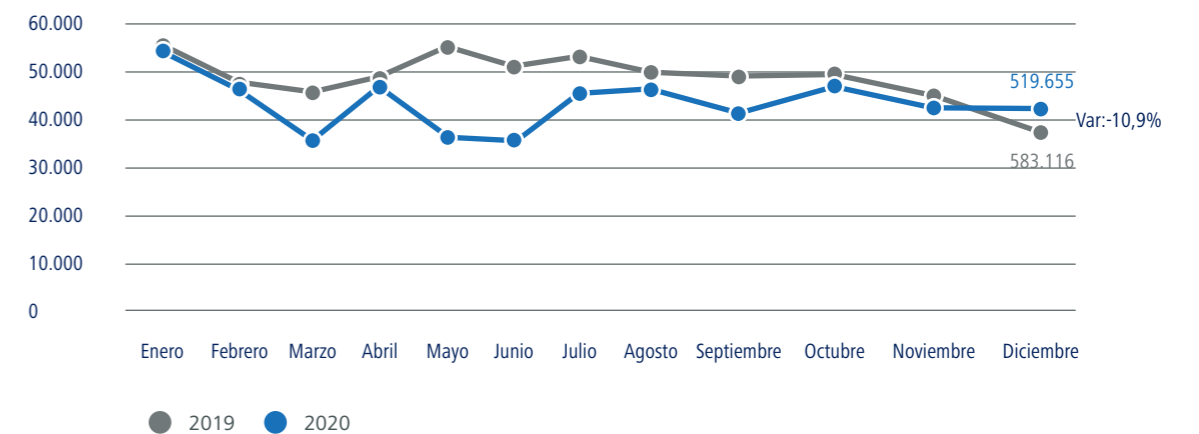
### COMPORTAMIENTO POR MERCADOS Y OPERACIÓN

También el tráfico de *hinterland* –que contabiliza los contenedores llenos de comercio exterior– ha podido contribuir en los últimos meses a moderar el descenso del tráfico total y al final del año ha registrado un descenso del 7%. Así, las exportaciones, que antes del confinamiento estaban en positivo, han vuelto a crecer de manera destacada en los meses de noviembre y diciembre (+ 12% y + 11%, respectivamente) y han cerrado el año con el mismo volumen de tráfico que en el 2019. Por su parte, las importaciones registraron en diciembre el primer resultado positivo del año (+ 12%) y han limitado su caída anual en un 11%.

TRÁFICO DE CONTENEDORES LLENOS DE EXPORTACIÓN (TEU), 2020



TRÁFICO DE CONTENEDORES LLENOS DE IMPORTACIÓN (TEU), 2020





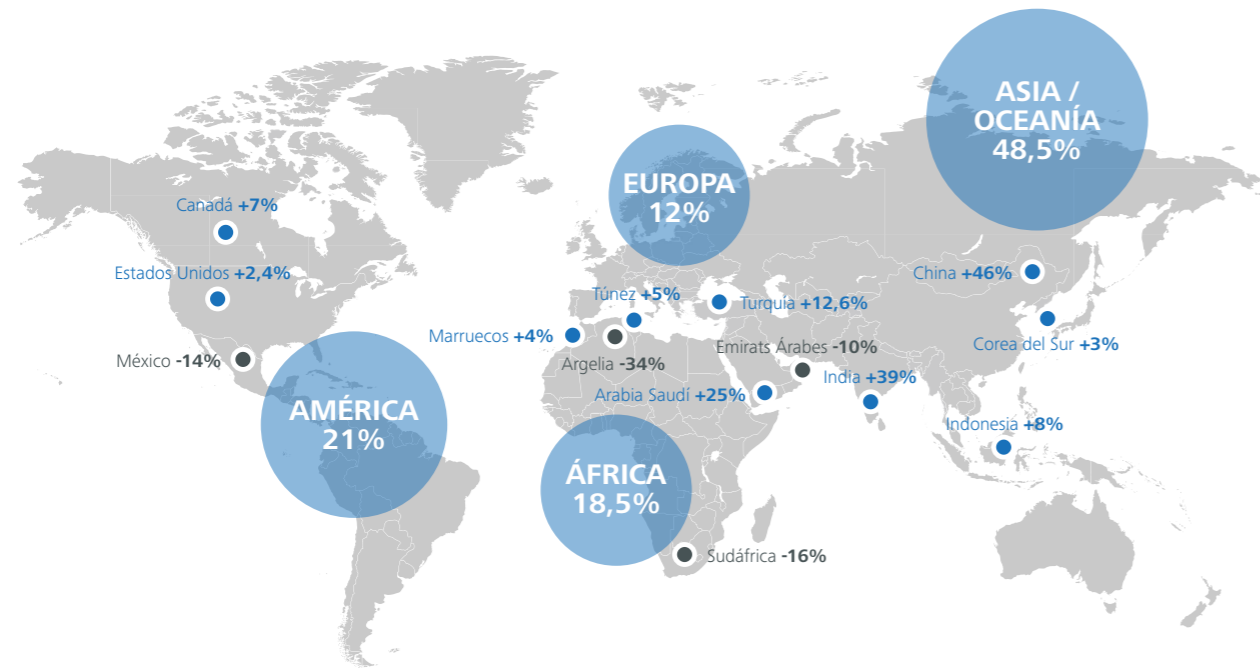
### EXPORTACIÓN

En el 2020 se han registrado un total de **726.798 contenedores llenos de exportación**, sólo 3.240 TEU menos que el año anterior.

Asia ha seguido acumulando casi el 50% de la cuota de mercado en la exportación de contenedores llenos y ha tenido un papel capital en este año de pandemia. Las exportaciones de contenedores hacia los mercados asiáticos han registrado un crecimiento del 13%, liderado por China (+ 46%; +42.687 TEU). Con menor volumen, también destacan los incrementos en la India (+ 39%; +5.730 TEU), Arabia Saudí (+ 25%; +5.700 TEU) y Turquía (+ 13%; 4.000 TEU).

Fuera de Asia, es relevante la evolución de África Occidental (+2.930 TU); pero, a pesar de que hay otros mercados con crecimientos discretos, en general, en el resto del *foreland* se ha evidenciado una fuerte atonía.

CUOTA DE MERCADO DE CONTENEDORES DE EXPORTACIÓN POR ÁREAS GEOGRÁFICAS (%), 2020



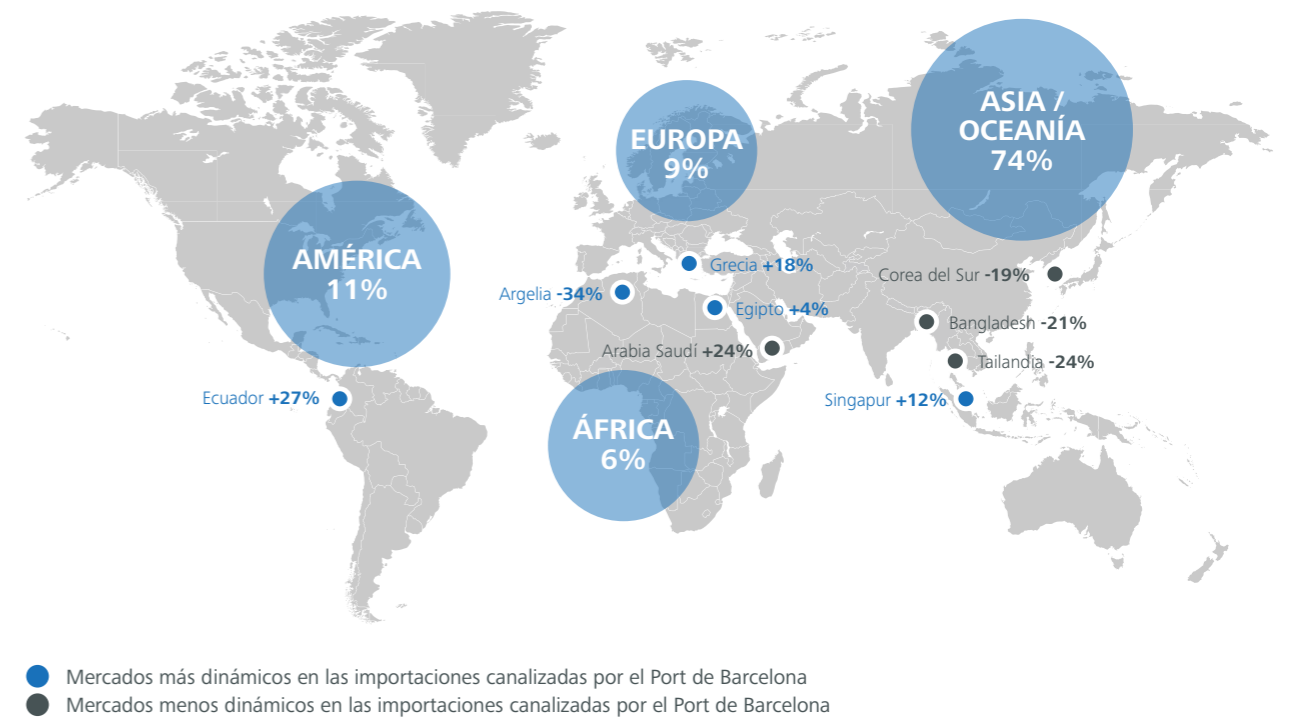
- Mercados más dinámicos en las exportaciones canalizadas por el Port de Barcelona
- Mercados menos dinámicos en las exportaciones canalizadas por el Port de Barcelona

Con un notable crecimiento de casi 100.000 TEU y un aumento del 55% ininterrumpido a lo largo de todo el año, las exportaciones de carne porcina –actualmente el segmento más importante de la cesta de productos exportados desde el Port– ha contribuido de manera destacada a cerrar el año con el 0% de variación en el capítulo del tráfico hacia el exterior.

### IMPORTACIÓN

En cuanto a los mercados de origen de las cargas, el descenso de las importaciones registrado de **63.461 TEU (-11%)** se concentra principalmente en los mercados de mayor peso específico, los asiáticos, que tienen una cuota de mercado del 74%. Así, Asia representa en este caso la mayor parte de la caída (con 52.076 TEU) y, especialmente centrado en China, el principal mercado de importación para el Port (-9%; -22.240 TEU), donde el descenso afecta a un amplio abanico de productos.

CUOTA DE MERCADO DE CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN POR ÁREAS GEOGRÁFICAS (%), 2020



- Mercados más dinámicos en las importaciones canalizadas por el Port de Barcelona
- Mercados menos dinámicos en las importaciones canalizadas por el Port de Barcelona

## Vehículos

Entre los tráficos de mercancías, el de vehículos nuevos es el que ha sufrido el impacto de la covid-19 con mayor intensidad, aunque durante el tercer trimestre se ha comenzado a apreciar una cierta recuperación, especialmente en la exportación.

En un año 2020 en el que las previsiones de matriculaciones en el Estado ya eran pesimistas, la parada de la actividad productiva automovilística ha tenido consecuencias en la exportación, que ha sido especialmente crítica en los meses de abril y mayo y se ha reflejado en una bajada del 33,1% al cierre del ejercicio. En cuanto a la importación, la parada general de la actividad económica, incluidos los concesionarios de vehículos, ha provocado un impacto general de un 43,9%, especialmente intenso de abril a agosto. En definitiva, el tráfico total registrado ha sido de **480.337 unidades (-38,2%)**, de las cuales 319.608 han sido de exportación, 130.889 de importación y 29.840 en tránsito.

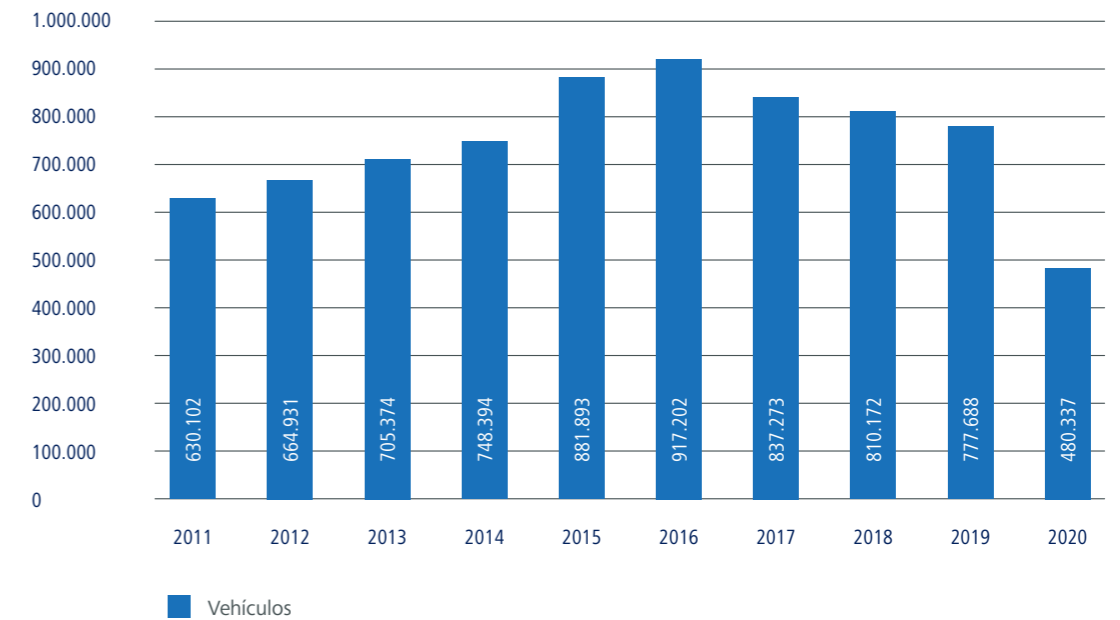
TRÁFICO TOTAL  
 **480.337** unidades  
 (-38,2%)

 **EXPORTACIONES**  
 **319.608** unidades (-33,1%)
  **IMPORTACIONES**  
 **130.889** unidades (-43,9%)
  **TRÁNSITO**  
 **29.840** unidades (-55,3%)

Otro factor importante que considerar dentro de este tráfico es la previsión de Nissan de cerrar la planta de Barcelona en el 2021, que ha supuesto una importante disminución de la producción ya durante el 2020, debida a los problemas sociales y la finalización prematura de la producción del vehículo *pick up*, que la planta de Nissan fabricaba para Mercedes. Dentro del mismo grupo de fabricantes, la decisión de Mitsubishi de no comercializar más vehículos en Europa ha resultado también en una disminución sustancial de las importaciones.

El Port ha continuado explorando nuevas áreas de negocio para el tráfico de vehículos, un sector extremadamente competitivo e inmerso en una dinámica de cambios estructurales. Las infraestructuras y los operadores del Port son muy relevantes para garantizar una transición, tanto energética como de modelo de utilización, que sea suave y beneficiosa para todos.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS, 2011-2020



TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR NAVEGACIÓN (unidades), 2020

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje	70.259	70.722	80.623	97.533	120.205	138.726	136.561	138.769	132.062	84.418
Internacional	559.843	594.209	624.751	650.861	761.688	778.476	700.712	671.403	645.626	395.919

TRÁFICO INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS (unidades), 2020

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Importación	134.720	103.501	130.922	123.242	172.143	206.181	212.439	201.000	201.197	103.546
Exportación	348.332	378.642	437.991	431.440	453.357	465.802	401.178	390.158	377.777	262.535
Tránsito	76.791	112.066	136.461	96.179	136.188	106.493	87.095	80.245	66.652	29.838

## Graneles líquidos y sólidos

### GRANELES LÍQUIDOS

El tráfico de los graneles líquidos ha sufrido este 2020 un descenso del 20% y se han situado en **12.883.480 toneladas** (frente a los más de 16 millones registrados el año anterior), motivado por el freno de la actividad económica durante el confinamiento y la fuerte bajada de los precios del petróleo durante los meses de marzo a mayo. Esto ha llevado a que el mercado se pusiera en *contango*, que es la situación en la que el precio del petróleo en los contratos futuros es más alto que en los contratos presentes o *spot* y, por tanto, es más rentable almacenarlo hasta que lleguen precios más altos de los contratos futuros. Esta situación ha llevado a que los depósitos de productos se llenaran y se mantuvieran llenos, dada la baja demanda causada por las restricciones de movilidad, así como la capacidad de refinamiento.

Durante el ejercicio la gasolina ha caído un 35,5% respecto del 2019 y el gas natural (habitualmente el principal producto de esta categoría en cuanto a volumen) un 25,9%, con un total de 3 millones de toneladas manipuladas. Los únicos productos de este capítulo que han crecido en el 2020 han sido los químicos, con 1,1 millones de toneladas (+2,6%), en gran parte debido a la bajada del precio del petróleo, que ha incrementado los márgenes los productos derivados. Por otra parte, los biocombustibles, que en el 2019 fueron el producto que más aumentó (+ 92%), han caído este año un 40% y totalizaron 855.700 toneladas.



### GRANELES SÓLIDOS

Los graneles sólidos han registrado un total de **4.012.867 toneladas** y ha sido el único tráfico que se ha mantenido durante el 2020, con una ligera bajada del 0,6%. Esta estabilidad ha estado posible gracias al aumento del 11,6% registrado por las exportaciones de cemento y clínker, que han totalizado 1,2 millones de toneladas.

Destacan también los incrementos de las importaciones de chatarra, con un total de 308.375 toneladas registradas (+ 45,8%) y de haba de soja (+2%), con 1,36 millones de toneladas totales; y del 17% en las exportaciones de sal común, que han totalizado 173.200 toneladas. Por otro lado, el 2020 se han exportado 299.000 toneladas de potasas, un 45% menos que el 2019 debido a la parada de la producción y las huelgas en las minas de la comarca del Bages, a causa de dos incidentes mortales.

En cuanto a los productos agrícolas, el tráfico ha caído un 18,8% en su conjunto y ha supuesto 443.720 toneladas en total. El único cereal que ha subido ha sido el trigo (+7%), mientras que el maíz ha caído un 56% y la avena, un 100%.



## Tráfico marítimo de corta distancia

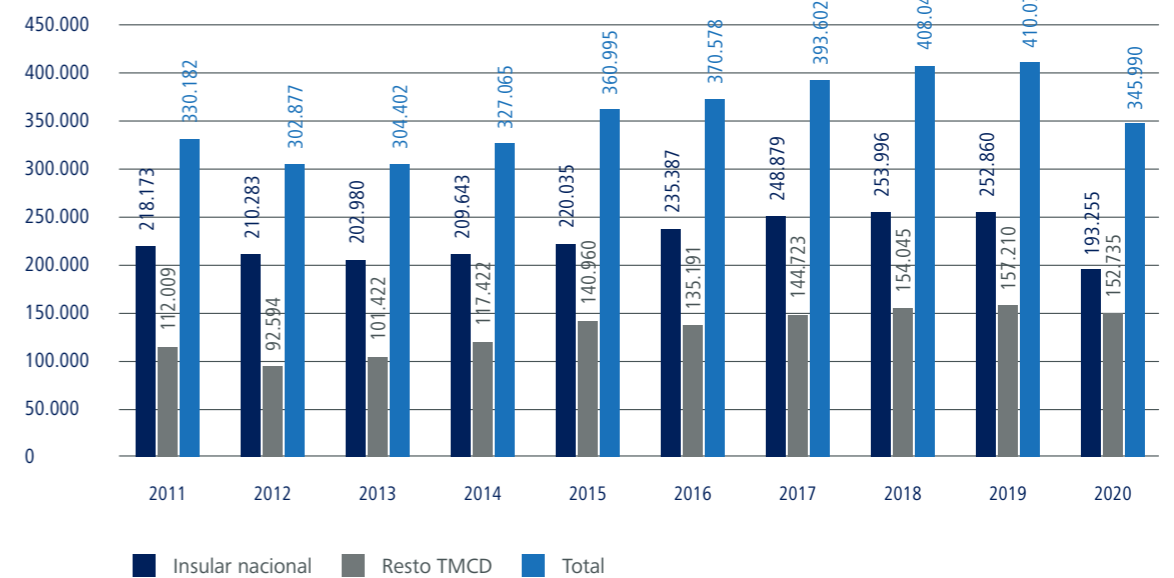
El tráfico marítimo de corta distancia (TMCD) es el tráfico de mercancías y movimiento de pasaje entre puertos situados en territorio europeo o entre estos puertos y los ubicados en países no europeos con línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa, según el criterio de la asociación European Shortsea Network.

EN 2020 el tráfico de carga general que se embarca mediante camión, plataforma o remolque ha registrado **345.990 unidades de transporte intermodal (UTI)\***, un 15,6% menos que el 2019, debido principalmente al descenso de la actividad comercial e industrial durante los meses del inicio de la pandemia. La carga total manipulada en TMCD ha sumado **29 millones de toneladas** (-8,2%) y el número de vehículos nuevos ha caído un 34,2% y ha quedado en **416.840 unidades**.

Este apartado incluye la mercancía que se transporta a las Islas Baleares y Canarias (cabotaje), pero también la carga de las llamadas autopistas del mar, con servicios regulares entre Barcelona y varios destinos de Italia y del norte de África.

El tráfico total de mercancías de cabotaje ha sido de 193.255 UTI (-23.58%) y el movimiento de personas con las Baleares ha caído un 39,8% (512.810 pasajeros).

TRANSPORTE INTERMODAL (UTI), 2011-2020



\*UTI (unidad de transporte intermodal): cualquier medio, autopropulsado o no, que se utiliza directamente o indirectamente como medio de transporte terrestre (ej.: remolques, plataformas, camiones, furgones frigoríficos...). No se incluyen contenedores.



### AUTOPISTAS DEL MAR

El 2020 Barcelona ha encaminado por las autopistas del mar o **servicios de short sea shipping (SSS)** un total de **149.608 UTI, un 2,7%** menos que el año anterior, resultado que se traduce en una cifra idéntica de camiones que han pasado de la carretera al modo marítimo, más eficiente a nivel económico y medioambiental. La carga ha sumado **4,5 millones de toneladas (-1,7%)**.

Mientras que el tráfico con el puerto de Civitavecchia ha aumentado un 1,8% debido a la mayor capacidad de los barcos *Barcelona* y *Roma*, a raíz de las modificaciones llevadas a cabo el año pasado, el tráfico con el resto de los destinos italianos ha caído considerablemente: Porto Torres (-13,4%), Savona (-19,8%) y Livorno (-15,5%). Sin embargo, a partir de agosto los tráficos se han empezado a recuperar.

Por otro lado, el tráfico de UTI con Marruecos ha incrementado en un 18,4%, con 804 UTI, gracias al nuevo servicio de la compañía Suardiaz entre Barcelona y Tánger, inaugurado el 11 de noviembre.

En cuanto al movimiento de pasaje con los destinos de SSS, en el 2020 ha caído un 80% y solo ha registrado 37.870 pasajeros (frente a los 187.286 del 2019).

### Tráfico ferroviario

La apuesta que el Port de Barcelona hace desde hace años por la intermodalidad y la sostenibilidad medioambiental ha dado como resultado un notable incremento de la cuota del ferrocarril en el transporte de contenedores y de automóviles.

Así, en el 2020 un total de 269.304 contenedores han entrado o salido del recinto portuario en tren, cifra que supone un crecimiento del 7,8% respecto al año anterior y que sitúa la **cuota ferroviaria de contenedores en un récord del 15%**.

En cuanto a los vehículos, se han transportado en tren 187.466 unidades (-25,7%) y también aquí se ha logrado otro récord, con una **cuota ferroviaria de vehículos del 42%**.

Este transporte supone un **ahorro anual de 31.000 toneladas de CO<sub>2</sub>\*** al eliminar 170.000 camiones de la carretera.



\*Cálculo según metodología validada y certificada por TÜV Rheinland y actualizada durante el 2020.

### Pasajeros

El movimiento de pasajeros en el Port de Barcelona también se ha visto gravemente afectado por la situación sanitaria mundial. Se han registrado un total de **857.966 pasajeros (-81,5%)**, de los cuales 659.124 han viajado en ferris de línea regular, un 55,8% más que el año anterior, y el resto ha correspondido a los cruceros, con una afectación todavía mayor.

EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS, 2011-2020

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
P. cabotaje	1.169.818	1.013.885	1.028.897	1.095.503	1.167.493	1.274.230	1.424.752	1.451.979	1.490.644	659.124
P. crucero turístico	2.657.244	2.408.634	2.599.232	2.364.292	2.540.302	2.683.499	2.712.247	3.042.217	3.137.918	198.842
<b>TOTAL</b>	<b>3.827.062</b>	<b>3.422.519</b>	<b>3.628.129</b>	<b>3.459.795</b>	<b>3.707.795</b>	<b>3.957.729</b>	<b>4.136.999</b>	<b>4.494.196</b>	<b>4.628.562</b>	<b>857.966</b>

### CRUCEROS

A causa de la pandemia de la covid-19 y la consecuente declaración de estado de alarma en el país, se emitió la orden PCM/216/2020, del 12 de marzo, que ordenaba el cierre de los puertos españoles a los cruceros. En aquel momento el Port tenía 18 escalas programadas hasta el final del mes de marzo y el sector quedó con numerosos barcos navegando en el inicio de temporada en el Mediterráneo.

Durante el 2020 los cruceros solo han podido operar en el Port de Barcelona hasta el 14 de marzo y, excepcionalmente, en un desembarco en el mes de abril del barco *Costa Deliziosa*, que pudo desembarcar los pasajeros de nacionalidad española que hacían la vuelta al mundo. En total, durante el ejercicio solo se han registrado **198.842 pasajeros (-94%)** y 53 escalas de crucero con pasaje.



## Ejercicio económico y financiero

### Resumen del resultado del ejercicio

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha cerrado el ejercicio económico del 2020 con un **beneficio neto de 17,6 millones de euros**, que representa un decremento del 60% respecto del año anterior. El resultado de explotación ha caído un 65% respecto del 2019, mientras que el resultado financiero lo ha hecho en un 36%.

RESULTADO DEL EJERCICIO (millones de euros), 2019-2020

	2020	2019	Variación	%Var.
Resultado de explotación	14,0	40,2	(26,2)	-65%
Resultado financiero	2,5	4,0	(1,4)	-36%
Impuesto sobre beneficios	1,1	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>17,6</b>	<b>44,2</b>	<b>(26,6)</b>	<b>-60%</b>

Esta caída sin precedentes del resultado del ejercicio ha sido propiciada por la pandemia de la covid-19, a causa de la contracción de tráfico y también como consecuencia de la aplicación de reducciones a las tasas de concesiones para reducir el impacto económico del coronavirus en la Comunidad Portuaria.

Por otro lado, todas las autoridades portuarias de interés general del Estado español han quedado sometidas a partir del año 2020 al Régimen General en el Impuesto sobre sociedades, según se establece en el RDL 26/2020, del 7 de julio, con efectos de 1 de enero de 2020, mientras que anteriormente estaban parcialmente exentas de tributación. A pesar de que el resultado de la cuota líquida del ejercicio es cero, se imputan como menos gasto 1,1 millones de euros por efecto de la contabilización de los activos por impuestos diferidos, que en este caso suman al beneficio neto.

### CIFRA DE NEGOCIO

El importe neto de la cifra de negocio del 2020 ha totalizado **138,9 millones de euros** y se ha situado un 19% por debajo del ejercicio anterior, con una caída porcentual de dos dígitos en casi todas las tasas y tarifas.

IMPORTE DE LA CIFRA DE NEGOCIO (miles de euros), 2019 - 2020

	2020	2019	Variación	%Var.
<b>Tasas portuarias</b>	<b>127.665</b>	<b>157.722</b>	<b>(30.057)</b>	<b>-19%</b>
Tasa de ocupación	51.782	57.311	(5.529)	-10%
<b>Tasas de utilización</b>	<b>62.838</b>	<b>83.527</b>	<b>(20.689)</b>	<b>-25%</b>
Tasa del barco	25.511	33.362	(7.851)	-24%
Tasa de las embarcaciones deportivas	451	438	13	3%
Tasa del pasaje	2.547	11.570	(9.023)	-78%
Tasa de la mercancía	34.048	37.762	(3.714)	-10%
Tasa de la pesca fresca	135	194	(59)	-31%
Tasa utilización especial zona de tránsito	146	201	(55)	-27%
Tasa de actividad	11.845	15.272	(3.427)	-22%
Tasa de ayudas a la navegación	1.200	1.613	(413)	-26%
<b>Otros ingresos de negocio</b>	<b>11.271</b>	<b>14.711</b>	<b>(3.440)</b>	<b>-23%</b>
Importes adicionales a las tasas	5.776	6.437	(661)	-10%
Tarifas y otros	5.495	8.274	(2.779)	-34%
<b>TOTAL</b>	<b>138.936</b>	<b>172.433</b>	<b>(33.497)</b>	<b>-19%</b>



### El impacto de la covid-19 en el resultado del 2020

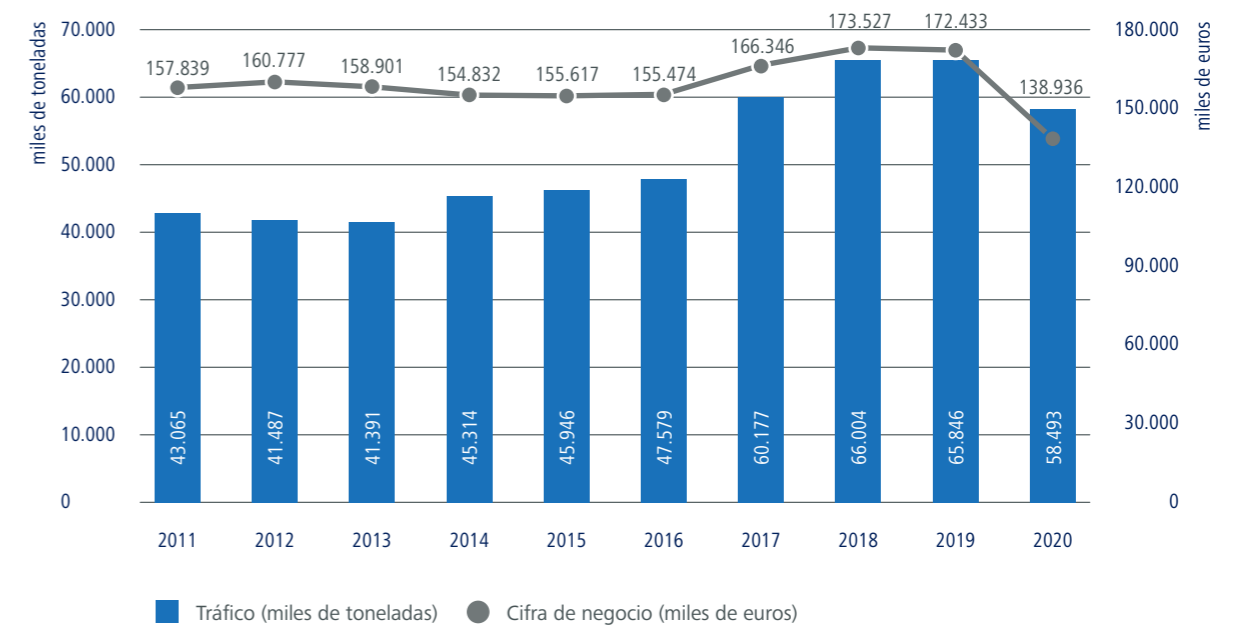
La parada operativa en todos los sectores económicos del ámbito local y global – particularmente en el transporte de personas, comercio y ocio– ha impactado directamente los tráficos del Port de Barcelona desde el mes de marzo, cuando se declaró el estado de alarma. Todos los indicadores de explotación han sufrido las consecuencias directas desde el primer momento y en el caso de los cruceros, el movimiento de pasaje ha estado completamente parado hasta el cierre del ejercicio. El resto de las líneas de negocio no han recuperado gradualmente su actividad hasta muy entrado el tercer trimestre, pero la ralentización general acumulada ha imposibilitado poder igualar los niveles logrados el 2019.

#### EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE EXPLOTACIÓN, 2019 - 2020

	2019	2020	Var. 20/19 (%)
<b>MILLONES DE TONELADAS</b>			
Graneles líquidos	16,1	12,9	-20%
Graneles sólidos	4,0	4,0	-
Mercancía general	45,7	41,6	-9%
contenerizada	34,2	32,0	-6%
no contenerizada	11,6	9,6	-17%
<b>TOTAL MERCANCÍAS</b>	<b>65,8</b>	<b>58,5</b>	<b>-11%</b>
<b>UNIDADES</b>			
TEUS	3.323.739	2.958.040	-11%
O/D	1.926.039	1.782.811	-7%
tránsito	1.397.700	1.175.229	-16%
UTI	410.546	347.081	-15%
Pasajeros	4.628.622	857.966	-81%
ferris	1.490.644	659.124	-56%
cruceros	3.137.978	198.842	-94%
Vehículos	777.690	480.337	-38%
Barcos	8.901	6.724	-24%
GT	344.730.742	220.109.528	-36%

Como se puede observar en la tabla, la caída más significativa de actividad ha sido la de pasajeros, con un 81% respecto del 2019, especialmente a causa del freno en la actividad de cruceros desde el mes de marzo. En segundo lugar, destaca la caída en el tráfico de vehículos, de un 38% respecto del año anterior. También hay que considerar el descenso de las escalas: el número de barcos atracados ha disminuido en un 24%. La mercancía en toneladas y en TEU ha experimentado un retroceso del 11%.

#### EVOLUCIÓN DE LA CIFRA DE NEGOCIO (miles de euros) Y DEL VOLUMEN DE TRÁFICO (miles de toneladas), 2011 – 2020



Junto al descenso de las operaciones portuarias, los ingresos por tasas se han visto reducidos por la aplicación de una serie de medidas estatales dirigidas a hacer frente al impacto económico y social de la covid-19. Estas medidas, que se han incluido en el llamado **Plan de Choque 2020**, han sido las siguientes:

- Real Decreto Ley 8/2020, del 17 de marzo, que contempla una serie de medidas en materia de contratación pública que, entre otras, incluyen el derecho de los concesionarios al restablecimiento del equilibrio económico de los contratos mediante la **modificación de cláusulas de contenido económico**.
- Real Decreto Ley 15/2020, de 21 de abril, que prevé que:
  - la **tasa de empleo** se pueda reducir cuando se acredite el impacto negativo en la actividad (la reducción no puede superar el 60% de la cuota íntegra en las terminales de pasajeros y el 20% en el resto);
  - en la **tasa de actividad** se pueda anular el límite inferior de la cuota íntegra anual;
  - en la **tasa al buque** se puedan aplicar exenciones por imposibilidad de operar durante el estado de alarma: de un 10% de reducción en los buques de transporte marítimo de corta distancia y de un 50% a los de servicios regulares de pasaje o carga rodada.
- Real Decreto Ley 26/2020, de 7 de julio, que recoge más medidas de reactivación económica, e incluye una **reducción de las tasas y los tráficos mínimos** con efectos retroactivos.



DISMINUCIÓN DE INGRESOS POR TASAS (millones de euros), 2020

Concepto	Tasa afectada	Importe
RDL 26/2020	Tasa ocupación	5,5
	Tasa actividad	1,1
Descenso de tráfico	T1 y T2 en cruceros	11,0
	T1 y T2 en resto barcos	6,5
	T3 (mercancías)	3,7
	Tasa actividad	2,2
<b>DISMINUCIÓN DE LOS INGRESOS POR TASAS</b>		<b>30,0</b>

En términos cuantitativos, la aplicación de estas medidas para paliar el impacto de la covid-19 se ha traducido en 30 millones de euros de disminución de ingresos para el Port de Barcelona respecto del 2019, como se observa en la siguiente tabla.

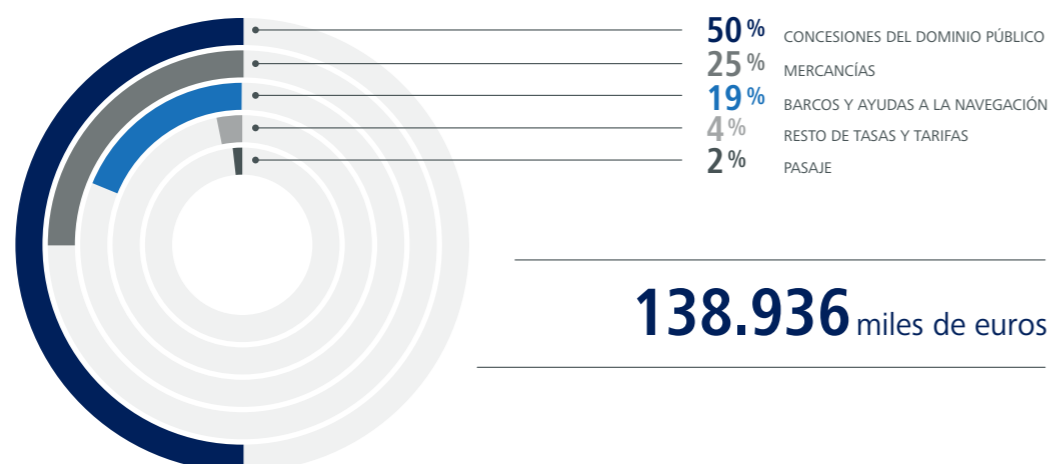
Estas medidas consideradas “de choque” han estado vigentes a lo largo de 2020. Pero, a fin de poder paliar los efectos del coronavirus para los próximos años, el Port de Barcelona ha establecido un **plan de recuperación**, que consiste en bonificar a lo largo del 2021 y 2022 las tasas de empleo y aplicar coeficientes correctores a las tasas de utilización de barco, pasaje y mercancía, lo que hace prever que la cifra de negocio alcanzada en el 2019 no se podrá recuperar hasta el 2023.

**Ingresos por tipología**

Por efecto del coronavirus, el reparto de ingresos por línea de negocio ha sido ligeramente diferente a otros años. Las tasas de concesiones del dominio público, a pesar del decremento en la facturación, han ganado peso relativo en relación con las tasas de utilización y han representado el 50% de los ingresos (el año 2019 eran el 46%), ya que han absorbido la reducción en la tasa de pasaje, que ha cerrado con una participación residual de solo el 2% de los ingresos (el año 2019 era del 7%). Como se menciona en el apartado dedicado al movimiento de pasajeros, en marzo se cancelaron las escalas de crucero previstas para el resto del año y los transbordadores o ferris disminuyeron considerablemente su actividad desde la declaración del estado de alarma.

En cuanto a la composición porcentual del resto de ingresos, las mercancías representan en el año 2020 el 25% de la cifra de negocio, mientras que el año anterior era del 22%. Este incremento se debe a un retroceso menor de esta tasa respecto del resto, que han sido más castigadas.

COMPOSICIÓN DEL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO (%), 2020



**EL RESULTADO DE EXPLOTACIÓN**

El resultado de explotación ha sumado **14 millones de euros**, un 65% menos que el año anterior.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (miles de euros), 2019-2020

	2020	2019	Variación	%Var.
Importe neto de la cifra de negocio	<b>138.936</b>	172.433	(33.497)	-19%
Otros ingresos de explotación	<b>6.395</b>	6.750	(355)	-5%
Gastos de personal	<b>(34.519)</b>	(33.421)	(1.098)	3%
Otros gastos de explotación	<b>(45.378)</b>	(55.262)	9.884	-18%
Amortizaciones del inmovilizado	<b>(57.002)</b>	(56.940)	(62)	0%
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	<b>6.785</b>	6.835	(50)	-1%
Deterioro y resultado por alienaciones de inmovilizado	<b>(1.249)</b>	(184)	(1.065)	-
<b>TOTAL</b>	<b>13.968</b>	40.211	<b>(26.243)</b>	<b>-65%</b>

Si bien la variación de los ingresos ha sido de 33,5 millones, el resultado de explotación ha variado 26 millones respecto del año anterior. La razón fundamental de esta diferencia es un gasto menor, de casi 8 millones de euros.

**EL GASTO**

Las partidas de gasto han sido las responsables de reducir parte del efecto de la caída de los ingresos este ejercicio.

DISTRIBUCIÓN DEL GASTO (millones de euros), 2019 - 2020

	2020	2019	Var. (M€)	Var. (%)
Gasto de personal	<b>34,4</b>	33,4	1,0	3%
Gastos de servicios exteriores	<b>26,5</b>	31,0	-4,6	-15%
Conservación	<b>6,5</b>	8,7	-2,3	-26%
Profesionales independientes	<b>5,7</b>	5,1	0,6	11%
Suministros	<b>1,6</b>	1,9	-0,3	-15%
Otros servicios exteriores	<b>8,6</b>	8,9	-0,3	-3%
MARPOL	<b>4,2</b>	6,5	-2,3	-35%
Otros gastos de gestión corriente	<b>2,3</b>	7,5	-5,3	-70%
Aportación a OPPE y FCI*	<b>12,4</b>	12,9	-0,4	-3%
Amortizaciones	<b>57,0</b>	56,9	0,0	0%
Otros gastos	<b>5,5</b>	4,0	1,5	38%
Imputación subvenciones	<b>-6,8</b>	-6,8	0,0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>131,3</b>	139,0	<b>-7,7</b>	<b>-6%</b>

\*Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) y Fondo de Compensación Interportuario (FCI)

Se observa un descenso generalizado de los gastos, a excepción de dos partidas:

- Los gastos de personal, que han registrado un aumento del 3% por efecto de las indemnizaciones derivadas de las bajas incentivadas.
- A raíz del temporal Gloria (enero de 2020) se ha generado un gasto de 1,4 millones en concepto de pérdidas de inmovilizado.

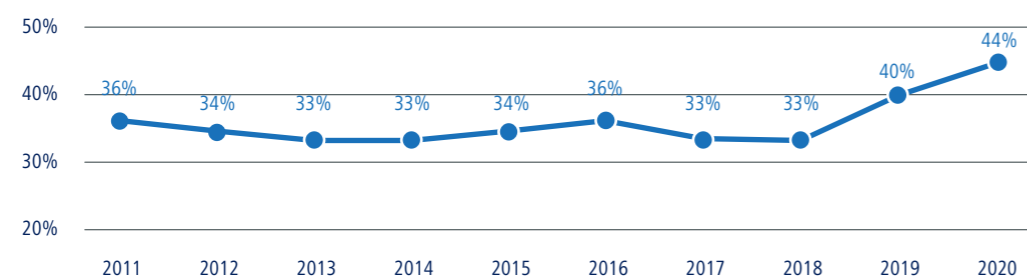
Así pues, el decremento del gasto no está relacionado con la reducción del gasto corriente, sino con hechos puntuales, entre los que destacan los siguientes:

- Los gastos de conservación han sido inferiores en 2,3 millones a los de 2019, porque durante el 2020 no se han llevado a cabo actuaciones de dragado.
- Los gastos de gestión corriente, que son provisiones no lineales en el tiempo, han sido inferiores que en el 2019 por la menor dotación en concepto de litigios. Durante el año 2020 se han registrado 1,4 millones en concepto de provisión para litigios y 0,4 millones para indemnizaciones.

El retroceso del gasto MARPOL (-2,3 millones respecto del 2019) se compensa con un ingreso menor por la repercusión de este coste. Al haber disminuido considerablemente el tráfico de buques de pasaje, el gasto derivado de la recogida de residuos ha caído en la misma proporción que los ingresos y, por tanto, el efecto es prácticamente neutro.

Aun así, la ratio que mide la absorción de los gastos en el global de la cifra de negocio ha subido 4 puntos hasta llegar al 44% (no considera el efecto MARPOL).

RATIOS DE ABSORCIÓN DE GASTOS (%), 2011 - 2020



● Gastos corrientes / Cifra de negocio Gastos corrientes = gastos de personal + serv. exteriores + otros gastos de gestión corriente

## EMPRESAS PARTICIPADAS

En cuanto a las sociedades participadas, los porcentajes del capital social no han variado respecto al ejercicio anterior.

SOCIEDADES PARTICIPADAS A 31/12/2020 (% capital social)

	Participación
<b>Empresas del grupo</b>	
Gerencia Urbanística Port Vell	100,00%
Centro Intermodal de Logística, SA, S.M.E.	51,50%
World Trade Center Barcelona, S.A. S.M.E.	75,99%
<b>Empresas asociadas</b>	
Catalana d'Infraestructures Portuàries, SL	49,00%
Terminal Intermodal Marítima Centro, SL	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, SL	47,32%
Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA	36,73%
Portic Barcelona, SA	40,69%
Terminal Marítima de Zaragoza, SL	21,55%
<b>Otras participaciones</b>	
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	11,76%
Puerto Seco de Madrid, SA S.M.E	10,20%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SA EML	3,89%

## RESULTADO FINANCIERO

En el ámbito financiero se ha registrado un resultado de cerca de **2,5 millones de euros**, que supone un empeoramiento de 1,4 millones de euros (-36%) respecto del 2019.

RESULTADO FINANCIERO (miles de euros), 2019 – 2020

	2020	2019	Variación	%Var.
Ingresos financieros	2.830	4.415	(1.585)	-36%
Gastos financieros	(644)	(1.955)	1.311	-67%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	352	1.485	(1.133)	-76%
Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros	-	8	(8)	-
<b>TOTAL</b>	<b>2.538</b>	<b>3.953</b>	<b>(1.415)</b>	<b>-36%</b>

Los factores que han contribuido a esta variación han sido:

**a) Ingresos financieros**

i. **Participaciones en instrumentos de patrimonio.** La principal diferencia respecto del año 2019 radica en que este 2020 World Trade Center ha decidido no repartir dividendos. Sin embargo, por lo que respecta a las dos otras participaciones, el ingreso ha sido superior:

INGRESOS POR PARTICIPACIONES (miles de euros), 2019 – 2020

	2020	2019	Variación	%Var.
World Trade Center Barcelona	0	1.791	-1.791	-100%
Centro Intermodal de Logística, S.A.	1.353	937	416	44%
CIP, S.A.	686	539	147	27%
<b>TOTAL</b>	<b>2.039</b>	<b>3.267</b>	<b>-1.227</b>	<b>-38%</b>

ii. **Otros instrumentos financieros.** Han sido inferiores en 0,3 millones de euros, principalmente por los intereses menores recibidos de TCB a raíz de la disminución del tipo de efectivo aplicado a la deuda, fruto de la refinanciación de la sociedad concesionaria.

b) **Gastos financieros.** La carga financiera atribuible al endeudamiento con el Banco Europeo de Inversiones ha sido inferior en el 2020 por la reducción progresiva del volumen de endeudamiento, junto con el efecto del vencimiento del *swap* a 15 de marzo.

c) **Variación del valor razonable en instrumentos financieros.** En este epígrafe se encuentra la variación de valor del contrato de permuta financiera de tipos de interés (*swap*), que ha generado una diferencia de 1,1 millones de euros, compensada con el epígrafe anterior.

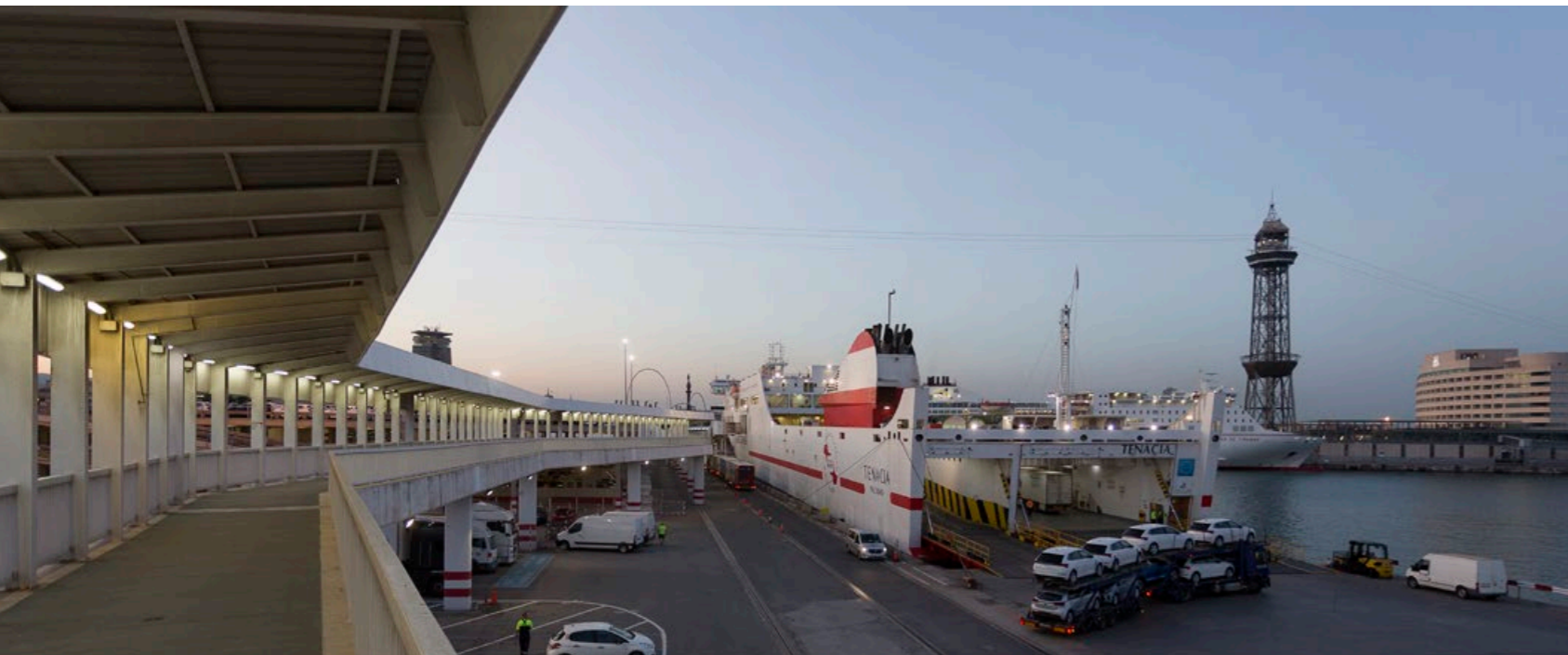
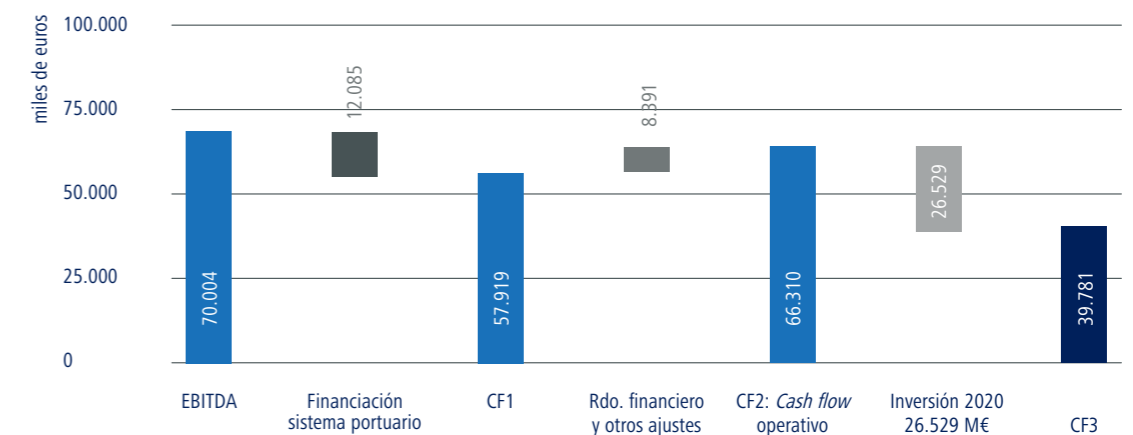
**EBITDA Y CASH FLOW**

Los beneficios antes de impuestos, intereses, amortizaciones y depreciaciones (**EBITDA**) han sumado un total de **70 millones** y los recursos procedentes de las operaciones han generado un **cash flow operativo de 66,3 millones**. Ambos datos presentan una variación negativa respecto del año anterior, del 31% y el 32% respectivamente, arrastrados por el resultado de este año.

EBITDA (en miles de euros), 2019 – 2020

(Miles de euros)	2020	2019	Variación	%Var.
<b>Resultado de explotación</b>	<b>13.968</b>	<b>40.211</b>	<b>(26.243)</b>	<b>-65%</b>
<b>Más</b>	<b>71.833</b>	<b>76.546</b>	<b>(4.713)</b>	
Financiación OPPE	6.309	6.354	(46)	
Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario	5.776	6.188	(412)	
Amortización del inmovilizado	57.002	56.940	62	
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	1.353	6.732	(5.379)	
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.393	331	1.062	
<b>Menos</b>	<b>15.797</b>	<b>15.706</b>	<b>91</b>	
Beneficios procedentes del inmovilizado	-	-	-	
Correcciones valorativas por el deterioro del activo no corriente	144	145	(1)	
Subvenciones de capital y otras traspasadas al resultado	6.785	6.835	(50)	
Ingresos de reversión de concesiones	3.460	3.663	(203)	
Imputación a resultados de avances recibidos por prestaciones de servicio	5.408	5.053	355	
Otros	-	10	(10)	
<b>TOTAL</b>	<b>70.004</b>	<b>101.051</b>	<b>(31.047)</b>	<b>-31%</b>

CASH FLOW (miles de euros), 2019 – 2020

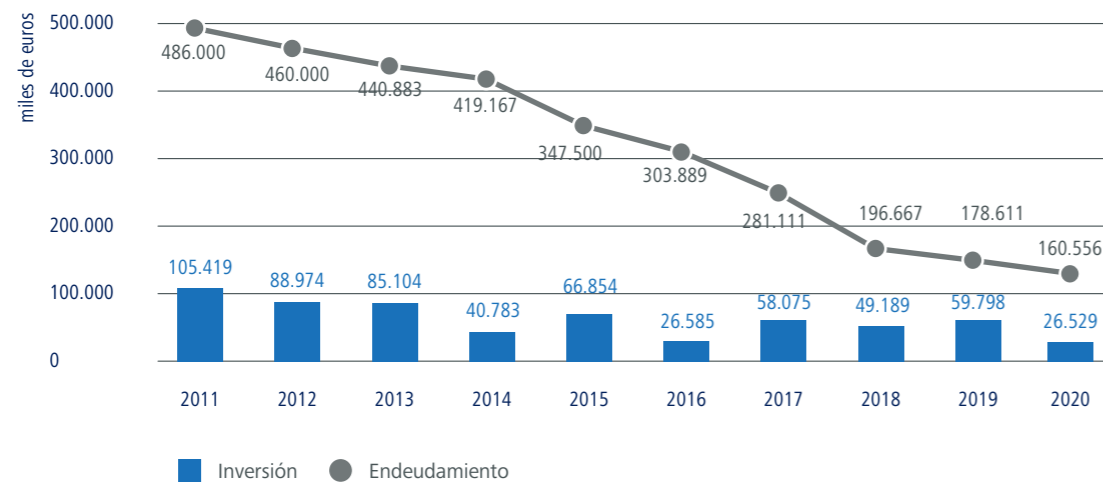




### INVERSIÓN Y ENDEUDAMIENTO

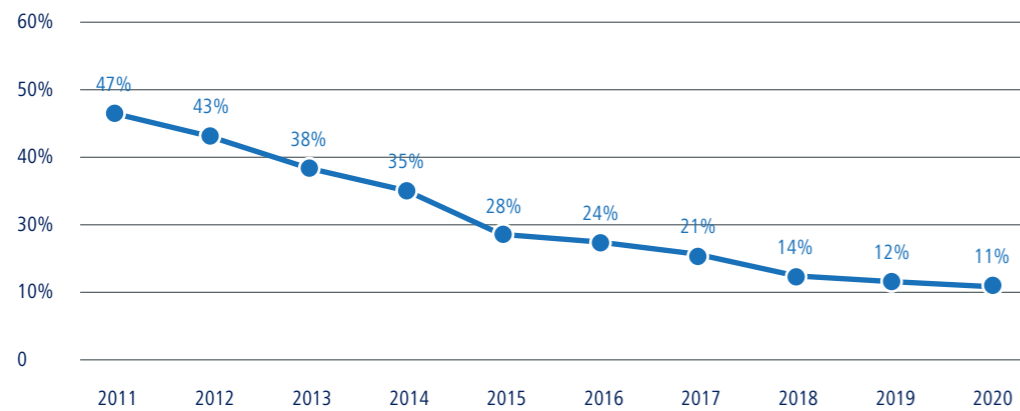
La Autoridad Portuaria de Barcelona ha ejecutado un **volumen de inversiones de 26,5 millones de euros**, lo que ha supuesto un superávit de 39,8 millones en relación con los recursos generados por las operaciones. Un año más, la entidad no ha hecho uso de financiación adicional y, además, ha reducido el endeudamiento bancario a largo plazo en 18 millones de euros (amortización natural de los préstamos vigentes), y ha reducido así el saldo vivo de 178,6 a 160,6 millones de euros.

EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN ANUAL Y DEL ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO (miles de euros), 2011 -2020



Desde que finalizó el proyecto de expansión del Port, altamente apalancado financieramente (cerca de 500 millones de euros en el 2010), la ratio de endeudamiento ha disminuido considerablemente por el efecto progresivo del reembolso de la deuda, por las cancelaciones anticipadas, así como por la aplicación de beneficios al patrimonio. Este año se alcanza una ratio del 11% de endeudamiento respecto de los fondos propios, el porcentaje más bajo de este siglo.

EVOLUCIÓN DE LA RATIO DE ENDEUDAMIENTO (%), 2011 - 2020



Endeudamiento bancario	486.000	460.000	440.833	419.167	347.500	303.889	281.111	196.667	178.611	<b>160.556</b>
Fondos propios	1.034.073	1.077.311	1.152.142	1.189.569	1.228.929	1.289.061	1.338.524	1.392.199	1.436.362	<b>1.465.172</b>

● Endeudamiento Bancario / Fondos Propios

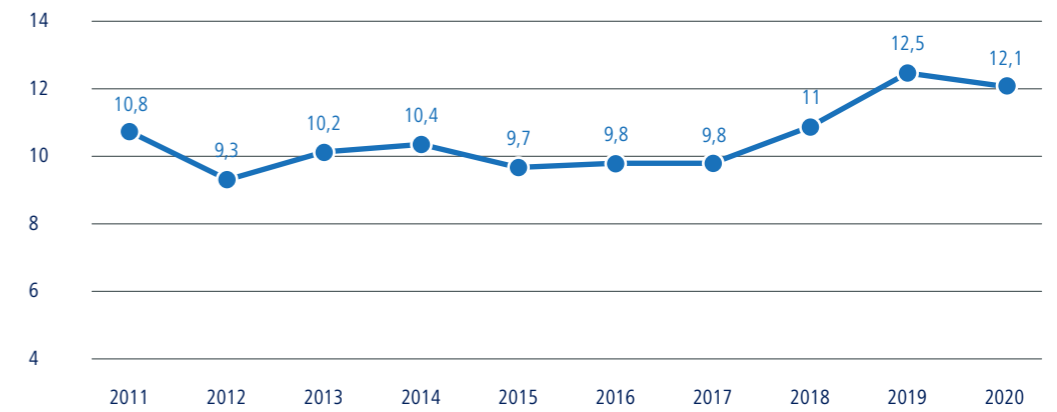
### APORTACIÓN AL SISTEMA PORTUARIO

El artículo 19 del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece que los recursos económicos del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) estarán integrados, entre otros, por el 4% de los ingresos devengados por las autoridades portuarias en concepto de tasas portuarias durante el ejercicio anterior. El importe resultante tiene la consideración de gasto de explotación.

Además de la financiación del OPPE, las autoridades portuarias también deben hacer aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario (FCI), que es el instrumento de redistribución de los recursos del sistema portuario estatal y se regula según el artículo 159 de la misma ley.

La aportación del año 2019 fue superior a la de este año por la aportación adicional fruto de la creación del nuevo fondo de capital "Puertos 4.0", que tiene como objetivo promover e incorporar la innovación incremental como elemento de competitividad y eficiencia en el sector logístico y portuario.

APORTACIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA AL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL (millones de euros), 2011 - 2020

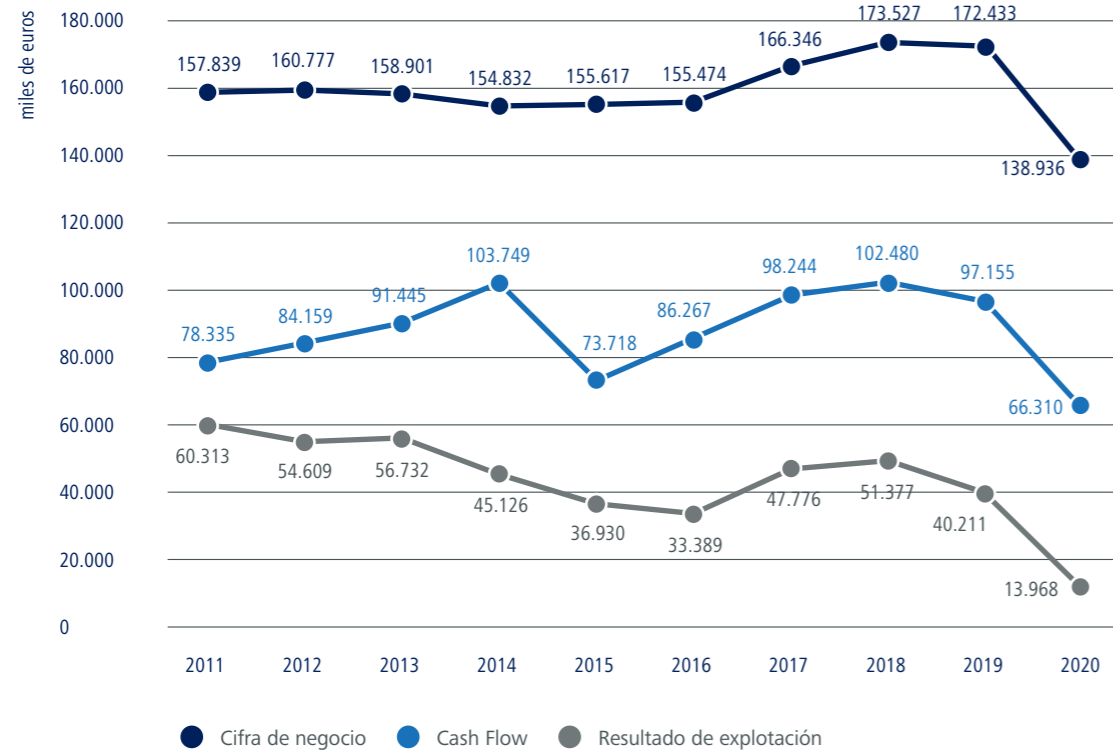


● Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario + Financiación Organismo Público Puertos del Estado

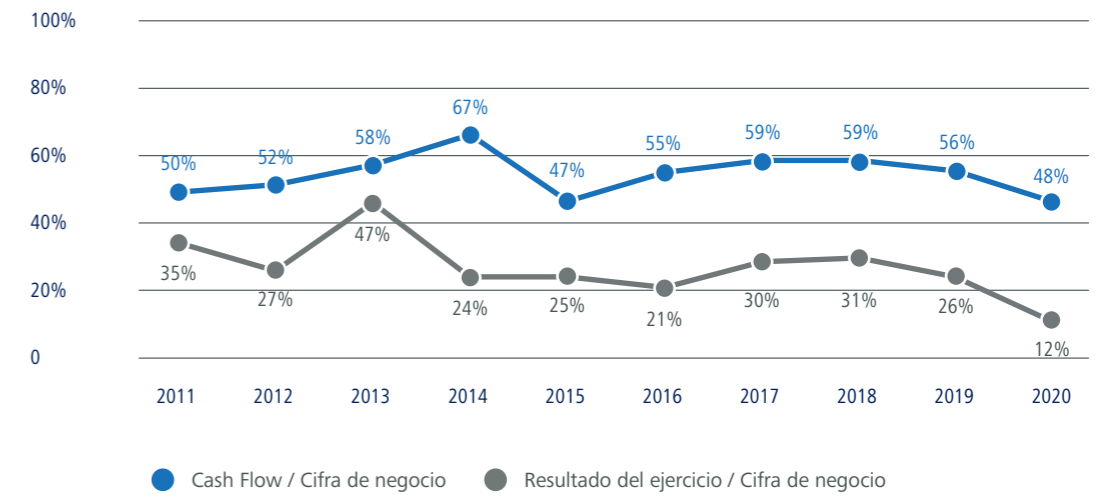
### EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS

El efecto de la pandemia ha provocado que la cifra de negocio y el *cash flow* hayan registrado niveles equivalentes a los del año 2006 (hace 14 años).

EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS (millones de euros), 2011 - 2020



EVOLUCIÓN DE LAS RATIOS DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ECONÓMICOS (%), 2011 - 2020





## Cuentas anuales

## BALANCE DE SITUACIÓN

(Miles de euros)	2020	2019
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.828.120</b>	1.843.683
<b>I. Inmovilizado intangible</b>	<b>17.079</b>	17.689
1. Propiedad industrial	7.207	7.431
2. Aplicaciones informáticas	9.872	10.258
3. Otro inmovilizado intangible		
<b>II. Inmovilizado material</b>	<b>1.403.756</b>	1.431.414
1. Terrenos y bienes naturales	305.034	288.958
2. Construcciones	1.025.835	1.032.816
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	1.332	1.440
4. Inmovilizado en curso y otros anticipos	61.441	99.556
5. Otro inmovilizado	10.114	8.644
<b>III. Inversiones inmobiliarias</b>	<b>302.517</b>	303.107
1. Terrenos	261.725	261.725
2. Construcciones	40.792	41.382
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a lp</b>	<b>79.731</b>	78.910
1. Instrumentos de patrimonio	76.469	76.469
2. Créditos a empresas	3.262	2.441
<b>V. Inversiones financieras a largo plazo</b>	<b>2.575</b>	2.688
1. Instrumentos de patrimonio	588	588
2. Créditos a terceros	1.249	1.362
3. Adm. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	284	284
4. Otros activos financieros	454	454
<b>VI. Activos por impuesto diferido</b>	<b>13.505</b>	-
<b>VII. Deudores comerciales no corrientes</b>	<b>8.957</b>	9.875

(Miles de euros)	2020	2019
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>235.240</b>	226.151
<b>II. Existencias</b>	<b>332</b>	314
<b>III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar</b>	<b>54.947</b>	314
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	43.998	31.231
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	2.756	23.435
3. Deudores varios	3.217	2.559
4. Adm. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro		
5. Otros créditos con las administraciones públicas	4.976	2.284
<b>IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a cp</b>	<b>155</b>	155
<b>V. Inversiones financieras a corto plazo</b>	<b>40.131</b>	20.122
1. Instrumentos de patrimonio		
2. Créditos a empresas	122	122
3. Otros activos financieros	40.009	20.000
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>1.106</b>	1.004
<b>VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes</b>	<b>138.569</b>	173.325
1. Tesorería	138.569	173.325
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>2.063.360</b>	<b>2.069.834</b>

(Miles de euros)	2020	2019
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>1.668.950</b>	1.700.894
<b>A1. Fondos propios</b>	<b>1.466.373</b>	1.436.363
I. Patrimonio	539.486	539.486
III. Resultados acumulados	909.327	852.713
VII. Resultado del ejercicio	17.560	44.164
<b>A2. Ajustes por cambios de valor</b>	<b>-</b>	-
<b>A3. Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>202.577</b>	264.531
1. Subvenciones oficiales de capital	166.659	228.991
2. Donaciones y legados de capital	34	34
3. Otras subvenciones, donaciones y legados	35.884	35.506

(Miles de euros)	2020	2019
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>349.529</b>	319.504
<b>I. Provisiones a largo plazo</b>	<b>9.289</b>	11.488
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		
2. Provisión para responsabilidades	7.082	8.129
3. Otras provisiones	2.207	3.359
<b>II. Deudas a largo plazo</b>	<b>167.126</b>	185.181
1. Deudas con entidades de crédito	160.556	178.611
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo		
3. Otros pasivos financieros	6.570	6.570
<b>III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a lp</b>	<b>-</b>	-
<b>IV. Pasivos por impuesto diferido</b>	<b>55.635</b>	-
<b>V. Periodificaciones a largo plazo</b>	<b>117.479</b>	122.835
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>28.122</b>	49.436
<b>III. Deudas a corto plazo</b>	<b>18.110</b>	31.270
1. Deudas con entidades de crédito	5.984	18.136
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	4.028	9.330
3. Otros pasivos financieros	3.804	3.804
<b>IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a ct</b>	<b>733</b>	321
1. Deudas con empresas del grupo	590	228
2. Deudas con empresas asociadas	143	93
<b>V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</b>	<b>16.026</b>	17.845
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	7.702	9.385
2. Administraciones públicas, anticipos de subvenciones		
3. Otras deudas con las administraciones públicas	8.324	8.460
<b>VI. Periodificaciones</b>	<b>-</b>	-
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>2.063.360</b>	<b>2.069.834</b>



## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

(Miles de euros)	2020	2019	Variación	% Var.
<b>1. Importe neto de la cifra de negocio</b>	<b>138.936</b>	172.433	(33.497)	-19%
<b>A. Tasas portuarias</b>	<b>127.665</b>	157.722	(30.057)	-19%
a) Tasa de ocupación	51.782	57.311	(5.529)	-10%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	62.838	83.526	(20.688)	-25%
1. Tasa del buque	25.511	33.362	(7.851)	-24%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas	451	438	13	3%
3. Tasa del pasaje	2.547	11.569	(9.022)	-78%
4. Tasa de la mercancía	34.048	37.762	(3.714)	-10%
5. Tasa de la pesca fresca	135	194	(59)	-30%
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito	146	201	(55)	-27%
c) Tasa de actividad	11.845	15.272	(3.427)	-22%
d) Tasa de ayudas a la navegación	1.200	1.613	(413)	-26%
<b>B. Otros ingresos de negocio</b>	<b>11.271</b>	14.711	(3.440)	-23%
a) Importes adicionales a las tasas	5.776	6.437	(661)	-10%
b) Tarifas y otros	5.495	8.274	(2.779)	-34%
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>6.395</b>	6.750	(355)	-5%
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.201	2.694	(493)	-18%
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	409	78	331	424%
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	3.460	3.663	(203)	-6%
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	325	315	10	3%
<b>6. Gastos de personal</b>	<b>(34.519)</b>	(33.421)	(1.098)	3%
a) Sueldos, salarios y asimilados	(22.474)	(22.637)	163	-1%
b) Indemnizaciones	(2.219)	(301)	(1.918)	637%
c) Cargas sociales	(9.826)	(10.483)	657	-6%
<b>7. Otros gastos de explotación</b>	<b>(45.378)</b>	(55.262)	9.884	-18%
a) Servicios exteriores	(26.286)	(31.043)	4.757	-15%
1. Reparaciones y conservación	(10.721)	(15.227)	4.506	-30%
2. Servicios de profesionales independientes	(5.667)	(5.083)	(584)	11%
3. Suministros y consumos	(1.452)	(1.855)	403	-22%
4. Otros servicios exteriores	(8.446)	(8.878)	432	-5%
b) Tributos	(3.975)	(3.842)	(133)	3%
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(244)	24	(268)	-1117%
d) Otros gastos de gestión corriente	(2.463)	(7.544)	5.081	-67%
e) Aportación a Puertos del Estado	(6.309)	(6.354)	45	-1%
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(6.101)	(6.503)	402	-6%
<b>8. Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>(57.002)</b>	(56.940)	(62)	0%
<b>9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	<b>6.785</b>	6.835	(50)	-1%
<b>10. Excesos de provisiones</b>	<b>-</b>	-	-	-

(Miles de euros)	2020	2019	Variación	% Var.
<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>(1.249)</b>	(184)	(1.065)	-
a) Deterioros y pérdidas	144	144	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	(1.393)	(328)	(1.065)	325%
<b>Otros resultados</b>	<b>-</b>	-	-	-
a) Ingresos excepcionales	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>13.968</b>	40.211	(26.243)	-65%
<b>12. Ingresos financieros</b>	<b>2.830</b>	4.415	(1.585)	-36%
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	2.039	3.267	(1.228)	-38%
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	791	1.148	(357)	-31%
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-
<b>13. Gastos financieros</b>	<b>(644)</b>	(1.955)	1.311	-67%
a) Por deudas con terceros	(644)	(1.955)	1.311	-67%
b) Por actualización de provisiones	-	-	-	-
<b>14. Variación del valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>352</b>	1.485	(1.133)	-76%
a) Cartera de negociación y otros	352	1.485	(1.133)	-76%
<b>16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>	<b>-</b>	8	(8)	-100%
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	8	(8)	-100%
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>2.538</b>	3.953	(1.415)	-36%
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>16.506</b>	44.164	(27.658)	-63%
<b>17. Impuesto sobre beneficios</b>	<b>1.054</b>	-	1.054	-
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>17.560</b>	44.164	(26.604)	-60%

**CUADRO DE FINANCIACIÓN**

(Miles de euros)	2020	2019
<b>APLICACIONES</b>	<b>69.135</b>	97.548
<b>Altas de activo no corriente</b>	<b>33.451</b>	60.784
Adquisiciones de inmovilizado intangible y material	26.529	59.584
Subvenciones a cobrar a largo plazo	-	284
Deudores comerciales no corrientes		
Activos por impuesto diferido	2.997	
Inmovilizado por concesiones revertidas	3.925	916
<b>Reducciones de patrimonio</b>	<b>-</b>	-
<b>Fondo de Compensación Interportuario aportado</b>	<b>6.101</b>	6.503
<b>Bajas de pasivo no corriente</b>	<b>29.583</b>	30.261
Cancelación/traspaso de deudas con entidades de crédito	18.056	18.056
Cancelación/traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado		
Cancelación/traspaso de otras deudas	7.975	
Cancelación/traspaso de periodificaciones a largo plazo		12.205
Aplicación de provisiones a largo plazo	3.552	
<b>ORÍGENES</b>	<b>82.777</b>	80.239
<b>Recursos procedentes de las operaciones</b>	<b>67.287</b>	69.496
<b>Ampliaciones de patrimonio</b>	<b>-</b>	
<b>Fondo de Compensación Interportuario recibido</b>	<b>325</b>	315
<b>Subvenciones e ingresos por reversión de concesiones</b>	<b>3.925</b>	2.066
Subvenciones de capital meritadas	3.925	1.080
Otras subvenciones, donaciones y legados	-	986
Ingresos por reversión de concesiones	-	-
<b>Altas de pasivo no corriente</b>	<b>8.028</b>	6.995
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	-	6.570
Adelantos recibidos por ventas o prestación de servicios	8.028	425
<b>Bajas de activo no corriente</b>	<b>3.212</b>	1.357
Alienación de instrumentos de patrimonio y otros	-	12
Cancelación/traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras a lp	353	465
Cancelación/traspaso a corto plazo de subvenciones a cobrar a lp		
Cancelación/traspaso de deudores comerciales no corrientes y otros	917	880
Activos por impuesto diferido	1.942	
<b>Otros</b>	<b>-</b>	10
<b>Exceso de orígenes sobre aplicaciones</b>	<b>13.642</b>	-
<b>Exceso de aplicaciones sobre orígenes</b>	<b>-</b>	17.309

**RECURSOS PROCEDENTES DE LAS OPERACIONES - CASH FLOW OPERATIVO**

(Miles de euros)	2020	2019	Variació	% Var.
<b>Resultado del periodo</b>	<b>17.560</b>	44.164	(26.604)	-60%
<b>Más</b>	<b>65.524</b>	70.191	(4.667)	
Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario	5.776	6.188	(412)	
Amortización del inmovilizado	57.002	56.940	62	
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	1.353	6.732	(5.379)	
Pérdidas procedentes del inmovilizado	1.393	331	1.062	
<b>Menos</b>	<b>15.797</b>	17.201	(1.404)	
Beneficios procedentes del inmovilizado		3	(3)	
Correcciones valorativas por el deterioro del activo no corriente	144	1.629	(1.485)	
Subvenciones de capital y otras traspasadas al resultado	6.785	6.835	(50)	
Ingresos de reversión de concesiones	3.460	3.663	(203)	
Imputación a resultados de anticipos recibidos por prestaciones de servicio	5.408	5.053	355	
Ingresos OPPE pagos principales e intereses litigios T3			-	
Otros	-	10	10	
<b>TOTAL</b>	<b>67.287</b>	97.154	(29.867)	-31%

## ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

(Miles de euros)	2020	2019
<b>A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>27.062</b>	<b>86.234</b>
Resultado del ejercicio antes de impuestos	16.506	44.164
<b>Ajustes del resultado</b>	<b>41.533</b>	<b>44.472</b>
Amortización del inmovilizado (+)	57.002	56.940
Correcciones valorativas por deterioro	(144)	(145)
Variación de provisiones	1.353	6.732
Imputación de subvenciones (-)	(6.785)	(6.835)
Resultados de las bajas y alienaciones de inmovilizado	1.393	328
Resultados de las bajas y alienaciones de instrumentos financieros	-	(8)
Ingresos financieros (-)	(2.830)	(4.415)
Gastos financieros (+)	644	1.955
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	(352)	(1.484)
Ingresos de reversión de concesiones (-)	(3.460)	(3.663)
Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	(5.408)	(5.053)
Otros ingresos y gastos	120	120
<b>Cambios en el capital corriente</b>	<b>(25.766)</b>	<b>(4.782)</b>
Existencias	(18)	2
Deudores y otras cuentas a cobrar	(24.812)	(11.349)
Otros activos corrientes	428	(328)
Acreedores y otras cuentas a pagar	(1.856)	756
Otros pasivos corrientes	577	6.170
Otros activos y pasivos no corrientes	(85)	(33)
<b>Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación</b>	<b>(5.211)</b>	<b>2.380</b>
Pagos de intereses (-)	(670)	(1.956)
Cobros de dividendos (+)	2.039	3.267
Cobros de intereses (+)	322	1.238
Pagos de intereses de demora por litigios tarifarios (-)	-	-
Cobros de subvenciones de intereses de demora por litigios tarifarios (+)	-	9
Cobros / pagos por el impuesto sobre los beneficios	(3.351)	(178)
Otros cobros / pagos	(3.551)	-

(Miles de euros)	2020	2019
<b>B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>	<b>(49.186)</b>	<b>(76.466)</b>
<b>Pagos de inversiones (-)</b>	<b>(49.341)</b>	<b>(79.797)</b>
Empresas del grupo y asociadas	(976)	(976)
Inmovilizado intangible	(2.847)	(2.775)
Inmovilizado material	(25.518)	(56.034)
Inversiones inmobiliarias	-	(12)
Otros activos financieros	(20.000)	(20.000)
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
Otros activos	-	-
<b>Cobros de desinversiones (+)</b>	<b>155</b>	<b>3.331</b>
Empresas del grupo y asociadas	155	789
Inmovilizado intangible	-	-
Inmovilizado material	-	5
Inversiones inmobiliarias	-	-
Otros activos financieros	-	2.537
Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-
Otros activos	-	-
<b>C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>	<b>(12.632)</b>	<b>(15.607)</b>
<b>Cobros y pagos de instrumentos de patrimonio</b>	<b>-</b>	<b>737</b>
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	737
<b>Cobros y pagos de instrumentos del pasivo financiero</b>	<b>(12.632)</b>	<b>(16.344)</b>
Emisión	5.424	1.879
Deudas con entidades de crédito (+)	-	-
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-
Otras deudas (+)	5.424	1.879
Devolución y amortización de:	(18.056)	(18.223)
Deudas con entidades de crédito (-)	(18.056)	(18.056)
Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)	-	-
Otras deudas (-)	-	(167)
<b>AUMENTO / DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES (A+B+C)</b>	<b>(34.756)</b>	<b>(5.839)</b>
<b>Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio</b>	<b>173.325</b>	<b>179.164</b>
<b>Efectivo o equivalentes al final del ejercicio</b>	<b>138.569</b>	<b>173.325</b>

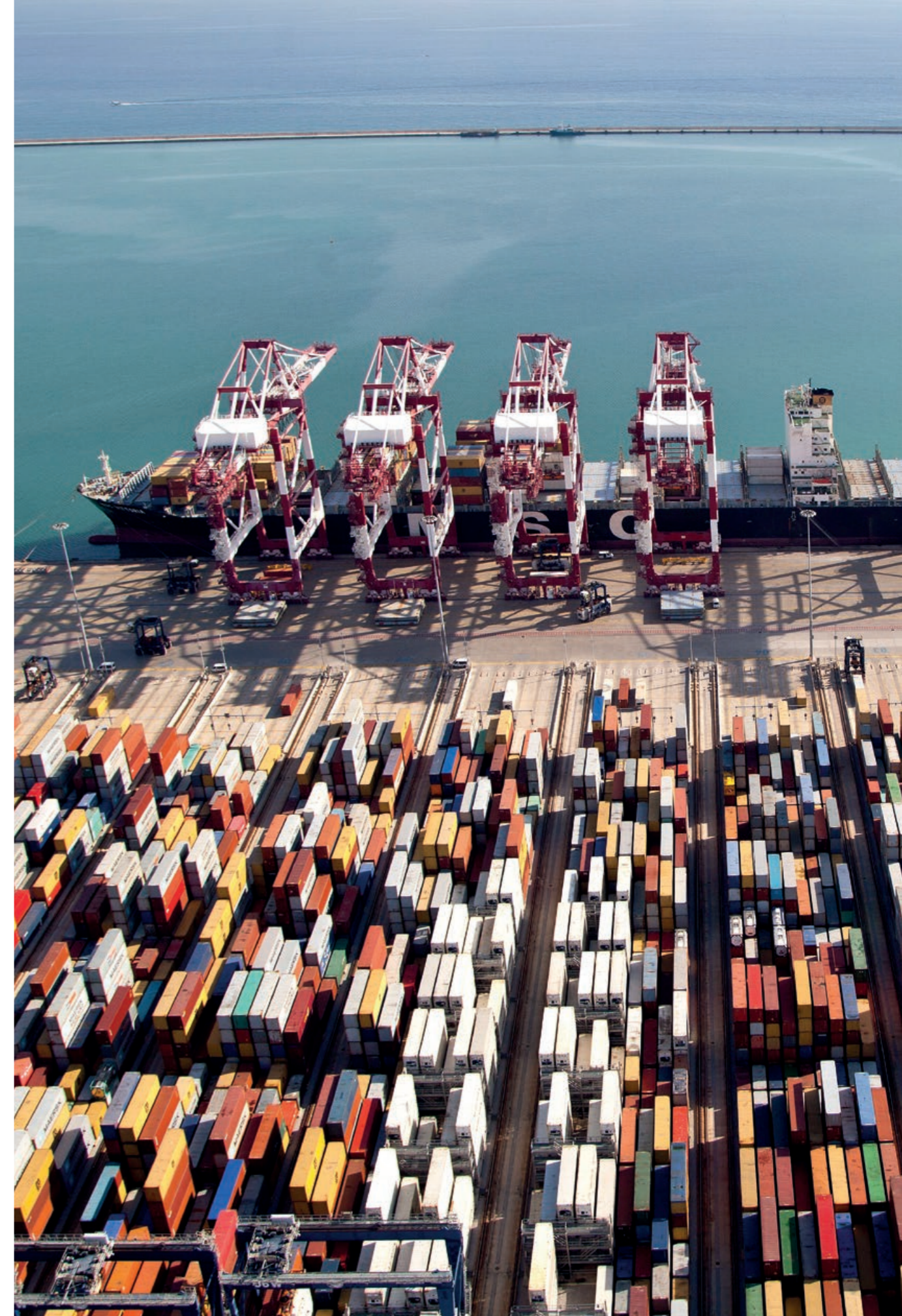


**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DE LOS EJERCICIOS DE 2020 Y 2019**

Estado de ingresos y gastos reconocidos (Miles de euros)	2020	2019
<b>A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias</b>	<b>17.560</b>	<b>44.164</b>
<b>B) Total de ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto</b>	<b>3.925</b>	<b>2.066</b>
Por valoración de instrumentos financieros	-	-
Por cobertura de flujos de efectivo	-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	3.925	2.066
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	-	-
Efecto impositivo	-	-
<b>C) Total de transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias</b>	<b>(8.549)</b>	<b>(10.498)</b>
Por valoración de instrumentos financieros	-	-
Por cobertura de flujos de efectivo	-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	(10.245)	(10.498)
Efecto impositivo	1.696	-
<b>TOTAL DE INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS (A + B + C)</b>	<b>12.936</b>	<b>35.732</b>

**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO DEL EJERCICIO 2020**

Estado total de cambios en el patrimonio neto (Miles de euros)	Patrimonio	Resultado acumulado	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados	Total
Saldo final del ejercicio 2019	539.486	852.713	44.164	264.531	<b>1.700.894</b>
Total de ingresos y gastos reconocidos	-	-	17.560	(4.623)	<b>12.937</b>
Distribución del resultado del ejercicio 2019	-	44.164	(44.164)	-	-
Efecto impositivo	-	12.451	-	(57.331)	<b>(44.880)</b>
<b>SALDO FINAL DEL EJERCICIO 2020</b>	<b>539.486</b>	<b>909.328</b>	<b>17.560</b>	<b>202.577</b>	<b>1.668.951</b>







## Otras magnitudes económicas

### Inversión del Port en infraestructura

Durante el año 2020 el Port de Barcelona ha realizado una inversión total de 26,5 millones de euros, de los que se han destinado al capítulo de **las infraestructuras más de 18 millones**. A continuación, se describen las actuaciones más relevantes ejecutadas a lo largo de este ejercicio.

- 1** AMPLIACIÓN DEL MUELLE ADOSSAT  
3ª FASE CONSOLIDACIÓN  
(OB-GP-P-761/2014)



- 2** REPARACIÓN DE LOS DAÑOS  
OCURRIDOS EN LOS DIQUES Y ZONAS  
ADYACENTES POR EL TEMPORAL GLORIA  
EN EL PORT DE BARCELONA  
(OB-GP-P-852/2020)



- 3** (PROYECTO MODIFICADO) MEJORA DEL  
SISTEMA DE AMARRE EN EL MUELLE  
ADOSSAT. INSERCIÓN DE BOLARDOS EN  
LA LÍNEA DE MUELLE. TERMINALES C Y D  
(OB-GP-M-0772/2015)



- 4** (PROYECTO MODIFICADO)  
MUELLE DE ATRAQUE DE SERVICIOS  
PORTUARIOS (35A)  
(OB-GP-P-723/2012)



- 5** TERMINAL INTERMODAL PORT  
DE BARCELONA. MOVIMIENTO DE  
PRECARGAS (ACTUACIÓN 1)  
(OB-GP-P-785/2015)



- 6** URBANIZACIÓN DE LA RONDA DEL PORT.  
TRAMO IV (BUNGE). FASE 2  
(OB-GP-P-0779/2015)



- 7** (PROYECTO MODIFICADO)  
AMPLIACIÓN DEL MUELLE ADOSSAT  
2ª FASE B. CONSOLIDACIÓN  
(OB-GP-P-0829/2018)



- 8** ACONDICIONAMIENTO DEL NUEVO  
DEPÓSITO EN LA AMPLIACIÓN SUR  
(OB-GP-P-0795/2016)





### AMPLIACIÓN DEL MUELLE ADOSSAT 3ª FASE. CONSOLIDACIÓN (OB-GP-P-761/2014)



**ADJUDICATARIO:** ROGASA CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS, S.A.U.

**TIEMPO DE EJECUCIÓN:** 14 meses (obra en ejecución)

**PRESUPUESTO:** 2.558.069 €



Los planes de ampliación y desarrollo de la actividad de cruceros en el Port de Barcelona prevén la consolidación de la actividad de pasajeros en el muelle Adossat, incluida la ubicación de una futura terminal de cruceros en la última alineación del muelle, en el espacio ocupado por Terminal Port Nou.

La actuación consiste en colocar una precarga de tierras sobre una parte de los rellenos y cajas para conformar la nueva línea de muelle correspondiente a la ampliación del muelle 3ª fase.

### REPARACIÓN DE LOS DAÑOS OCURRIDOS EN LOS DIQUES Y ZONAS ADYACENTES POR EL TEMPORAL GLORIA EN EL PORT DE BARCELONA (OB-GP-P-852/2020)



**ADJUDICATARIO:** COPISA CONSTRUCTORA PIRENAICA, S.A.

**TIEMPO DE EJECUCIÓN:** 7 meses (obra finalizada)

**INVERSIÓN:** 1.641.145 €



La potente borrasca Gloria de finales de enero del 2020 trajo un temporal de fuertes lluvias, viento y olas gigantes en el litoral de Catalunya, Valencia y las Islas Baleares y produjo importantes averías en las infraestructuras ubicadas en el litoral de estas comunidades autónomas.

Tras el temporal se realizó una inspección con drones de la parte emergida exterior de los diques de abrigo del Port de Barcelona, que reveló diferentes averías y daños significativos. El objeto de la presente actuación ha sido reparar las afectaciones con carácter urgente.

### (PROYECTO MODIFICADO) MEJORA DEL SISTEMA DE AMARRE EL MUELLE ADOSSAT. INSERCIÓN DE BOLARDOS EN LA LÍNEA DE MUELLE. TERMINALES C Y D (OB-GP-P-0852/2020)



**ADJUDICATARIO:** UTE AMARRE MUELLE ADOSADO

**TIEMPO DE EJECUCIÓN:** 10 meses (obra finalizada)

**INVERSIÓN:** 2.509.901 €



La presencia cada vez más habitual de grandes cruceros y similares motivó que se revisara el sistema de amarre del muelle Adossat y se determinara la necesidad de actualización y mejora.

La obra ha adecuado el sistema de amarre de dicho muelle para el tamaño máximo de crucero tipo que opera actualmente, con las siguientes actuaciones:

- Introducción de 25 nuevos puntos de amarre, mediante la construcción de nuevos bolardos, que ocupan el espacio disponible entre las unidades existentes anteriormente.
- Reposición de nuevos carriles para la operatividad de los *fingers* de desembarco.

### (PROYECTO MODIFICADO) MUELLE DE ATRAQUE DE SERVICIOS PORTUARIOS (35A) (OB-GP-P-723/2012)



**ADJUDICATARIO:** COPISA CONSTRUCTORA PIRENAICA, S.A.

**TIEMPO DE EJECUCIÓN:** 10 meses (obra finalizada)

**INVERSIÓN:** 1.891.503 €



En el marco de la mejora ambiental del Port de Barcelona, la Autoridad Portuaria ha concesionado una parcela para la realización de trabajos de gestión de los residuos de las embarcaciones que utilizan el Port. El traslado de los residuos desde las embarcaciones hasta esta parcela se hace por vía marítima, para lo cual se ha habilitado un muelle adyacente, que posibilita las operaciones de descarga de los residuos en condiciones de seguridad.

Esta actuación ha incluido los trabajos necesarios para acondicionar un muelle para los usos mencionados en el talud de escollera del extremo sur del muelle de la Energía.



### TERMINAL INTERMODAL PORT DE BARCELONA. MOVIMIENTO DE PRECARGAS (ACTUACIÓN 1) (OB-GP-P-785/2015)



**ADJUDICATARIO:** UTE  
ECSA-IRANZO -GOMILA

**TIEMPO DE EJECUCIÓN:**  
19 meses (obra en ejecución)

**INVERSIÓN:** 2.007.893 €



El Estudio informativo del proyecto de los nuevos accesos Sur, ferroviario y viario, en el Port de Barcelona asignó a este espacio un papel fundamental en el desarrollo de los nuevos accesos, viario y ferroviario, que garantizarán la adecuada conectividad con las redes generales de transporte de las nuevas terminales marítimas en la zona de ampliación. El complejo ferroviario (de expedición/recepción y carga/descarga) recibirá el nombre de Terminal Intermodal Port de Barcelona.

Dadas las características geotécnicas del relleno del antiguo cauce y de los terrenos deltaicos que se encuentran por debajo, es imprescindible una mejora de estos, previa a la ejecución de las infraestructuras viarias y ferroviarias previstas. El método habitual son las precargas.

Con esta obra se ha definido la precarga necesaria en el tramo del antiguo cauce, situada entre la ronda del Port, tramo 12, y el corredor de servicios existentes cerca del tramo de conexión entre la calle A de la Zona Franca y la calle 114 del Polígono Pratenc.

### URBANIZACIÓN DE LA RONDA DEL PORT. TRAMO IV (BUNGE). FASE 2 (OB-GP-P 0779/2015)



**ADJUDICATARIO:** CRC  
OBRAS Y SERVICIOS, S.L.

**TIEMPO DE EJECUCIÓN:**  
17 meses (obra finalizada)

**INVERSIÓN:** 2.392.419 €



Con nuevos criterios de urbanización se ha dado respuesta a las diferentes necesidades en materia de movilidad en esta zona y se ha dado continuidad a las actuaciones ya realizadas.

Esta actuación ha implicado la urbanización de la ronda del Port, tramo IV, en las inmediaciones del muelle Oest. Mediante una nueva rotonda se ha mejorado la distribución de las circulaciones viales hacia el interior del Port, en general, y hacia los muelles Oest y Contradic, y se ha aumentado la capacidad y seguridad del tramo hasta los niveles actualmente requeridos. Asimismo, se ha mejorado la accesibilidad de los peatones y se han superado las carencias detectadas a raíz del incremento de estos en la zona, motivado por la proximidad a la zona urbana y la mejora del transporte público.

### (PROYECTO MODIFICADO) AMPLIACIÓN DEL MUELLE ADOSSAT 2ª FASE B. CONSOLIDACIÓN (OB-GP-M-0829/2018)



**ADJUDICATARIO:**  
ROGASA CONSTRUCCIONES  
Y CONTRATAS, S.A.U

**TIEMPO DE EJECUCIÓN:**  
14 meses (obra finalizada)

**INVERSIÓN:** 1.502.743 €



El Plan Director del Port de Barcelona ya preveía entre sus actuaciones la construcción o la prolongación del muelle Adossat en el dique del Est. La reordenación de las terminales de contenedores del Port y los acuerdos de concesión alcanzados con la terminal de Port Nou han comportado la ejecución de un nuevo tramo del muelle Adossat de unos 290 m de longitud.

Esta obra ha consistido en la realización de la consolidación, mediante precargas, de las explanadas asociadas a la ampliación del muelle Adossat.

### ACONDICIONAMIENTO DEL NUEVO DEPÓSITO EN LA AMPLIACIÓN SUR (OB-GP-P-0795/2016)



**ADJUDICATARIO:**  
S.A. TRABAJOS Y OBRAS  
(SATO)

**TIEMPO DE EJECUCIÓN:**  
7 meses (obra finalizada)

**INVERSIÓN:** 524.346 €



Como gestora del espacio portuario, una de las responsabilidades de la Autoridad Portuaria es promover y participar en el desarrollo y mantenimiento de terrenos e infraestructura pública y privada. La inversión pública permite consolidar y mejorar la competitividad de las organizaciones que trabajan en el Port y, al mismo tiempo, favorece la inversión privada, indicador de la confianza de ésta en la captación de tráfico futuro. En este sentido, el crecimiento de actividad de la terminal BEST en la zona de ampliación sur planteaba la necesidad de contar con una instalación de depósito de gestión de contenedores vacíos.




La obra ha consistido en el acondicionamiento de superficies y accesibilidad para la ubicación de un nuevo depósito adyacente a la terminal BEST, incluyendo las tareas de retirada de precargas asociadas a la consolidación de terrenos, explanación, acometida y acondicionamiento de servicios, además de prever la accesibilidad.

## Ayudas económicas recibidas

El Port de Barcelona ha continuado participando en el 2020 en diversos proyectos internacionales que reciben ayuda financiera de la Unión Europea.

### PARTICIPACIÓN EN PROYECTOS INTERNACIONALES, 2020

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2018-2021		Potenciación de la autopista del mar entre Barcelona y Civitavecchia con la mejora de infraestructuras: adaptar el muelle Contradic a los tráficos MoS, con el refuerzo de la alineación Contradic norte y extensión de la rampa ro-ro, y adaptar la terminal ferroviaria de Contradic.	
2016-2020		Reducción de las emisiones de contaminantes causadas por el transporte en camión en el Port, y mejora de la tecnología existente en motores de doble combustible para contribuir a la consolidación del gas natural licuado (GNL).	<b>RIS3CAT</b>
2016-2020		Adaptación de la terminal de Príncipe d'Espanya y construcción de un nuevo acceso ferroviario para mejorar el servicio e incrementar el transporte de coches eléctricos mediante las autopistas del mar.	
2019- 2023	<b>MiRO 2 – Multimodal Route connecting Barcelona to Paris</b>	Construcción de una conexión de autopista ferroviaria entre Barcelona y París apta para el transporte de semirremolques entre ambas ciudades. Incluye el desarrollo de dos terminales, una en el Port de Barcelona (antiguo cauce del Llobregat) y la otra en Rungis.	
2020 - 2023	<b>FEDER – IDAE – Plaquas solares</b>	Implantación de mejoras en la eficiencia energética del edificio Área PIF: generación energética mediante una instalación fotovoltaica, implantación de un sistema de monitorización y control global del edificio y sustitución de la tecnología actual de iluminación para iluminación LED.	
2014 - 2020		Despliegue del uso del gas natural licuado (GNL) en el transporte marítimo a través de una serie de acciones piloto, por ejemplo: adaptar una gabarra para suministrar GNL a los barcos, adaptar maquinaria portuaria, y diseñar un remolcador propulsado por este combustible.	
2019 - 2023		El Port de Barcelona participa con la aportación de un piloto que consiste en la creación de una isla energética (producción, almacenamiento y consumo simultáneos de energía) en el muelle de Pescadors y la posible extrapolación a otras áreas del puerto.	
2020-2023		Este proyecto reúne puertos de 9 países diferentes de la UE que quieren hacer la transición hacia combustibles alternativos. El proyecto incluye acciones preparatorias para la construcción de las infraestructuras de conexión eléctrica de nave a muelle (OPS). El objetivo es crear un estado de pre-construcción, es decir, que los puertos que participan puedan desarrollar infraestructura rápidamente una vez finalizado el proyecto porque todos los estudios previos estarán terminados.	

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2020-2023	<b>LNGasHIVE2</b>	Construir una barcaza para suministrar gas natural licuado (GNL) como combustible marino en el Port de Barcelona y zonas adyacentes. La barcaza tendrá una capacidad de almacenamiento de GNL de 5.000 m³ a través de tanques de almacenamiento tipo C, lo que le dará una generación de ebullición de entre el 0,15-0,25% al día. Estará equipada con varias bombas de suministro.	
2020-2023		Este proyecto busca la implementación de actividades de cooperación transfronteriza en el contexto de la European Neighbourhood Policy, complementando los esfuerzos realizados en el marco de la Asociación Euromediterránea, con el objetivo final de desarrollar una zona de paz, estabilidad, prosperidad y buena vecindad con la participación de países socios mediterráneos de la UE (MPC).	

## Prácticas de compra y contratación de servicios

En el 2010 el Port de Barcelona creó el grupo de compra de energía eléctrica para las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Barcelona y las entidades participadas World Trade Center Barcelona, S.A., Centro Intermodal de Logística S.A. y Port Vell. Entre las cuatro entidades son titulares de aproximadamente 150 puntos de suministro, que tienen un consumo global superior a 15 GWh anuales.

La licitación, el criterio de adjudicación de la cual es el precio más bajo, tiene por objeto la contratación de los suministros eléctricos de las cuatro empresas para un período de dos años, y se divide en lotes correspondientes a las diferentes tarifas del libre mercado. También prevé que las comercializadoras eléctricas ofrezcan tarifas dirigidas al mercado potencial de empresas privadas con concesión de dominio público portuario o con autorización de uso de instalaciones ubicadas en la zona de servicio del Port de Barcelona, aunque no existe compromiso de contratación por parte de estas.

La Autoridad Portuaria de Barcelona establece la licitación que las comercializadoras participantes se comprometen a garantizar el origen renovable de la energía suministrada en los contratos de las que resulten adjudicatarias.

En fecha 31 de octubre del 2019, la Autoridad Portuaria de Barcelona formalizó el contrato con la empresa AURA ENERGIA, S.L. correspondiente a la comercialización de los suministros pertenecientes a los lotes 1 y 2, y a la empresa NATURGY, los lotes 3 y 4. El volumen de **consumo de energía de la Autoridad Portuaria en el ejercicio 2020 ha sido de 6,75 GWh y la cantidad facturada, de 850.000 euros.**

## ORIENTACIÓN A LOS ODS



**Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación**

- 8,4% inversión en I + D + i sobre el total de las organizaciones del Plan
- 4,4 millones de euros de ayudas recibidas para proyectos de las organizaciones del Plan



**Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles**

- 89 organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona
- 96,7% compras de productos o servicios de las organizaciones del Plan dentro de la Unión Europea

## Otras magnitudes económicas

### Inversiones en I+D+i

En el año 2020 el peso de las inversiones en I+D+i de las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial ha sido de una media del **8,4% de la inversión total**. El año anterior esta cifra fue del 9,5%. A pesar de la ligera disminución, sigue siendo un porcentaje importante que muestra el compromiso de las organizaciones para seguir siendo competitivas.

## Ayudas económicas recibidas

En el marco del Plan de Sostenibilidad Sectorial, el **22,5% de organizaciones ha recibido ayudas** económicas del Estado o de la Unión Europea.

El importe total de las ayudas recibidas ha sido de **20 millones de euros**, muy superior a la del año anterior, que fue de 4,4 millones de euros. Hay que tener en cuenta que una de las empresas que ha contestado la encuesta ha recibido una ayuda de 11,8 millones de euros, lo que hace incrementar el total de forma considerable.

AYUDAS PÚBLICAS RECIBIDAS PARA ORGANIZACIONES DEL PLAN (en euros), 2020

Tipos de ayuda	Importe (en euros)
Para I+D+i	1.698.359
Para infraestructuras	2.315.000
Para otros tipos de proyectos	16.064.966
<b>TOTAL</b>	<b>20.078.325</b>

## Prácticas de compra y contratación de servicios

El porcentaje de compras locales de empresas dentro de la Unión Europea es un hecho importante para impulsar la economía de una zona y preservar las relaciones comunitarias.

Del total de compras de bienes o contratos que hacen **las organizaciones del Plan, el 96,7% son servicios procedentes de empresas de la Unión Europea**. Esta cifra, a pesar de ser muy similar al año anterior, ha bajado 0,6 puntos respecto al 2019.

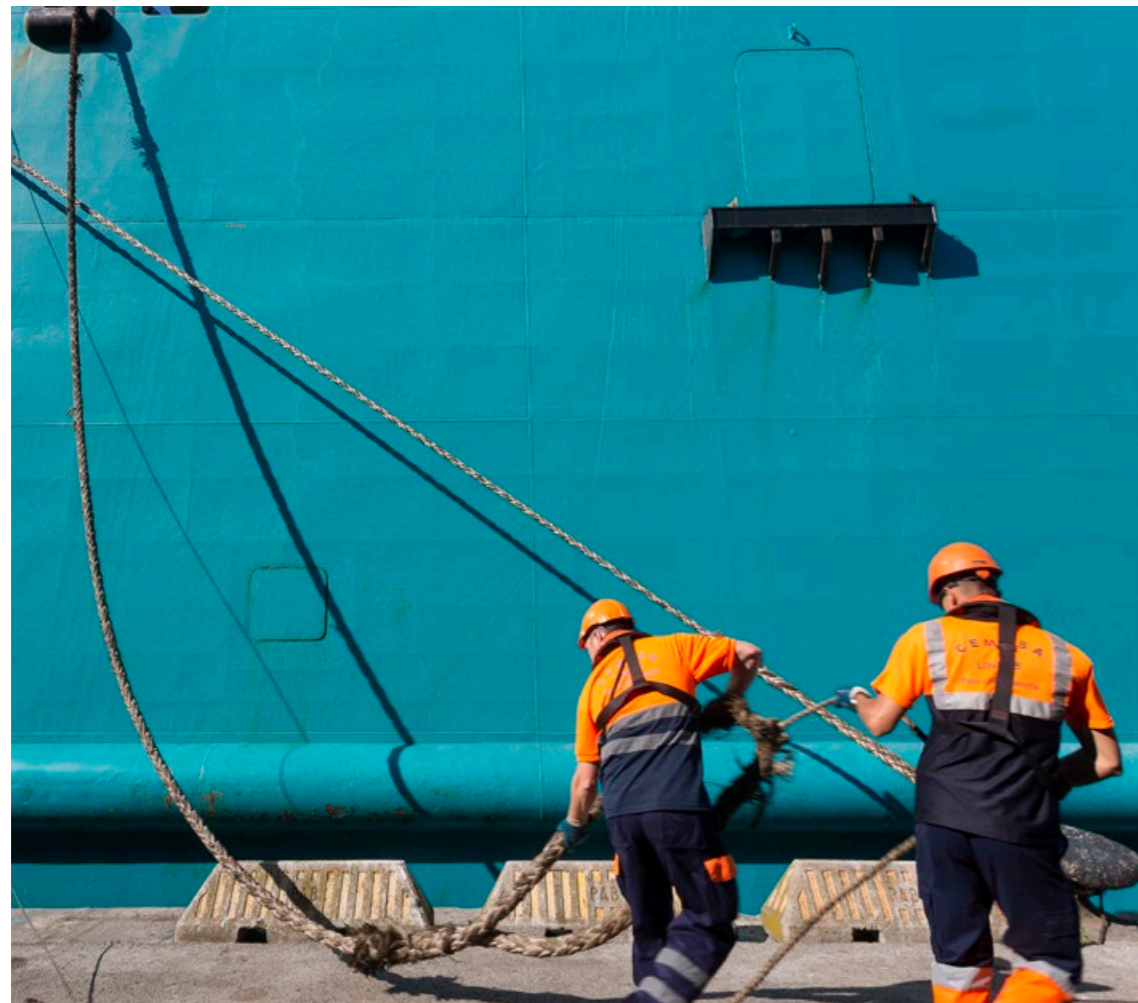


# 06 Desarrollo del valor social

Todas las personas que trabajan en el Port de Barcelona, su capital humano, son un factor estratégico para el desarrollo portuario en todos los ámbitos. Por ello resulta imprescindible garantizar el bienestar, la salud y el desarrollo de habilidades y capacidades.

El conjunto de actividades que se llevan a cabo en el ámbito portuario es de relevancia para las organizaciones y las personas usuarias que confían en los servicios del Port de Barcelona y para el entorno metropolitano que lo acoge. El capital social y relacional del Port es, pues, asimismo, un valor que impacta en el desempeño de los objetivos del Port.

En este marco es imprescindible garantizar la aplicación del principio de precaución al conjunto de actividades que se desarrollan en la instalación portuaria y al entorno de esta, las mercancías y, por tanto, las personas a quienes van dirigidas. Tanto la Autoridad Portuaria como las organizaciones que operan en el Port de Barcelona aplican, así, las medidas correspondientes.



## ORIENTACIÓN A LOS ODS

La diversidad de servicios prestados en el transporte de mercancías y personas hace que el alcance de la actividad portuaria sea muy amplio y dé respuesta a diferentes ODS. Se destacan los que se consideran que tienen más impacto y más presencia en el día a día del Port.



### Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todas las personas en todas las edades

La seguridad y la higiene en el trabajo son aspectos esenciales que cuidan las organizaciones. El acceso rápido a los servicios médicos es una prioridad para garantizar el bienestar de las personas usuarias del Port.

- 21 simulacros en el marco del Plan de Autoprotección del Port
- 10.435 atenciones de los Servicios Médicos de la APB, presenciales y virtuales, en tiempos de pandemia con todas las medidas de seguridad



### Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos

La formación no es sólo importante para las personas trabajadoras. Se pone también empeño en el diseño de una formación de calidad para favorecer el empleo y el ajuste entre la oferta y la demanda de tareas necesarias en el ámbito del sector portuario. El Port promueve la Escola Europea - Intermodal Transport, que es el centro europeo de referencia para la formación en logística y transporte intermodal.

- 33 actividades formativas de la Escola Europea Intermodal Transport
- 454 estudiantes de los ciclos formativos de grado superior han participado en el programa Forma't al Port (Fórmate en el Port)



### Lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y niñas

Trabajar por la igualdad de género es una responsabilidad asumida por las empresas. En un sector con poca presencia de mujeres, es un tema sensible que se intenta cuidar.

- 30% de mujeres en el Comité de Dirección de la APB
- Aprobación del nuevo Plan de Igualdad 2020-2022



**Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo digno para todos**

Crear empleo de calidad es un reto que se hace extensivo a personas con discapacidad o con riesgo de exclusión social. Asimismo, se llevan a cabo iniciativas que mejoren la cualificación de las personas trabajadoras y de personas potencialmente trabajadoras.

- Cumplidos los objetivos anuales del Plan de Personas 2017-2020 de la APB



**Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**

La seguridad en el recinto portuario es un aspecto en el que se trabaja constantemente. Asimismo, se desarrollan acciones que permiten velar por un entorno inclusivo y solidario con las personas y la ciudad.

- Servicio específico de autobús para la zona portuaria: línea 88
- 43% menos accidentes de circulación en el Port



**Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible**

El trabajo portuario implica relacionarse e interrelacionarse con diversidad de empresas. Más allá de la estricta relación contractual, se promueve la participación en organizaciones que buscan construir un marco de comercio estable y universal.

- 332 reclamaciones y 891 consultas atendidas por el Servicio Atención al Cliente de la APB

**SOBRE LOS DATOS**

Se trata de datos referentes al tipo de contratación, formación, igualdad, diversidad e inclusión, protocolos de actuación y otros aspectos que tienen relación con temas laborales, sociales y relacionados con el entorno. Se presentan los datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), como sociedad gestora del Port y el modelo de estrategia para las personas orientada a la sostenibilidad, que se quiere hacer extensiva a todo el entorno portuario.

Los datos sobre referenciales de servicios, Servicio de Atención al Cliente (SAC), seguridad e información cualitativa sobre las actuaciones relacionadas con la ciudadanía provienen de la APB y hacen referencia a la totalidad de la Comunidad Portuaria.

**Capital humano: la estrategia de las personas**

Durante el 2020 se han alcanzado todos los objetivos anuales fijados en el Plan de Personas 2017 – 2020 de la Autoridad Portuaria de Barcelona. La política de personal de la organización se basa en la selección de personas con alto potencial y rendimiento; el desempeño diferencial como base del desarrollo profesional; el impulso de estructuras más horizontales que permitan aflorar el talento; la promoción de la empresa saludable, y la mejora de los procesos clave que definen a largo plazo la relación entre las personas y la empresa.

**El empleo en el Port de Barcelona**

Tal como se detalla en las tablas adjuntas, a 31 de diciembre del 2020 la plantilla de la Autoridad Portuaria de Barcelona presenta las siguientes características:

- Está formada por 30,9% de mujeres y 69,10% de hombres (invariable respecto de 2019).
- El rango de edad mayoritario entre las personas trabajadoras es el de 41 a 50 años, seguido muy de cerca del rango de entre 51 y 60 años. Entre ambos suponen más de dos tercios de la plantilla.
- El intervalo de 21 a 25 años de antigüedad en la APB es el que agrupa más personas.
- El personal con función directiva representa el 13% del total.

EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA <sup>(1)</sup> APB, 2015 – 2020

	2016	2017	2018	2019	2019	2020
Dentro de convenio	453	457	463	458	456	451
Fuera de convenio (directivos)	69	69	70	69	68	70
<b>TOTAL</b>	<b>522</b>	<b>526</b>	<b>533</b>	<b>527</b>	<b>524</b>	<b>521</b>

PLANTILLA <sup>(1)</sup> APB POR RANGOS DE EDAD, 2020

	16-30 años	31-40 años	41-50 años	51-60 años	61-70 años	Total
Hombres	18	62	112	122	46	360
Mujeres	8	33	58	45	17	161
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>95</b>	<b>170</b>	<b>167</b>	<b>63</b>	<b>521</b>

PLANTILLA <sup>(1)</sup> APB POR ANTIGÜEDAD, 2020

	0-5 años	6-10 años	11-15 años	16-20 años	21-25 años	26-30 años	>30 años
Hombres	43	22	67	37	72	27	92
Mujeres	35	9	26	19	43	15	14
<b>TOTAL</b>	<b>78</b>	<b>31</b>	<b>93</b>	<b>56</b>	<b>115</b>	<b>42</b>	<b>106</b>

<sup>(1)</sup>A 31.12.2020

## Diversidad e igualdad de oportunidades

### PRESENCIA DE MUJERES EN LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO

La cuota femenina en los principales órganos de gobierno del Port de Barcelona, según su composición a 30 de diciembre de 2020, es la siguiente:

- Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona: 25% (4 de 16 miembros)
- Comité de Dirección de la APB: 30% (6 de 20 miembros)

En cuanto a la representatividad en el máximo órgano de gobierno del sector, el Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, la presencia femenina es del 13% (9 mujeres y 59 hombres).



### PLAN DE IGUALDAD

Las empresas de más de doscientos cincuenta trabajadores están sometidas al artículo 45 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, en la que se establece que están obligadas a respetar la igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral.

Durante este ejercicio, el Port de Barcelona ha aprobado el **Plan de Igualdad 2020-2022**, un documento con el que se quiere reforzar los valores que rigen el comportamiento de la entidad: el compromiso con las personas, la gestión ética y profesional, la orientación al cliente, la responsabilidad social y la innovación. El Port asume así la responsabilidad de avanzar en derechos y deberes y dar respuesta a las demandas de la sociedad, tal y como se espera que lo haga una entidad pública.

Habrà un seguimiento semestral de las acciones que se llevan a cabo en el marco del Plan y, una vez finalice su vigencia, se hará una evaluación. Las principales acciones que plantea implementar a medio y largo plazo esta edición del Plan de Igualdad son:

- promover el **Plan Concilia**, un servicio de apoyo y asesoramiento de especialistas que cubre diversos aspectos de la atención a la familia, social y a la dependencia, entre la plantilla;
- incrementar la difusión de las acciones llevadas a cabo por el Comité Permanente de Igualdad y de la existencia del Protocolo de acoso;
- fomentar la sensibilización de toda la plantilla mediante los protocolos laborales;
- y detectar carencias que puedan existir dentro de la organización, a través de la encuesta interna Great Place to Work, para poder mejorarlas.

Como consecuencia de las elecciones sindicales celebradas el mes de octubre, se ha renovado la composición del **Comité Permanente de Igualdad** por la parte de la representación social. Durante el 2020 este comité no ha registrado **ninguna incidencia** relacionada con la igualdad y/o el acoso.

### INCORPORACIÓN DE JÓVENES EN EL MERCADO LABORAL

La Autoridad Portuaria ha incorporado este año a la plantilla seis jóvenes mediante un contrato laboral en prácticas, regulado en el Estatuto de los Trabajadores. El objetivo de este tipo de contrato es facilitar la incorporación al mercado laboral de las personas que han obtenido recientemente la titulación (en los últimos 5 años, o 7 años en el caso de personas con discapacidad), pero que no deben tener necesariamente la experiencia profesional suficiente para que su actividad sea totalmente productiva. Así se favorecen sus posibilidades de inserción en el mercado laboral una vez terminada su estancia en la Autoridad Portuaria.

### PREVENCIÓN DE LA DISCRIMINACIÓN

La Autoridad Portuaria de Barcelona aplica el convenio colectivo vigente (III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias) en cuanto a las titulaciones requeridas para cada empleo, sigue los procedimientos de concurso-oposición para hacer la selección y hace la contratación según la normativa laboral vigente.

Este 2020, la Autoridad Portuaria ha tenido contratadas directamente un total de **25 personas con alguna discapacidad** y ninguna en situación de riesgo de exclusión social.

### Clima laboral

En el 2020 la Autoridad Portuaria se ha sometido a la auditoría de la reconocida empresa Great Place to Work, con el objetivo principal de hacer un diagnóstico de situación sobre lo que tiene y lo que le falta para formar parte de las organizaciones consideradas como lugares excelentes donde trabajar. Esta auditoría ha medido si las acciones realizadas en el contexto del Plan de Personas 2017 – 2020 han alcanzado los resultados perseguidos y, sobre todo, qué camino queda por recorrer. La participación en la encuesta ha sido del 69% (la más alta alcanzada nunca en una encuesta de percepción de trabajadores) y los resultados obtenidos servirán de base para futuras acciones de mejora de la organización.

Cabe destacar que el ámbito de la comunicación interna y de la formación han sido dos de los aspectos mejor valorados. Los resultados también han puesto de manifiesto como las acciones realizadas en el contexto del Plan de Personas 2017 – 2020 han tenido un verdadero impacto positivo y que la marca Navegamos Juntos, del Port de Barcelona, se ha consolidado como una palanca que mejora la confianza entre la organización y la plantilla.

### Beneficios sociales

En cumplimiento de las instrucciones de Puertos del Estado, y por indicación de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR), desde hace más de tres años se ha reducido en un 75% la aportación al fondo social, por lo que su uso ha quedado muy limitado.

Por otra parte, de acuerdo con la Ley 6/2018, del 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2020, las aportaciones por parte del promotor del plan de pensiones para los empleados han estado en suspenso durante todo el ejercicio.



## Comunicación interna

La comunicación interna es una herramienta esencial para que la Autoridad Portuaria de Barcelona pueda coordinarse para alcanzar un objetivo común, generar motivación y compromiso, fomentar y evolucionar la cultura corporativa, generar innovación y cambio y crear un buen ambiente de trabajo y relaciones saludables. Permite que las personas trabajadoras conozcan de primera mano qué se espera de ellas, qué objetivos prioritarios tiene la organización y cuál es el papel de cada uno para contribuir a conseguirlos.

### Gestión de la crisis de la covid-19

La crisis de la covid-19, y el entorno incierto y cambiante implícito, ha supuesto un reto en todos los sentidos y ha requerido de mecanismos e instrumentos para facilitar la adaptación y el cambio. En colaboración con otros departamentos de la organización, Comunicación Interna ha diseñado y desarrollado una estrategia comunicativa específica durante los meses de confinamiento para trasladar al personal información operativa, de servicio y sobre protocolos. Esta estrategia ha incluido información en formato audiovisual centrada en la salud y el bienestar de las personas, bajo el lema **“Más cerca que nunca”**, con un capítulo final participativo con vídeos y fotos aportados por personal de la Autoridad Portuaria.

Después de este primer confinamiento ha elaborado otra serie de materiales visuales (infografías) y audiovisual (vídeo) dirigida a **informar de los protocolos de retorno y todas las medidas de protección** implantadas, para que el personal se sintiera también seguro y acompañado en este periodo.

### Marca interna Naveguem Junts (Navegamos Juntos)

Más allá de la situación causada por la pandemia, el ámbito de la comunicación interna ha seguido su ritmo durante el 2020 con numerosas acciones e iniciativas encaminadas a transmitir los comportamientos definidos por la marca interna **Naveguem Junts (Navegamos Juntos)**, implantada en el 2018, que tiene por objetivo construir una buena reputación de la empresa para atraer nuevo talento y retener el actual.

En este sentido, y con el fin de potenciar el sentimiento y orgullo de pertenencia, durante el 2020 se han realizado diversas iniciativas a través de líneas de actuación como las siguientes:

- **Fomento del conocimiento interno**, con **vídeos** sobre las nuevas políticas de formación y de los departamentos de Relaciones Públicas y Protocolo y de Patrimonio Cultural dentro de la serie “La APB por dentro”; e **infografías** de las memorias de actividad de Relaciones Públicas y Protocolo, de Conservación y de Ayudas a la Navegación y del tema de empresa saludable.
- **Mascarillas personalizadas Naveguem Junts (Navegamos Juntos)**. Con la colaboración de los Servicios Médicos y Compras Generales se han diseñado y adquirido 2.000 unidades de mascarillas reutilizables con la imagen de la marca, que han sido distribuidas entre el personal de la APB en sustitución de las quirúrgicas de un solo uso.
- **Comunicación audiovisual**: producción de un total de **55 contenidos multimedia** (vídeos e infografías) con medios propios para aumentar el impacto de las comunicaciones y dar visibilidad al personal, como, por ejemplo:
  - “Cartas del Alto Rendimiento y Bienestar”, serie audiovisual en formato de animación, que explica los conceptos más relevantes surgidos de los Talleres de Alto Rendimiento y Bienestar.
  - Felicitación de Navidad corporativa en vídeo, ideada como un cuento de Navidad protagonizado por personal de la APB, que explica como el Port de Barcelona contribuye a hacer posible la magia navideña.
  - *Lipdub* interno, protagonizado por trabajadores y trabajadoras de la organización y sus familias.

## Capacitación y formación

La formación y la educación son aspectos clave y estratégicos para el mejor desarrollo de las funciones específicas de las personas trabajadoras. Por ello, velar por la capacitación es esencial para la mejora continua y más bienestar de los trabajadores y trabajadoras.

En el año 2020 la Dirección de Personas ha presentado a la organización las **nuevas políticas de formación y aprendizaje**, que buscan la máxima adaptabilidad al nuevo contexto de cambio constante y a las nuevas maneras de hacer que modifican la forma de trabajar. Para ponerlas en marcha se ha iniciado un nuevo proceso de detección de necesidades de formación y aprendizaje con todas las áreas, con el fin de planificar y acordar conjuntamente qué conocimientos y habilidades son más necesarios, compartir visiones de futuro de los departamentos, y facilitar el acceso al desarrollo necesario para poder crecer en el puesto de trabajo y en la organización.

Con el objetivo de garantizar la capacitación de su personal y la adaptación a las necesidades de la Comunidad Portuaria y el entorno, en el 2020 la Autoridad Portuaria ha llevado a cabo **197 acciones formativas** con un total de **421 grupos formativos**, dirigidas tanto a colectivos como individualmente a personas.

PLANES DE FORMACIÓN PARA EL PERSONAL DE LA APB, 2020

Plan de formación (PF)	Acciones formativas <sup>(1)</sup>	Grupos formativos	Alumnos <sup>(2)</sup>	Horas formativas <sup>(3)</sup>	Satisfacción acciones
PF Competencias	63	106	106	3.236	7,99
PF Directiva	3	3	3	391	8,33
PF Específico	43	54	161	4.712	8,46
PF Habilidades Digitales e Innovación	5	15	125	548	8,70
PF Idiomas	51	173	288	6.831	9,21
PF Policía Portuaria	14	35	348	3.353	8,86
PF Sostenibilidad	8	16	226	2.227	7,72
Jornadas y seminarios	10	19	19	99	6,96
<b>TOTAL</b>	<b>197</b>	<b>421</b>	<b>1.276</b>	<b>21.397</b>	<b>8,60</b>

A pesar de la situación de estado de alarma, hay que destacar que en 2020 la actividad de formación no se ha detenido en ningún momento. Se han tenido que anular muchas de las acciones previstas en formato presencial y se ha producido un incremento de otras metodologías, como la formación en línea o la presencial-virtual.

<sup>(1)</sup>Acciones formativas gestionadas el año 2020, incluyendo algunas de años anteriores que han seguido abiertas y otras iniciadas en el 2020 que no han finalizado este ejercicio. En esta memoria se diferencia entre la acción formativa en sí y el número de grupos de cada una. En memorias anteriores las acciones formativas equivalían a grupos de formación.

<sup>(2)</sup>Notal de alumnos que han completado las acciones formativas (> 75% asistencia).

<sup>(3)</sup>Número de horas de las acciones terminadas en el 2020 por parte de los alumnos que las han completado (> 75% asistencia).

La **formación en idiomas** ha registrado el mayor número de horas de formación entre las personas de la organización. Esto se debe a que el aprendizaje de idiomas, concretamente del inglés, es una necesidad transversal destacada en la Autoridad Portuaria. La siguiente en cuanto a tiempo de dedicación ha continuado siendo la **formación específica**, que responde a necesidades concretas de los puestos de trabajo, departamentos, proyectos y grupos de trabajo.

La **formación en habilidades digitales** ha incrementado de manera muy relevante el número de participantes debido a las sesiones dedicadas a Microsoft Teams organizadas y realizadas en pleno estado de alarma. Esta herramienta, que justo acababa de implantarse como herramienta corporativa, ha supuesto un avance y un cambio muy positivo en la forma de comunicarse dentro de la organización y trabajar de forma colaborativa.

En cuanto al **Plan de Formación de la Policía Portuaria**, por primera vez en 2020 se ha incluido la modalidad en línea con una acción formativa de atención al menor, realizada a través del Instituto de Seguridad Pública de Catalunya (ISPC) en red, que ha tenido muy buena acogida por parte de los participantes. También se ha llevado a cabo formación en conducción de seguridad al RACC (para conductores de coche) y el Instituto Honda (para motoristas) y todo se ha complementado con formación específica en ciberseguridad, el sueño en el trabajo por turnos, la actuación en accidentes de tráfico y los protocolos del cuerpo de la Policía Portuaria.

El **Plan de Formación en Sostenibilidad** –que incluye las acciones de medio ambiente, prevención de riesgos laborales (PLR) e igualdad– también ha registrado este año un incremento considerable respecto de los ejercicios anteriores, ya que más de **200 personas** han recibido la formación en línea de PRL en oficinas y despachos, incluida dentro de las acciones propuestas en el Comité de Seguridad y Salud Laboral. Asimismo, cinco miembros de la Comisión de Igualdad de la Autoridad Portuaria, tanto de la parte social como de la parte empresarial, han asistido al I Congreso Nacional de Igualdad.

La **auditoría Great Place to Work** ha puesto de manifiesto que la formación es una clara palanca de cambio que mejora la confianza en la Autoridad Portuaria y que proyectos como el **Plan de Sucesiones** revelan la apuesta clara por el desarrollo interno con un papel protagonista de la formación y el aprendizaje.

#### Convenios de colaboración

Este año han continuado vigentes los tres convenios de colaboración formalizados en años anteriores:

Uno con el Centro de Gobernanza Pública de **ESADE** y dos con la **Fundación Politécnica de Catalunya**, que incluyen ventajas en formación para el personal de la Autoridad Portuaria y de la Comunidad Logística Portuaria.

Por otra parte, se ha formalizado la firma del convenio marco con la **Universidad Abat Oliva** para acoger estudiantes en prácticas durante los próximos cuatro años.

## LA FORMACIÓN PARA LA COMUNIDAD PORTUARIA

La situación sanitaria ha condicionado también las acciones formativas que el Departamento de Desarrollo de Negocio organiza para empresas importadoras y exportadoras. En las sesiones, que a partir de julio han pasado de ser presenciales a adoptar el formato de seminario web (*webinar*), han participado un total de **625 personas de 411 empresas**.

#### FORMACIÓN DIRIGIDA A LA COMUNIDAD PORTUARIA, 2020

Tipos de formación	Número de participantes	Número de empresas
<b>Presencial (enero – marzo 2020)</b>		
4 jornadas para importadores - exportadores	139	107
Jornada interna sobre IVA	14	4
Sesión sobre Incoterms, específica para la empresa Aldahra	8	1
Desayuno de negocios Business Breakfast Bport	20	18
<b>En línea (julio – diciembre 2020)</b>		
8 seminarios web dirigidos a clientes finales de todo el Estado	444	281
<b>TOTAL</b>	<b>625</b>	<b>411</b>

## ESCOLA EUROPEA – INTERMODAL TRANSPORT

La Escola Europea - Intermodal Transport, centro de formación participado por el Port de Barcelona y especializado en el transporte intermodal, ha atendido este año directamente un total de **1.020 personas** de más de 30 países diferentes: 661 participantes en cursos de formación especializada y 359 participantes en visitas técnicas en el Port.



Se han llevado a cabo **33 actividades formativas** sobre tres áreas temáticas: intermodalidad marítima y autopistas del mar; intermodalidad ferroviaria y Comunidad Portuaria. A partir del mes de marzo las formaciones se han adaptado a la situación y se han realizado en formatos híbridos y en línea, cumpliendo en todos los casos con las indicaciones y exigencias sanitarias.

Además, la Escola Europea ha sido el eje fundamental de cuatro proyectos de formación:

**1) YEP MED**, proyecto liderado por la Escuela Europea y cofinanciado por la European Neighbourhood, instrumento dentro del programa Cross-Border Cooperation (CBC) Mediterranean Sea Basin Programme, en el que participan ocho puertos y comunidades portuarias del Mediterráneo: junto con el Port de Barcelona, los puertos de Valencia (España), Marsella (Francia), Civitavecchia (Italia), Radès - La Goulette (Túnez), Damietta (Egipto), Beirut (Libano) y Aqaba (Jordania).

El objetivo es ajustar mejor las necesidades de cualificación y la oferta de formación profesional dual en el mercado laboral del sector de las comunidades portuarias del Mediterráneo, para contribuir a la creación de empleo y facilitar el crecimiento económico productivo, especialmente de jóvenes sin trabajo y de mujeres. Se han impartido cursos sobre comercio y operaciones internacionales enfocados a la digitalización, medio ambiente y la sostenibilidad en el sector.

**2) Forma't al Port**, (Fórmate en el Port), dirigido desde el Grupo de Trabajo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, ha recibido **454 alumnos** de ciclos formativos de grado superior en Transporte y Logística y Comercio Internacional de institutos del área metropolitana de Barcelona y del grado y máster en Logística y Negocios Marítimos del Tecnocampus.

**3) Formati al Porto**, la versión italiana de Fórmate en el Port realizada en la sede de la Escuela en Civitavecchia, ha incorporado en 2020 tres centros de formación y ha triplicado el número de participantes hasta los **76 estudiantes**.

**4) Diploma de Técnico Superior de la Logística Integrada y los Procesos de Expedición**, promovido y gestionado de forma conjunta por la Escuela Europea con su sede en Civitavecchia, las autoridades portuarias de Roma y Lazio y la Fondazione G. Caboto.

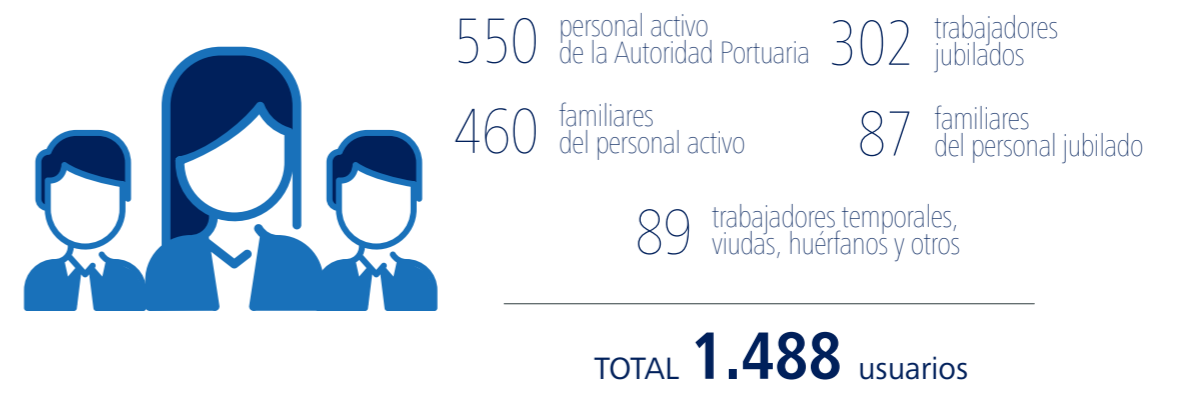
La Escola Europea ha sido también la responsable de coordinar las sesiones de Grupo de Trabajo de Formación y Empleo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria de Barcelona, así como sus correspondientes grupos de proyecto.

## Salud y seguridad en el trabajo

### SERVICIOS MÉDICOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

Los Servicios Médicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) atienden a un colectivo que suma **1.488 personas** e incluye a los trabajadores en activo y jubilados de la entidad, así como sus familiares. A lo largo de este año, y siempre en cumplimiento de las recomendaciones del Ministerio de Sanidad y de la Consejería de Salud, la situación ha obligado a promover cambios en estos servicios. A través de la visita presencial concertada y, sobre todo, de la implementación de la visita virtual, se ha podido mantener al máximo la atención médica a los usuarios y / o dar recomendaciones adecuadas para cada caso.

USUARIOS POTENCIALES DE LOS SERVICIOS MÉDICOS APB, 2020



En los centros de atención de Bosch y Alsina y del edificio WTC Barcelona este 2020 se han atendido **10.435 visitas**, el peso más importante de las cuales, un 42% de la carga asistencial total, ha recaído sobre la atención y seguimiento cuidadoso de la salud por parte del **equipo de enfermería (4.378 visitas)**. Las **demás consultas**, de medicina general y de especialistas, ha sumado **3.939 visitas** entre presenciales y virtuales, un 65% menos que el año anterior, pero una cifra muy destacable dada la situación y que demuestra un buen trabajo por parte del equipo asistencial. También se han podido llevar a cabo **2.118 sesiones de rehabilitación** con todas las medidas de seguridad.

ACTIVIDAD ASISTENCIAL DE LOS SERVICIOS MÉDICOS APB, 2020





## PROMOCIÓN DE LA SALUD

Estas son las actividades de información y formación sobre hábitos saludables realizadas en 2020:

- Consolidación del estatus de empresa saludable con el eslogan “La mar de bé” (La mar de bien), que tiene como objetivo dar información necesaria y adecuada sobre hábitos saludables.
- Campaña anual para unos hábitos de sueño saludables, con talleres y charlas de especialistas.
- Edición de publicaciones relacionadas con los medios de prevención de la covid-19, tanto en la empresa como para todos los familiares de los trabajadores.
- Emisión de información personalizada sobre las dudas surgidas derivadas de la pandemia.
- Distribución del material necesario para dar cumplimiento a los protocolos sanitarios: mascarillas quirúrgicas, guantes de látex, gel hidroalcohólico, etc.

## PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

La actuación en el ámbito de la Prevención de Riesgos Laborales en 2020 se ha visto marcada por la situación de emergencia sanitaria mundial y las rápidas medidas de adaptación necesarias en la realidad laboral de cada una de las personas que forman la Autoridad Portuaria de Barcelona en cada momento de la pandemia.

Durante el **primer confinamiento** las actuaciones de prevención se han centrado en evaluar el riesgo frente al SARS-CoV-2 de los servicios esenciales, a fin de adoptar las medidas de prevención necesarias en cada momento. También se ha tenido muy presente que una gran parte de las personas se enfrentaban a unas nuevas condiciones de trabajo que había que evaluar: el teletrabajo.

En una segunda etapa se ha trabajado en adoptar las medidas necesarias para hacer posible y seguro el **retorno al trabajo después del confinamiento** total: ha incluido medidas de carácter físico, como la señalización de edificios, de los puestos de trabajo, de puestos comunes, de distancias mínimas, aforos máximos, nuevos itinerarios, medidas relativas a la mejora de la ventilación en los edificios, etc.; y otros referentes a la información necesaria para que las personas pudieran afrontar este primer retorno. Dentro del **protocolo de retorno**, se ha desarrollado la información de prevención relativa a cómo llegar al trabajo, a las nuevas condiciones en el lugar de trabajo y, principalmente, a reconocer y reaccionar ante los síntomas de la covid-19 o al haber sido contacto estrecho de un positivo. También ha sido necesario producir nueva información sobre cómo usar mascarillas, tipos de mascarillas y cuando se tenían que utilizar.

La **tercera etapa**, hasta final de año, ha tenido el **teletrabajo** como la medida organizativa más importante. Sin embargo, se han desarrollado protocolos con los departamentos para garantizar la seguridad en la realización de cualquier trabajo o actividad que requiere presencia física, en especial las que requieren un número de asistentes elevados, tales como reuniones o visitas.

Estas nuevas condiciones de trabajo, sumadas a las condiciones generales, han hecho necesario evaluar los riesgos psicosociales de los puestos de trabajo. Así, durante el último trimestre se ha pasado entre el personal el cuestionario del método FPsico 4.0, del Instituto de Seguridad y Salud en el Trabajo, a fin de evaluar este tipo de riesgos y poder adoptar las medidas preventivas correspondientes.

## Vigilancia de la salud de los trabajadores

La tarea de vigilancia de la salud del personal de la Autoridad Portuaria se ha traducido en la realización de **22 reconocimientos médicos**, obligatorios de nuevo ingreso o de cambio de puesto de trabajo, en cumplimiento del Artículo 22 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre.

Además, dada la situación, se han llevado a cabo **269 test ELISA y 66 estudios PCR** a las personas trabajadoras. El control exhaustivo del riesgo de contagio y las medidas de protección permiten afirmar que no ha habido ningún brote de contagio entre trabajadores de la Autoridad Portuaria durante todo el año.

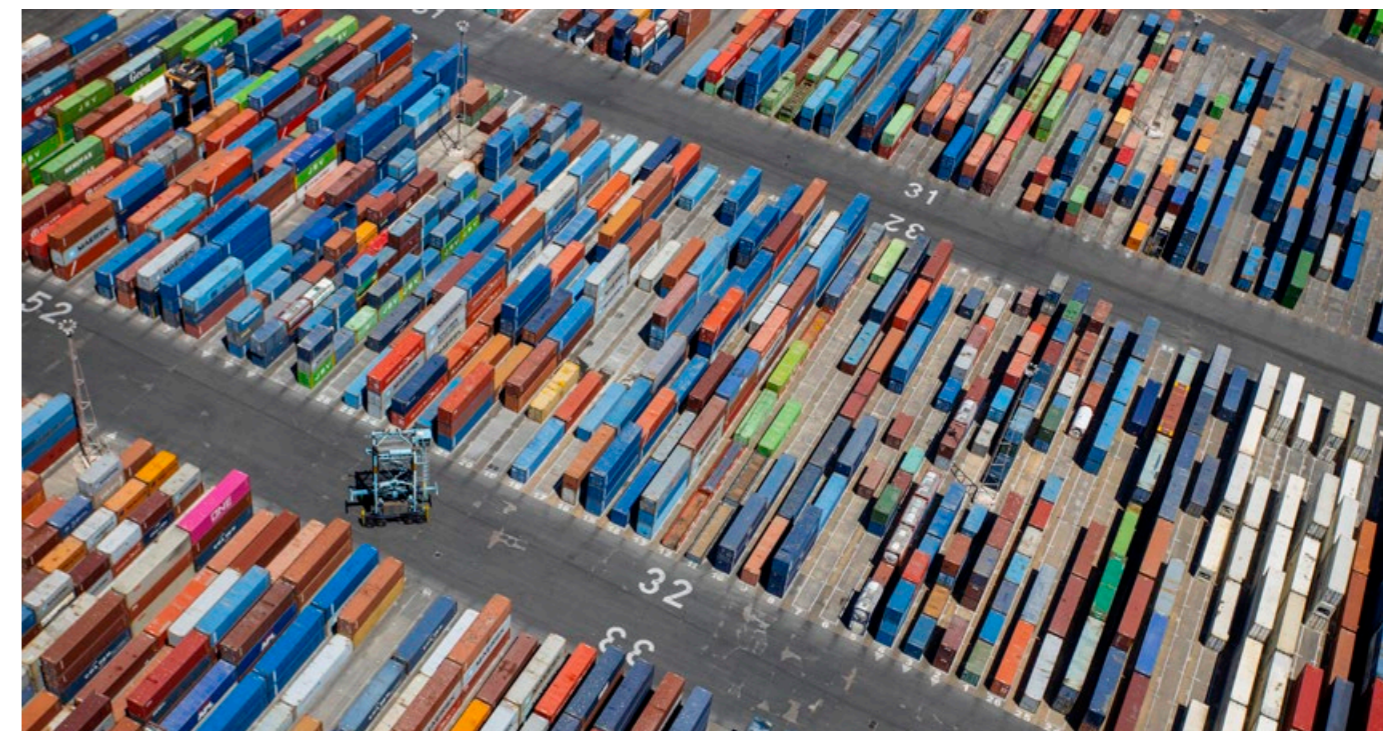
## La accidentalidad laboral

Más allá de la situación sanitaria, en lo que se refiere a los indicadores anuales de siniestralidad laboral de los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Barcelona se han producido un total de 19 accidentes entre el personal de la organización, todos leves, de los cuales **14 han provocado baja**. Así, el índice de incidencia aumenta con referencia al año anterior (10 bajas laborales por accidente).

## Planes de movilidad

La Autoridad Portuaria de Barcelona promueve dentro del recinto portuario un **servicio de autobús** para el transporte del personal de las empresas situadas en la zona de servicio del Port: la **línea 88**, adscrita a la red del transporte público de Barcelona.

Para fomentar el uso del transporte público, además, facilita **tarjetas de transporte integrado** (T-trimestre) a las personas de su plantilla que opten por esta opción para ir al trabajo. En 2020 un total de **224 personas** de la plantilla de la Autoridad Portuaria se ha beneficiado de esta iniciativa.



## Garantizar la seguridad de personas y mercancías

El Port de Barcelona ha de garantizar la seguridad de las personas, las mercancías, los espacios y las instalaciones de su entorno físico. El área de **Seguridad Corporativa de la Autoridad Portuaria de Barcelona** coordina los cuerpos, servicios y unidades responsables de ésta en todos los ámbitos.

### Policía Portuaria

A continuación, se destacan algunos datos referentes al ejercicio de sus funciones en los diferentes ámbitos de actuación durante el 2020. (Se pueden consultar con más detalle en la "Memoria Anual de la Policía Portuaria 2020".)

Casi todos los indicadores han bajado como consecuencia de las restricciones derivadas de la pandemia por la covid-19, el descenso del tráfico de vehículos y el movimiento de personas, especialmente turistas.

#### ÁMBITO CIRCULACIÓN (TRÁFICO)

El número de accidentes de circulación (84) ha descendido en un 43%, así como el de heridos graves (-43%) y heridos leves (-15%), aunque la nota negativa es que se ha registrado una víctima mortal.

Por otra parte, de las 1.510 pruebas de detección de alcoholemia y 22 pruebas de estupefacientes realizadas se ha registrado un aumento de los positivos administrativos en un 27% y un 71% respectivamente, y también ha habido un incremento de las infracciones penales (40%).

Mientras que el número de denuncias por infracción de circulación (4.196) prácticamente se ha mantenido (-4%), las administrativas (695) han caído un 53% por el fuerte descenso del fenómeno de la venta ambulante y de los vehículos de movilidad personal por la caída del turismo.

Destacan las 342 denuncias tramitadas con el Servicio Catalán de Tráfico por no haber presentado el vehículo a la ITV correspondiente.

#### ÁMBITO ASISTENCIAL

La Policía ha prestado asistencia en un total de 84 accidentes laborales producidos en el Port de Barcelona, con 12 heridos graves y 1 muerte. Además, en este ámbito se han gestionado un total de 356 (-47%) servicios de ambulancias (SEM/061, FREMAP y mutuas privadas) y se ha prestado auxilio de diferente tipo a 229 ciudadanos (-57%).

### ÁMBITO DE SEGURIDAD CIUDADANA

Durante el 2020 la Policía Portuaria ha realizado un 6% menos de diligencias por ilícitos penales (510 en total), y ha registrado un 23% menos de hechos delictivos.

También ha habido un retroceso del 41% en el número de personas detenidas (23 en total), así como del 24% en el número de personas imputadas no detenidas (35).

Como novedad por las diferentes normativas derivadas de la pandemia, a pesar de la labor de información a la ciudadanía realizada, se han levantado 212 actas por incumplimientos a las diferentes normas y restricciones decretadas para hacer frente a la pandemia por covid-19. Estas actas han sido entregadas a la comisaría de Ciutat Vella de los Mossos de Esquadra para su tramitación.

### ÁMBITO ADMINISTRATIVO

De las 455 actas administrativas (-68%), un 40% han sido por decomiso de productos de venta ambulante, un 78% menos que en 2019.

El seguimiento en la lucha contra la venta ambulante ilegal, iniciada a finales de 2019 con la actuación conjunta de Guardia Urbana y Policía Portuaria, ha llevado al descenso del número de vendedores en los espacios públicos del Port. Con el inicio de las restricciones por la pandemia y el descenso del turismo, este fenómeno ha sido muy poco visible desde marzo, aunque no ha desaparecido del todo.

Se han realizado 46 actas de inspección por las ocupaciones ilegales del antiguo cauce del río Llobregat.

### ÁMBITO PORTUARIO

En los controles de acceso al Port se han detectado y retirado 293 acreditaciones caducadas y se ha sancionado a 20 personas por el uso indebido de la acreditación personal de la Autoridad Portuaria de Barcelona, es decir, para cederla a terceras personas a pesar de ser intransferible.

También se han iniciado 104 expedientes de averías (CEA), de los que destacan 12, correspondientes a la rotura de barreras de las intersecciones especiales ferroviarias (-67%).

## Protección Portuaria

### CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA

En el cumplimiento de la normativa de protección portuaria, en 2020 se ha realizado la preceptiva validación y aprobación de un total de diez **evaluaciones de riesgos y de los planes de protección de las instalaciones portuarias** afectadas por el reglamento 725/2004 CE. Se trata de cuatro evaluaciones de muelles públicos, la renovación de las cinco instalaciones concesionadas y una nueva alta, la reubicación de Tráfico de Mercaderías, SA (Tramer) como nueva instalación de graneles sólidos, en el muelle Álvarez de la Campa.



## MEDIDAS IMPLANTADAS

Como operador e infraestructura crítica designada, el Port de Barcelona ha tenido que aplicar **medidas excepcionales** a raíz de la declaración del estado de alarma estatal provocada por la situación de pandemia del covid-19 y por las medidas instauradas de confinamiento y rigurosa restricción de movilidad:

- Por un lado, ha exigido la permanente coordinación con la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior, en concreto con el **Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas (CNPIC)**, para poder recopilar los datos, la validación y la correspondiente emisión de las **acreditaciones nacionales del personal considerado esencial** de todas las empresas de la Comunidad Portuaria.
- Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Barcelona ha emitido las **correspondientes acreditaciones propias** para justificar la movilidad de su personal y de los externos subcontratados, y también ha acordado con el Cuerpo de Mossos y Guardia Urbana de Barcelona la validez de las acreditaciones portuarias para justificar los desplazamientos entre el domicilio y el centro de trabajo.

En total se han emitido **6.607 acreditaciones** para personal crítico de actividades portuarias.

Además, en 2020 se han implantado las siguientes medidas de protección portuaria:

- **Homologación anual del sistema de videovigilancia** del Centro de Control de la Autoridad Portuaria (CCTV), de ampliación y renovación de las cámaras públicas gestionadas por la Policía Portuaria, así como las ubicadas en los accesos y terminales del Port, en el marco del sistema de identificación automática de matrículas (SIAM).
- En **cumplimiento del reglamento (UE) 2017/2226** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, se han celebrado reuniones y conversaciones con responsables de la Comisaría General de Extranjería y Fronteras de la Policía Nacional del Port para establecer la estrategia y las medidas para la implementación en las terminales internacionales de pasajeros (cabotaje, short sea shipping y cruceros) de un sistema de entradas y salidas (SES) de nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los estados miembros.
- Prueba piloto para la **implantación de controles de acceso con detectores locales** en los bordes de muelle de zonas restringidas en muelles públicos del Port, con inicio en la zona del muelle Adossat.
- Supervisión de los servicios contratados por la Autoridad Portuaria de Barcelona para la **vigilancia y prestación de servicios de seguridad privada**, que incluye los controles de accesos a los estacionamientos de camiones y recintos de seguridad de ciertos muelles públicos y otras zonas portuarias y también ampliación de nuevos servicios, como la vigilancia del Truck Center, el control de la puerta 5 al muelle de Pescadors, la puesta en marcha de servicios para la detección de venta ambulante ilegal en la zona del Port Vell y diferentes servicios extraordinarios para diversas circunstancias (temporal Gloria, incendio en el IMAX, Navidad en el Port, etc.).

### MEDIDAS DE PROTECCIÓN PORTUARIA, 2018-2020

	2018	2019	2020
<b>Horas de servicio de seguridad privada – IP públicas:</b>			
Servicios cruceros, control accesos, recintos, otros servicios, etc.	8.444	6.941	<b>19.464</b>
Servicios parkings	17.520	17.520	<b>17.568</b>
<b>CCTV – Grabaciones policiales y judiciales</b>	33	40	<b>57</b>
Certificaciones binomios K-9	104 (42)	88 (40)	<b>pruebas anuladas</b>

## OFICINA DE PROTECCIÓN PORTUARIA

Casi la totalidad de las **reuniones de seguridad** celebradas han sido telemáticas, no así las inspecciones a las diferentes terminales, que se han hecho de manera presencial y coordinadas con los oficiales de protección de instalaciones portuarias (OPIP). También han continuado los encuentros con los cuerpos policiales, autoridades y empresas de seguridad privada y de medidas tecnológicas, para consolidar acuerdos y compromisos con navieras de cruceros y sus consignatarios así, como con varios consulados extranjeros.

En el **simulacro general** llevado a cabo en la terminal DECAL, además de la vertiente de seguridad industrial se combinó la práctica en cumplimiento de la normativa ISPS.

### ACTUACIONES DE LA OFICINA DE PROTECCIÓN PORTUARIA, 2018-2020

	2018	2019	2020
<b>Simulacros ISPS, prácticos y teóricos</b>	12	16	<b>13</b>
<b>Inspecciones / auditorías instalaciones</b>	49	27	<b>36</b>
Internas	47	26	<b>34</b>
Externas	2	1	<b>2</b>
<b>Reuniones de seguridad</b>	12	37	<b>18</b>
<b>Incidentes de seguridad – ISPS (intrusiones, polizones...)</b>	18 (3)	25 (8)	<b>14 (15)</b>

## ACREDITACIONES Y PERMISOS

Además de la **gestión de acreditaciones de acceso al Port de Barcelona habituales** (10.357 renovaciones y 2.875 nuevos usuarios), se han autorizado **132 permisos** para actos, eventos y filmaciones y se han gestionado y enviado por el boletín del Reglamento de Servicios y Policía **4.926 expedientes de denuncias**.

### EMISIÓN DE ACREDITACIONES DE ACCESO AL PORT, 2018 – 2020

	2018	2019	2020
Nuevos usuarios	4.988	4.301	<b>2.875</b>
Renovaciones	11.527	11.538	<b>10.357</b>
<b>TOTAL ACREDITACIONES EMITIDAS</b>	<b>16.515</b>	<b>15.839</b>	<b>13.232</b>



## Seguridad industrial

En el marco del **Convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona** en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, este 2020

- la Comisión de Seguimiento se ha reunido un total de cinco veces;
- se ha firmado el contrato para el suministro de una **embarcación de salvamento (BS-3)**;
- se han iniciado los trámites para el suministro de un nuevo **vehículo portacontenedores multilift (J-25)** para Bomberos de Barcelona.

Además, se han llevado a cabo las siguientes **acciones formativas para el colectivo de los bomberos**:

- Dos ediciones de práctica de incendios en el ámbito técnico para sargentos y cabos, impartidas en la sede de la Ecole Nationale Supérieure des Officiers de Sapeurs-Pompiers (ENSOSP).
- Una edición del curso de Riesgo químico para mandos y personal técnico, impartido por personal docente de ENSOSP en Barcelona, incluyendo maniobras prácticas en el Port.

En el marco del **Plan de Autoprotección (PAU) del Port de Barcelona** –que tiene como objetivo garantizar los medios de coordinación y disponibilidad de recursos de las empresas adheridas y de los grupos de intervención durante una emergencia–, durante este ejercicio se ha realizado:

- el simulacro general del PAU del Port de Barcelona;
- 21 simulacros en y con las concesiones, incluidas las empresas afectadas por el Plan Especial de Emergencia Exterior del Sector Químico (PLASEQCAT);
- 3 simulacros de comunicaciones (“simulacros de despacho”), sin movilización de recursos;
- 1 práctica-ejercicio de la Brigada de Emergencias de Estibarna y Bomberos de Barcelona,
- y 9 ejercicios contra incendios conjuntos entre Bomberos de Barcelona y Remolcadores del Port.

En cuanto a la **gestión de las mercancías peligrosas** en el Port, y de acuerdo con el cumplimiento del RD 145/89, este año se han contabilizado **146.317 autorizaciones**, con un total de 685.115 toneladas (-21%) gestionadas de mercancías peligrosas en contenedor y 11.752.893 toneladas (-18%) a granel.

## Capital social y relacional

### ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

El Port de Barcelona busca tener voz y voto en las principales organizaciones del panorama portuario internacional para seguir de cerca la evolución del sector y poder tener incidencia en él.



#### European Sea Ports Organisation (ESPO)

Miembro del Comité Ejecutivo.

Presidencia del Comité de Gobernanza Portuaria.

Miembro de los siguientes comités: Desarrollo Sostenible; Intermodalidad, logística e Industria; Facilitación del Comercio, Aduanas y Seguridad; Análisis Económico y Estadística, y la red sobre política portuaria de ferris y cruceros.

Dentro de la ESPO el Port sigue de cerca las acciones de la Comisión Europea en cuanto a transportes y desarrollo sostenible de puertos.



#### International Association of Ports and Harbours (IAPH)

El subdirector general de Estrategia y Comercial del Port de Barcelona (Santiago Garcia-Milà) ha continuado su tercer mandato como presidente de la IAPH.

La IAPH es el único foro reconocido como portavoz del sector portuario mundial, y sus puertos aglutinan cerca del 80% del tráfico mundial de contenedores y más del 60% en toneladas.



#### World Ports Climate Action Program

Impulsor de la iniciativa junto con puertos de Hamburgo, Amberes, Los Ángeles, Long Beach, Vancouver y Rotterdam.

Promueven proyectos para hacer frente al calentamiento global, centrados en la eficiencia de las cadenas de suministro con herramientas digitales; enfoques reguladores comunes; suministro de energía renovable en los barcos durante la estancia en los puertos; desarrollo de combustibles de bajo contenido en carbono, y descarbonización total de las instalaciones de manipulación de carga en los puertos.

El Port de Barcelona preside el Grupo de Trabajo 3, centrado en el suministro de energía renovable en los barcos durante su estancia en puerto (OPS). En el 2020, el Port realizó un estudio comparativo de las diferentes soluciones OPS implantadas actualmente en los puertos del mundo y presentó sus conclusiones a través de una aplicación basada en Google Earth.



#### Intermed

Miembro fundador de la asociación, integrada por los puertos de Barcelona, Génova y Marsella.



#### MEDports Association

Vicepresidencia de la asociación

Presidencia del Comité de Empleo, Formación y Conocimiento Portuario

Formada por una veintena de puertos y organizaciones portuarias de las dos orillas del Mediterráneo.

Objetivos: fomentar la colaboración entre los puertos del Mediterráneo; hacer frente a los nuevos retos del comercio internacional y la logística; y poner de manifiesto la centralidad del Mediterráneo en los nuevos flujos del comercio internacional.

En el 2020 el Port ha organizado dos reuniones en línea del comité que preside y ha avanzado en los proyectos que el comité desarrolla, entre los que destaca el estudio sobre los perfiles profesionales más demandados en el futuro por parte de las autoridades portuarias mediterráneas.



#### Medcruise

Miembro activo de la asociación.

Ha participado en todas las asambleas y grupos de trabajo que organiza la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo.

#### Otras organizaciones en las que participa el Port

- > Association Internationale Villes et Ports (AIVP)
- > Association of European Vehicle Logistics
- > Association of the Mediterranean Chambers of Commerce and Industry (ASCAME)
- > Coffee Federation, European Intermodal Association
- > FERRMED
- > Interferry
- > World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC).

## ORGANISMOS VINCULADOS AL MERCADO CHINO

Para el Port de Barcelona es clave mantener una estrecha relación con los mercados estratégicos del *foreland* y, concretamente, con los actores principales (puertos, armadores, operadores logísticos y empresas importadoras y exportadoras) de los mercados asiáticos como el chino, el coreano y el japonés. Se trata de promover y fidelizar cadenas logísticas eficientes y también de atraer inversiones clave (centros de distribución multipaís) para el sur de Europa.



Conjuntamente con Catalonia Trade & Investment (ACCIO) y el Ayuntamiento de Barcelona, el Port de Barcelona impulsa la iniciativa Barceloc - Barcelona European Logistics Center, orientada a promocionar Barcelona para captar centros de distribución multipaís de empresas de sectores como la automoción, la moda, la industria química, el comercio electrónico, pero también de sectores más emergentes como las energías renovables y la movilidad eléctrica.

En 2020 se han realizado las siguientes acciones en el marco de esta iniciativa:

- Firma y aprobación de un **convenio de colaboración** para dos años entre las tres entidades promotoras.
- Atención y seguimiento de **doce consultas de empresas extranjeras** interesadas en Barcelona como plataforma logística y de distribución de los sectores agroalimentario, automoción, movilidad eléctrica, comercio electrónico, detalle y moda.
- Realización de una **sesión sobre el IVA a la importación en el Estado español** y su posición competitiva respecto a otros países europeos, como Holanda y Francia.

## ORGANIZACIONES NACIONALES

En el ámbito del Estado español, el Port de Barcelona es miembro o participa, entre otros, en las siguientes asociaciones:

- Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)
- Federación Española del Café (FEC-ANCAFE)
- Barcelona Logistic Center AEEPB
- Asociación Española del Gas Natural para la Movilidad (GASNAM)
- Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

## El ámbito relacional corporativo

### COMUNICACIÓN CORPORATIVA

El estallido de la pandemia de la covid-19 durante el primer trimestre de 2020 y la consecuente crisis sanitaria, económica y social han afectado el normal funcionamiento del Port de Barcelona. La Dirección de Comunicación se ha adaptado rápidamente a la nueva situación y ha hecho llegar a las empresas y en la sociedad la información necesaria para poder mantener en la medida de lo posible su actividad habitual. Asimismo, los diferentes departamentos de la Dirección han realizado un esfuerzo notable para cambiar su forma de trabajar, con la implementación de soluciones telemáticas tanto para la interacción interna como para conectarse con los medios de comunicación y los diferentes públicos externos.

La pandemia ha acelerado la consolidación de un nuevo escenario, que permite organizar eventos presenciales y al mismo tiempo en línea y potenciar así la participación y la difusión del Port de Barcelona partes. Los eventos celebrados a partir del mes de marzo –como ruedas de prensa, seminarios y cursos, jornadas de difusión, etc. – han pasado a ser en línea. La rápida incorporación de **soluciones tecnológicas streaming** ha permitido seguir la difusión de los eventos organizados por el Port de Barcelona, como es el caso de la Misión Empresarial y SmartPort.

La adopción del formato en línea para los actos públicos del Port ha permitido alcanzar un doble objetivo: por un lado, mantener el contacto directo entre los responsables del Port y los periodistas; por otro, abrir la puerta a que hayan podido participar algunos profesionales de la comunicación que habrían tenido problemas en asistir a los eventos presenciales.

El Port de Barcelona ha asumido plenamente su **responsabilidad como infraestructura crítica necesaria** para garantizar el correcto funcionamiento de las cadenas logísticas y proporcionar los servicios esenciales al tejido industrial y los ciudadanos. En un primer momento ha garantizado el correcto abastecimiento de los centros de producción de bienes y servicios de primera necesidad, así como de los sectores prioritarios en la lucha contra la covid-19. Más adelante ha demostrado que es una pieza fundamental para el correcto funcionamiento de la economía y una de las principales palancas para la recuperación. La Dirección de Comunicación ha realizado una labor continuada y exhaustiva, dirigida a los medios de comunicación y en las redes sociales, con el fin de **dar a conocer qué ha hecho el Port de Barcelona en cada momento** para ayudar a superar el impacto de la covid-19.

Un ejemplo de herramienta utilizada ha sido la serie de vídeos **“Yo trabajo para tí”** (#QuedataCasa #TreballeMxTu), en la cual, con un formato sencillo y directo, durante los días más críticos del confinamiento domiciliario diferentes trabajadores portuarios han pedido a los ciudadanos que se quedaran en casa y les han recordado la labor que realizan en el Port para que tengan todo lo necesario. Ha sido un éxito de visitas y ha ayudado a transmitir la relevante labor realizada en el Port de Barcelona.

Los **grandes proyectos portuarios** también han seguido avanzando durante este año tan difícil y la Dirección de Comunicación ha dado a conocer los logros alcanzados en diferentes materias. Por ejemplo, en cuanto a las telecomunicaciones, se han explicado las diferentes herramientas digitales orientadas a los operadores logísticos y cargadores, así como el proyecto piloto de red 5G; en cuanto a las infraestructuras, se ha reportado sobre la firma de los protocolos para impulsar los nuevos accesos viarios y ferroviarios y para construir los apartaderos ferroviarios que incrementen la competitividad de la línea Barcelona-Zaragoza-Madrid y Zaragoza-Pamplona; y en el ámbito de la cooperación internacional se ha comunicado la firma del acuerdo con el puerto coreano de Busan para desarrollar un centro logístico en Barcelona.

El Port de Barcelona también ha seguido apoyando **iniciativas sociales**, más importantes que nunca en un año de pandemia, y ha hecho difusión. Así, ha colaborado con entidades como Stella Maris, con el programa Crew Safe para garantizar la seguridad en los cambios de tripulaciones, o el Banco de Alimentos de Barcelona y el Contenedor Solidario.

### PRESENCIA DEL PORT EN LAS REDES SOCIALES



## RELACIONES INSTITUCIONALES

Relaciones Públicas y Protocolo es el departamento de la Autoridad Portuaria de Barcelona que coordina la atención de visitas empresariales e institucionales y da asesoramiento en el ámbito de protocolo al resto de departamentos en actividades como reuniones, jornadas, foros, congresos, ferias y misiones comerciales. Como en todos los ámbitos, la crisis sanitaria de la covid-19 ha reducido este año el volumen de actividades habituales y se ha trabajado para hacer posibles todas aquellas que se han considerado imprescindibles. Por otra parte, se ha registrado un **incremento de uso de las dependencias del área de la Sala Barcelona**, gestionada por el departamento, dado que las características físicas de las salas permiten celebrar reuniones departamentales internas.

En este sentido, el Departamento ha establecido nuevos procedimientos de trabajo para garantizar el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en las actividades desarrolladas y ha velado en todo momento por la salud de todos los participantes y asistentes.

### ACTIVIDADES RELACIONES PÚBLICAS Y PROTOCOLO, 2020



TOTAL **249** actividades

\*Incluye el apoyo a la misión empresarial Port Summit Trade Mission Colombia 2020

El impacto directo conseguido gracias a la organización de visitas y actos por parte de Relaciones Públicas y Protocolo ha sido de **cerca de 3.400 personas**. Sin embargo, también hay que considerar el impacto indirecto por la repercusión en los medios de comunicación y las redes sociales, que han acercado estas actividades en el sector portuario y la ciudadanía.

La crisis sanitaria ha contribuido a instaurar el formato telemático en muchas de las actividades realizadas. Desde el departamento se ha hecho un trabajo exhaustivo para rediseñar actividades habitualmente presenciales a un **formato híbrido**, es decir, combinando la presencia de algunos asistentes con la conexión en línea por parte del resto. Desarrollar en este formato eventos tan importantes como, por ejemplo, el acto de Navidad de la Comunidad Portuaria ha sido todo un reto y el éxito conseguido ha abierto una nueva puerta a las actividades virtuales.

En el año 2020 merece una mención especial el papel del departamento en la organización y el desarrollo en el acto de la **firma de los accesos ferroviarios**, con la participación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; el Departamento de Territorio y Sostenibilidad del Gobierno catalán; ADIF; Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; Puertos del Estado, y el Port de Barcelona para impulsar la construcción de los nuevos accesos viarios y ferroviarios al enclave.

## DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

El gran interés que el Port de Barcelona ha mostrado por la cultura a lo largo del tiempo le ha permitido reunir un valioso conjunto patrimonial del que forman parte obra pictórica y gráfica, esculturas, modelos de barcos, objetos náuticos, fotografías de autores, maquetas arquitectónicas y objetos históricos.

El Port de Barcelona impulsa un proyecto cultural, amplio e integrador, que tiene como objetivo reforzar la relación entre el Port y la ciudad y en el que son claves la divulgación de su conjunto patrimonial y la realización de actividades culturales, muchas con el apoyo y colaboración de otras entidades culturales y sociales. En este sentido se han desarrollado dos de las actuaciones que el Departamento de Patrimonio Cultural ha llevado a cabo en el año 2020:

### Una mirada a los faros a través de la fotografía contemporánea

Se trata de una exposición virtual, en la que se exhiben una serie de trece fotografías de diferentes artistas contemporáneos que muestran trece de los quince faros y balizas que gestiona el Port de Barcelona.



### Mural por los derechos de los Niños

Actividad impulsada por el Port de Barcelona, que ha contado con la colaboración de la artista Carmen Soler Vendrell, creadora del proyecto Why?, el Museo Marítimo de Barcelona y la participación de niños y niñas de entre 3 y 12 años. Es una intervención creativa conjunta para conmemorar el Día Universal del Niño, celebrado el 20 de noviembre de 2020.

## Otras relaciones con los grupos de interés

### EL SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE

En el año 2020 el Servicio de Atención al Cliente (SAC) ha atendido de forma completamente personalizada un total de **1.223 consultas y reclamaciones** relacionadas con inspecciones, conceptos tarifarios y trazabilidad en el paso de mercancías. De las 332 reclamaciones atendidas, 44 han sido susceptibles de análisis por parte de la Marca de Calidad Efficiency Network, y en 17 de los casos se ha procedido a compensar económicamente. El número de consultas ha ascendido a 891.

Por otra parte, se han realizado un total de **107 comunicaciones** a los clientes con el fin de dar a conocer, entre otros, cambios en las aplicaciones de normativas y actividades del Port de Barcelona (jornadas, ferias, etc.).





En este periodo se ha puesto a disposición de los importadores y exportadores la aplicación **CTA- Container Tracking Application**, en la que se puede consultar en tiempo real la trazabilidad de sus contenedores durante su paso por el Port de Barcelona. En este periodo se han registrado en la aplicación un total de **61 empresas**. <http://www.portdebarcelona.cat/cta/>

También se ha puesto a disposición de los usuarios un nuevo canal de comunicación en **Telegram**, en el que se informa de cambios o incidencias en la operativa habitual del Port. <https://t.me/SAC>

Durante este año se ha estado trabajando en la página web del SAC, que tiene previsto su lanzamiento durante el año 2021. [www.sac.portdebarcelona.cat](http://www.sac.portdebarcelona.cat)

## Acción social

En el marco de las políticas de sostenibilidad social, el Port de Barcelona impulsa acciones, tanto dirigidas a la sociedad en general, como la Comunidad Portuaria o determinados colectivos. Entre las desarrolladas en 2020 destacan las siguientes:

### INICIATIVAS DIRIGIDAS A LA CIUDADANÍA Y LA COMUNIDAD PORTUARIA

- La decimoquinta edición del **Contenedor Solidario del PORT de Barcelona** se ha cerrado con la cifra récord de 11.375 kilos de alimentos recogidos y con la aportación hecha a la **Fundación IReS**, que ha permitido ayudar setenta familias en situación de vulnerabilidad con productos de higiene básica, también para bebés. A través de un espacio virtual propio habilitado en las webs del Port de Barcelona y del **Banco de Alimentos de Barcelona**, las entidades han podido adquirir alimentos y productos de primera necesidad de una forma diferente, se ha abierto la posibilidad de trabajar con productos frescos y de mejor calidad, así como de gestionar más eficientemente los stocks y la distribución a las personas receptoras.

 11.375 kg  
de alimentos

 productos de higiene personal para  
70 familias



- Del 2 diciembre al 6 de enero se ha celebrado en el muelle de la Fusta la segunda edición de **Navidad en el Port**. El acto inaugural ha consistido en un **encendido de luces**, que han iluminado los barcos históricos del Museo Marítimo y que han convertido el mencionado muelle en un bulevar de luz. A continuación se ha iluminado la lámina de agua y finalmente, el árbol de Navidad más grande de toda Catalunya, de 31 metros de altura.

- Para minimizar el riesgo de contagio, en la edición de este año de la **campana de Navidad de recogida de juguetes** que impulsa la Sección de Baile Deportivo del Port de Barcelona sólo se han recogido juguetes sin estrenar y preferiblemente no sexistas ni de tipo bélico. En total se han recogido **2.442 juguetes**, que han sido distribuidas a diferentes asociaciones y fundaciones como Cottolengo del Padre Alegre, Fundación Pare Manel, Fundación Adra y Escuela Eduard Marquina, entre otros.
- La Autoridad Portuaria de Barcelona ha **patrocinado veinticinco dorsales** para trabajadores que quisieran participar en la **sexta marcha nórdica Marina Walktrain**, organizada por la Fundación Amigos del Hospital del Mar, el programa La Mar de Saludable del Parque Salud Mar y el mismo Hospital del Mar. La iniciativa se ha sumado a **La Marató de TV3** para recaudar fondos para la lucha y la investigación contra la covid-19 y mejorar la calidad y la esperanza de vida de las personas afectadas. Esta edición ha sido virtual y programada en un período de diez días, para que cada uno pudiera decidir cuándo y hasta dónde quería caminar.
- El Departamento de Desarrollo de Negocio ha puesto en marcha el proyecto **Transformar 4.0**, que ha permitido recuperar las jornadas de formación, pero en formato virtual. A través de su **Aula Virtual** ha seguido ofreciendo cursos, jornadas y conferencias a las empresas de importación y exportación.
- El Comité de Formación y Empleo (EMTE) de la asociación **MEDports**, presidido por el Port de Barcelona, ha dado a conocer un **estudio que identifica los perfiles profesionales más solicitados** en el futuro dentro de los puertos mediterráneos, concentrados en tres grandes ámbitos: digitalización, multimodalidad y transición energética.
- El Día Internacional de los Trabajadores**, el 1 de mayo, el Port de Barcelona ha pedido a los capitanes y capitanas de los barcos atracados en el muelle que hicieran **sonar las sirenas de sus embarcaciones** a las doce horas. Se ha sumado así a la iniciativa de la Cámara Internacional de Navegación (ICS) y de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) como gesto de solidaridad y reconocimiento a la gente del mar, que ha trabajado incansablemente para proveer de alimentos, combustibles y suministros esenciales a toda la población.
- Durante el estado de alarma, cada día a las ocho de la noche han sonado también las **sirenas de los barcos** atracados en el Port de Barcelona, junto con las de la Policía Portuaria para **homenajear la labor del sector sanitario** en la lucha contra la covid-19.



- El Port se ha sumado también a los actos convocados con motivo **Día Internacional de la Mujer**, el 8 de marzo, con una concentración de trabajadoras y trabajadores en la plaza interior del World Trade Center Barcelona. Este acto simbólico ha querido reforzar los valores que promueve el Port de Barcelona: el compromiso con las personas, la gestión ética y profesional, la orientación al cliente, la responsabilidad social y la innovación.

- El grupo de trabajo de Formación y Empleo del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria de Barcelona ha organizado la **2ª Jornada de Promoción de la FP Dual en el ámbito logístico-portuario**, con el objetivo de facilitar que profesores de institutos y universidades que imparten asignaturas relacionadas con las actividades del sector puedan realizar estancias de una a dos semanas en las empresas. Esta experiencia facilita que las empresas influyan en los conocimientos que se transmiten a los alumnos y al mismo tiempo puedan captar talento para el sector logístico-portuario y aportar así valor a la Comunidad Portuaria de Barcelona.
- Aparte de las personas contratadas directamente por la Autoridad Portuaria de Barcelona, a través de la colaboración con dos fundaciones, un total de **31 personas trabajadoras** con algún tipo de **discapacidad física o psíquica** han contribuido en la actividad portuaria.

## SERVICIOS A LA GENTE DEL MAR

El Port de Barcelona pone especial cuidado en intentar dar respuesta a las necesidades de este colectivo, que por sus condiciones y características de trabajo pasa largas temporadas fuera de casa y no siempre dispone de los servicios y el apoyo (laboral, económico y emocional) adecuados. Estas carencias se tratan de paliar a través de la tarea de Stella Maris y del Comité de Bienestar del Port de Barcelona.

### Apostolado del Mar - Stella Maris

El centro Stella Maris del Apostolado del Mar de Barcelona –que presta asistencia a los marineros que llegan a Barcelona– ha seguido ofreciendo sus servicios de asistencia y asesoramiento jurídico y laboral a las tripulaciones que hacen escala en la capital catalana. Su centro del Port de Barcelona ha tenido que cerrar las puertas para el estado de alarma decretado debido a la pandemia y las tripulaciones han podido bajar a tierra. Pero con el objetivo de mantener con cierta normalidad los servicios ofrecidos a los marineros, el Apostolado del Mar de Barcelona, integrado en el Comité de Bienestar del Port, pidió a los miembros de la Comunidad Portuaria que facilitarían el contacto de las tripulaciones llegadas al Port a través de los siguientes canales:

	<a href="mailto:stellamaris@stellamarisbarcelona.org">stellamaris@stellamarisbarcelona.org</a> , <a href="mailto:cruceros@stellamarisbarcelona.org">cruceros@stellamarisbarcelona.org</a>		<a href="https://www.facebook.com/stellamarisbcn">https://www.facebook.com/stellamarisbcn</a>
	<a href="http://www.stellamarisbarcelona.org">www.stellamarisbarcelona.org</a>		<a href="https://twitter.com/stellamarisbcn">https://twitter.com/stellamarisbcn</a>
	629 271 391 teléfono y Whatsapp		

Muchas de estas tripulaciones ya conocen estos canales gracias a la actividad continuada de Stella Maris durante los últimos noventa años y han contactado pidiendo información y asesoramiento. A pesar de las limitaciones actuales, el Apostolado de Mar ha ayudado estos marineros en la medida de lo posible, a través de los treinta y seis voluntarios que trabajan de forma altruista en este centro, que abrió sus puertas en 1927.

## El Comité de Bienestar del Port de Barcelona

El Comité está formado por representantes de las siguientes entidades: Autoridad Portuaria de Barcelona (que ostenta la presidencia), Corporación de Prácticos, Instituto Social de la Marina, Capitanía Marítima, Asociación de Consignatarios, Asociación de Empresas Estibadoras, Asociación de Capitanes, Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas, Remolcadores, ITF, Facultad de Náutica, Cofradía de Pescadores y Stella Maris (que ostenta la secretaría).

Entre las actividades celebradas en 2020 se pueden mencionar las siguientes:

- El Comité de Bienestar del Port de Barcelona ha organizado la **XXXIII Jornada de la Gente de Mar** en formato en línea. Bajo el título “Cómo ha afectado y afecta la pandemia a la gente de mar” se ha celebrado una mesa redonda para explicar el impacto que ha provocado la pandemia del covid-19 en las personas trabajadoras vinculadas con el mundo marítimo. Este año no ha sido posible celebrar las actividades presenciales.
- El Port de Barcelona colabora con la **Singapore Shipping Tripartite Alliance Resilience Fund** (SG-STAR), una iniciativa internacional en la que participan la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), el Consejo Internacional de los Empresarios Marítimos (IMEC) y la Cámara Internacional de Navegación (ICS), entre otras organizaciones y otras autoridades portuarias. Esta alianza desarrolla el programa **CrewSafe**, basado en el modelo de cambio de tripulación de Singapur, para establecer corredores seguros para el cambio de tripulaciones, ayudar a garantizar los controles de calidad en las instalaciones destinadas a la estancia de los marineros en caso de cuarentena, los servicios médicos y las pruebas correspondientes en los países proveedores de tripulaciones.

## El Port Vell

Los espacios del Port de Barcelona conocidos como puerto ciudadano están gestionados por la Gerencia Urbanística Port Vell. Las principales competencias de este organismo constituido por el Port de Barcelona en 1988 son:

- Explotar comercialmente los espacios públicos del Port Vell, incluida la zona de la Nova Bocana, así como la conservación y el mantenimiento de este territorio.
- Apoyar y prestar servicios a las empresas, entidades deportivas, culturales, formativas y pesqueras, y los operadores comerciales, náuticos e industriales, que desarrollan su actividad en la zona.
- Poner en valor del patrimonio cultural y arquitectónico en la zona, así como el seguimiento de los proyectos urbanísticos y de infraestructuras.
- Garantizar la cohesión y la plena integración entre el espacio portuario y el entorno ciudadano, especialmente el más cercano al Port Vell, con criterios de sostenibilidad económica, social y medioambiental.
- Mantener la identidad marítima del espacio que gestiona y fomentar el conocimiento del entorno marítimo, náutico y pesquero entre la ciudadanía.

Dada la especial coyuntura producida por la pandemia, el año 2020 ha supuesto una ocupación inusual baja de los espacios. Entre los actos que se han podido llevar a cabo, con el seguimiento de las medidas de seguridad impuestas, destacan:

- Las fiestas de la Mercè
- Las fiestas de Santa Eulalia
- Navidad en el Port
- La Copa Nadal
- El Circo Raluy Legacy

ORIENTACIÓN A LOS ODS



**Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todas las personas en todas las edades**

- 92,8% de organizaciones del Plan tiene sistema de Prevención de Riesgos Laborales
- 46,3% de organizaciones del Plan hacen encuestas de satisfacción y clima laboral



**Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos**

- 12,8 horas de media anual en formación por trabajador/a del Plan
- 30% de organizaciones del Plan tiene comisión de formación



**Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas**

- 29,2% de mujeres en plantilla a las organizaciones del Plan
- 48,2% de ordenación del Plan tiene Planes de igualdad
- 61,2% de ordenación del Plan tiene Protocolos contra el acoso



**Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo digno para todos**

- 92,1% de contratos de las organizaciones del Plan son fijos
- 91,2% de contratos a tiempo completo
- 1,3% de personas de las organizaciones del Plan tiene algún tipo de discapacidad y 0,9% está en riesgo de exclusión social



**Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**

- 16,7% de organizaciones del Plan tiene planes de movilidad



**Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible**

- 67,4% de organizaciones del Plan pertenece a asociaciones sectoriales
- 64% de organizaciones del Plan participa en actividades de los grupos de interés
- 80,5% de organizaciones del Plan evalúa la satisfacción de los clientes

**Capital humano: la estrategia de las personas**

**Empleo tipo en el marco del Plan de Sostenibilidad**

Dentro de la Comunidad Portuaria, las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial (PSS), que suman 6.721 personas trabajadoras, también ponen en valor el capital humano y tratan de orientar sus políticas de personal hacia la sostenibilidad. Estas son algunas de las características de la plantilla tipo de estas organizaciones:

- Un **92,1% del personal tiene contrato laboral fijo**, dato que muestra la apuesta por el empleo estable y que viene reforzada por el hecho de que un **91,2% de los contratos son a tiempo completo**.
- El **84% de las personas está cubierto por convenios colectivos**. Se ha contratado mucho menos externamente, ya que la media de contratación externa de personal sobre el total de la plantilla ha sido del 2,4%, mientras que en 2019 fue del 8,8%.
- Para el tipo de función desarrollada dentro de la organización, **casi la mitad del personal se dedica a funciones operativas (45,6%)**, mientras que los mandos intermedios suman un 13,3% y **los directivos suponen un 6,2% del total**.

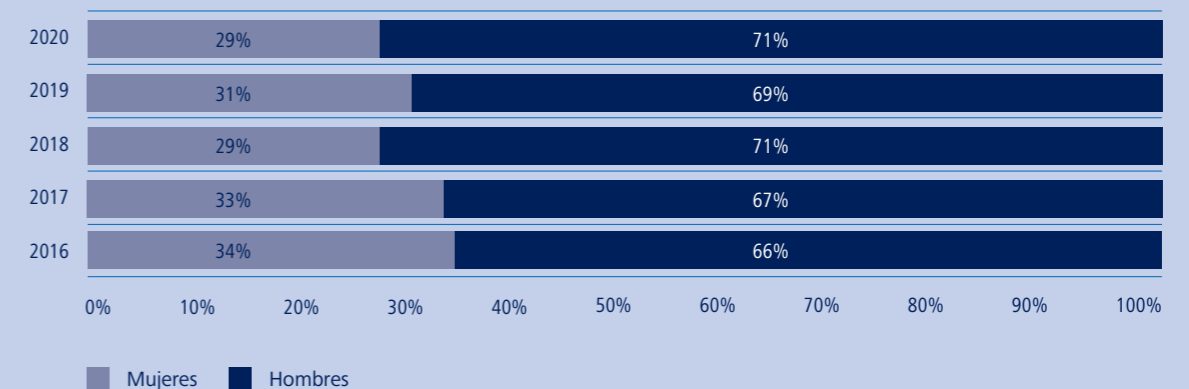
El número de personas trabajadoras, respecto al 2019, ha disminuido en un 5,9%. Dada la complejidad de la crisis sanitaria y su impacto con el empleo es una consecuencia lógica del momento excepcional vivido.

TIPO DE CONTRATO EN LAS ORGANIZACIONES DEL PSS, 2017-2020

	2017	2018	2019	2020
Contrato laboral fijo	85,1%	80,3%	90,6%	<b>92,1%</b>
Contrato laboral a tiempo completo	87,7%	76,9%	93,2%	<b>91,2%</b>
Personal cubierto por convenio colectivo	93,6%	91,4%	86,9%	<b>84%</b>

En términos de género, en la mayoría de las organizaciones existe un claro predominio de hombres: las **mujeres representan el 29,2% de la plantilla**, una proporción similar a los años anteriores.

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA EN EL MARCO DEL PSS, POR GÉNERO, 2016-2020





**La mayor cuota femenina se observa en los cargos administrativos.** Entre los cargos directivos hay un 21,1% de representación femenina. Los porcentajes de género hombre/mujer se mantienen, aproximadamente, en las mismas proporciones por tipo de trabajo.

PLANTILLA DE LAS ORGANIZACIONES DEL PSS, POR FUNCIONES Y GÉNERO, 2016-2020

Cargo	2016		2017		2018		2019		2020	
	% Hombres	% Mujeres	% Hombres	% Mujeres	% Hombres	% Mujeres	% Hombres	% Mujeres	% Hombres	% Mujeres
Dirección	72,0%	28,0%	76,2%	23,8%	74,3%	25,7%	73,4%	26,6%	78,9%	21,1%
Mandos intermedios	65,0%	35,0%	71,4%	28,6%	66,4%	33,6%	66,5%	33,5%	66,4%	33,6%
Administración	47,0%	53,0%	44,8%	55,2%	46,6%	53,4%	51,1%	48,9%	45,0%	55,0%
Operaciones	67,0%	33,0%	82,8%	17,2%	79,1%	20,9%	84,9%	15,1%	84,4%	15,6%
Otros	75,0%	25,0%	53,5%	47,5%	79,5%	20,5%	57,6%	42,4%	58,8%	41,2%

## Diversidad e igualdad de oportunidades

### PRESENCIA DE MUJERES EN LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO

La cuota femenina en los principales órganos de gobierno del Port de Barcelona, según su composición a 31 de diciembre de 2020, es la siguiente:

MEDIA DE MUJERES EN LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LAS ORGANIZACIONES DEL PSS, 2020

Consejo de Administración	35,0%
Comité de Dirección	21,1%

### PLANES DE IGUALDAD

Las empresas de más de doscientos cincuenta trabajadores están sometidas al artículo 45 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, en la que se establece que están obligadas a respetar la igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral.

También disponen y aplican **planes de igualdad el 48,2% de las organizaciones que forman parte del Plan**, frente al 41% que tenía en 2019. Hay que tener en cuenta que sólo el 6,7% de las organizaciones del Plan tienen una plantilla de más de 250 personas y están obligadas por ley. Por lo tanto, muchas asumen e implementan este reto de forma voluntaria.

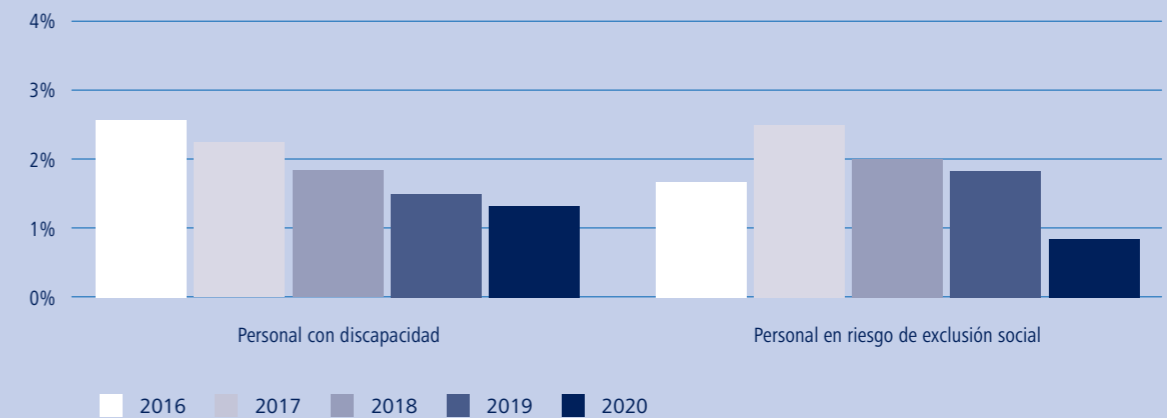
D'altra banda, el **61,2% de las organizaciones participantes disponen de un protocolo de acoso sexual y/o por razón de género**. Esta cifra se mantiene respecto al año anterior, que era del 62,8%.

## PREVENCIÓN DE LA DISCRIMINACIÓN

En promedio, el **1,3% de las personas de la plantilla de las organizaciones del Plan** tienen algún tipo de discapacidad. Cabe destacar que esta ratio incluye un 51,7% de empresas que no llegan a 50 trabajadores (que son las que por ley deben tener un mínimo de personal con discapacidad). Asimismo, también incluye algunas organizaciones que trabajan en la Comunidad Portuaria que son centros especiales de trabajo (CET), en los que una gran parte de los profesionales son personas con discapacidad.

Las organizaciones del Plan también han registrado de media **0,9% de personas en situación de riesgo de exclusión social** sobre el total de las plantillas.

PERSONAL DE LAS ORGANIZACIONES DEL PLAN CON DISCAPACIDAD Y EN SITUACIÓN DE RIESGO (%), 2016-2020



## Clima laboral

Entre las organizaciones del Plan, un **46,3% han llevado a cabo encuestas de satisfacción y clima laboral** (42,3% el año anterior).

Además, un **64,3% de las organizaciones del Plan tienen establecidos canales para realizar reclamaciones sobre incumplimientos de normativa laboral**. En función de la organización este canal puede ser el comité de empresa, el delegado de personal o sindical, el departamento de Recursos Humanos o un espacio específico en la intranet corporativa. Las organizaciones han recibido un total de 9 reclamaciones a través de estos mecanismos formales, de las cuales tres se han resuelto mediante estos.

## Capacitación y formación

El **30% de las organizaciones del Plan disponen de comisión de formación entre empresa y trabajadores** para cubrir las necesidades propias de capacitación, y en total se han realizado 85.742,73 horas de formación, con una **media anual de 12,8 horas por persona trabajadora**. Esta formación ha ido dirigida principalmente a habilidades profesionales (53,9%) y prevención de riesgos laborales (14%).

## Salud y seguridad en el trabajo

### PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

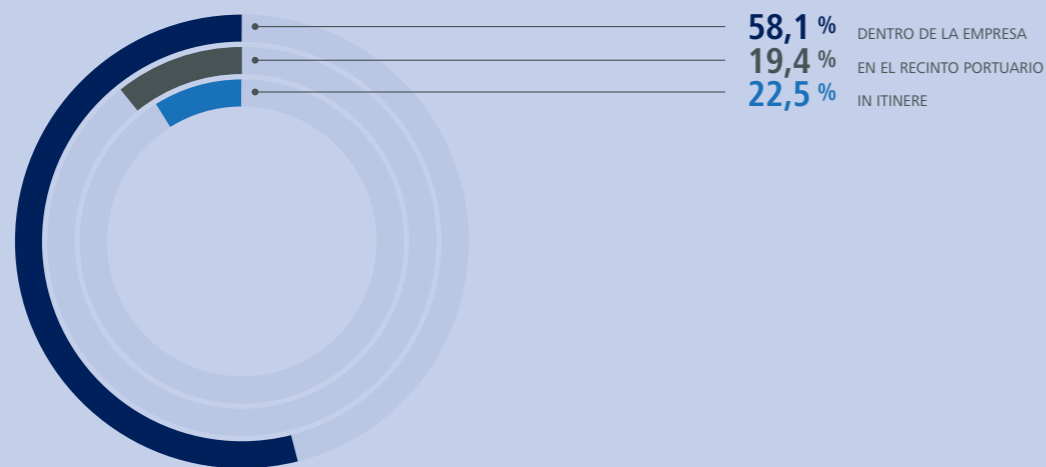
Prácticamente la totalidad (el 92,8%) de las organizaciones del Plan disponen de un **Servicio de Prevención de Riesgos Laborales** -sea propio, ajeno o mancomunado- y un 54,1% de las organizaciones tienen el servicio certificado.

### Accidentalidad laboral

Durante el ejercicio 2020, el 55% de las organizaciones del Port de Barcelona que forman parte del Plan de Sostenibilidad Sectorial no ha tenido accidentes, dato similar al 2019 (56%). El número de accidentes ha disminuido significativamente, con **222 casos** frente a los 358 del año anterior.

Del **45% de las organizaciones que han registrado accidentes**, estos se han producido principalmente dentro de la empresa (58,1%), un 19,4% fueron *in itinere* y el resto, el 22,5%, dentro del recinto portuario.

ACCIDENTES SEGÚN LUGAR DEL SUCESO (%), 2020



### Planes de movilidad

El **16,7% de las organizaciones del Plan disponen de planes de movilidad para sus plantillas**, iniciativa que permite minimizar los accidentes laborales, facilitar el acceso al puesto de trabajo y colaborar con la protección del medio ambiente.

## Capital social y relacional

El **67,4%** de las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial **pertenecen a asociaciones sectoriales**. Estas son las más comunes entre las organizaciones:

- Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO)
- Asociación Catalana de Empresas Concesionarias con Instalaciones Portuarias (ASCIPORT)
- Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA)
- Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Líquidos, Químicos y Gases (ATERQUIGAS)
- European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Custom Services (CLECAT)
- Federación Española de Asociaciones de Transitarios (FETEIA OLTRA)
- International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA)
- International Air Transport Association (IATA)
- PROPELLER CLUB. Asociación de Directivos y Empresarios Logísticos (Castellón, Valencia, Barcelona)
- WORLD CARGO ALLIANCE (Inter Global) (WCA)

## Relaciones con los grupos de interés

### ATENCIÓN AL CLIENTE

El **80,5% de las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial ha evaluado la satisfacción de sus clientes** durante el 2020. Esta cifra ha disminuido ligeramente respecto al 2019, aunque sigue siendo un dato elevado. Los principales mecanismos para conocer el grado de satisfacción del cliente han sido las encuestas, seguidas por las visitas personales y / o reuniones comerciales.

Las organizaciones del Plan sólo han recibido **5 reclamaciones relacionadas con temas económicos** y todas se han resuelto con mecanismos formales.

Durante este ejercicio ninguna organización adherida al Plan de Sostenibilidad Sectorial ha recibido reclamaciones relacionadas con la privacidad de los datos personales de sus clientes.

### DIÁLOGO Y PARTICIPACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

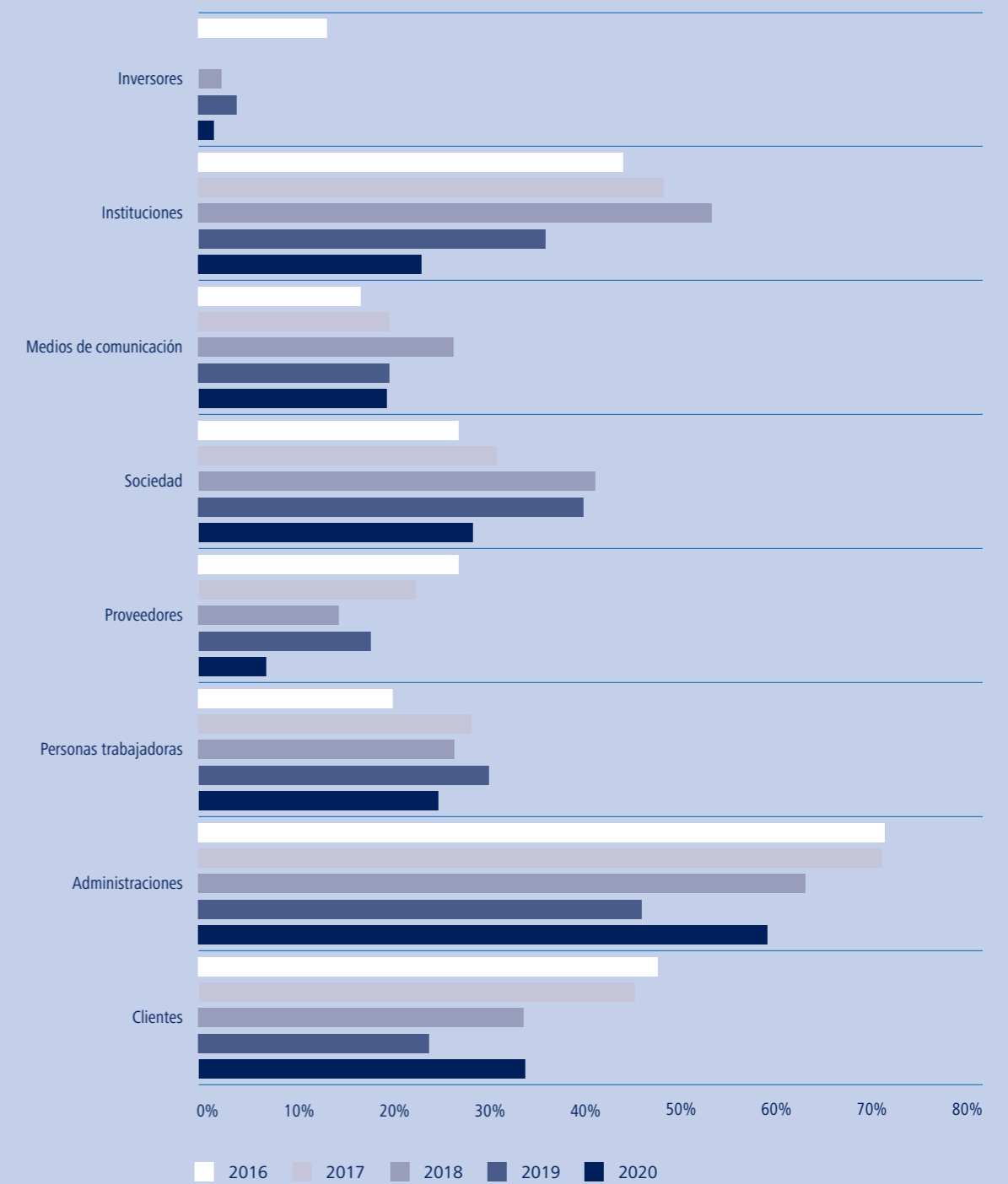
El porcentaje de organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial (PSS) que disponen de **canales de comunicación con sus grupos de interés supone el 62,9%** del total. Esta cifra se mantiene en línea con la del año anterior, que era del 62%.

Además, el 64% de las organizaciones del PSS ha formado parte durante 2020 de **actividades organizadas por sus grupos de interés**, cifra similar al 2019, que fue del 65,4%. El principal grupo de interacción ha sido la Administración, seguido de instituciones, clientes y sociedad.

CANALES DE COMUNICACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DEL PSS CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

Clientes	Reuniones presenciales Comunicaciones comerciales Servicio de Atención al Cliente (SAC) Gestión de clientes (teléfono, correo, web y redes sociales) Eventos comerciales con clientes Consejo de Administración
Administraciones	Reuniones presenciales Web corporativo Consejo Rector Consejo de Administración
Trabajadores/ras	Comunicaciones presenciales Contacto telefónico, correo, intranet y web Comité de empresa
Proveedores	Gestión de proveedores reuniones presenciales Contacto telefónico, correo y web
Sociedad	Contacto telefónico, correo y web Medios de comunicación Eventos y jornadas
Medios de Comunicación	Conferencias, jornadas y eventos Entrevistas Ruedas de prensa
Instituciones	Acuerdos de colaboración Asistencia a eventos Asociaciones sectoriales y profesionales
Inversores	Reuniones presenciales Contacto telefónico, correo y web Consejo de Administración

PARTICIPACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DEL PSS EN ACTIVIDADES DE LOS GRUPOS DE INTERÉS, 2016-2020





## Acción social

### PATROCINIOS Y DONACIONES

En el año 2020, **el 38,8% de las organizaciones del Plan informaron haber realizado patrocinios y/o donaciones en el ámbito social y / o educativo**. Esta cifra es inferior a la del año 2019, que fue del 48,7%. Sin haber menos organizaciones que hacen aportaciones solidarias y / o patrocinios, el valor aportado es de 4.672.142 euros, superior a los 2.488.206 euros del año anterior. Cabe destacar la aportación relevante de una de las empresas del PSS, que hace una contribución económica importante y extraordinaria debido a la crisis sanitaria.

También destacan donaciones en especie, como por ejemplo las donaciones de alimentos y otros productos de primera necesidad en el Banco de los Alimentos.

### INICIATIVAS DIRIGIDAS A LA CIUDADANÍA Y LA COMUNIDAD PORTUARIA

A continuación, se detallan algunas de las acciones sociales emprendidas por organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial o por otras entidades y en las que han colaborado durante 2020.

#### Desayunos en el Raval

- Objetivo:** inclusión social y alimentaria
- Destinatarios:** personas sin techo y otros colectivos vulnerables
- Descripción:** dar un desayuno saludable y compartir un rato con personas sin recursos. Se han dado más de 3.000 desayunos al año.

#### Colaboración con la campaña "Cruz Roja responde"

- Objetivo:** distribución de artículos básicos a familias necesitadas
- Destinatarios:** colectivos en situación de vulnerabilidad, agravada por la crisis sanitaria del covid-19
- Descripción:** aportación económica en línea por parte de los trabajadores y el mismo importe dado por la empresa. Aportación de *kits* básicos de alimentación para 22 personas (6 familias) y 3 *kits* de higiene para bebés.

#### Proyecto FP Dual

(ampliación del proyecto iniciado el 2019)

- Objetivo:** mejorar la formación y la inserción laboral de los y las jóvenes en el ámbito de la logística
- Destinatarios:** estudiantes de Formación Profesional en las especialidades de logística y de integración sociolaboral
- Descripción:** > En julio de 2019 se puso en marcha el proyecto FP Dual, con la firma de un convenio de colaboración con el Departamento de Educación de la Generalidad y del IES Salvador Seguí para la incorporación en prácticas de un/a estudiante de Integración Sociolaboral. Este 2020 se ha ampliado el proyecto en el ámbito de la logística.
- > También se ha firmado un nuevo convenio de colaboración con el INS Las Salinas del Prat de Llobregat para la incorporación en prácticas de un / a estudiante del Ciclo Formativo en Logística.

#### Rescate de personas en el mar

- Objetivo:** ofrecer apoyo y implicarse en situaciones de emergencia
- Descripción:** colaboración con ONG de ámbito social, que ayuda a personas migrantes que huyen de la guerra y los conflictos para buscar nuevas oportunidades.

#### Implementación del teletrabajo

- Objetivo:** reducir los desplazamientos a la oficina, garantizando la calidad del servicio
- Destinatarios:** personal propio
- Descripción:** implementación de turnos rotativos de teletrabajo, para proteger a las personas ante la crisis sanitaria.



# 07 Desarrollo del valor medioambiental

El Port de Barcelona es consciente del impacto que la actividad portuaria tiene en su entorno y la necesidad de prevenir o minimizar al máximo estas afecciones. Por este motivo vela y trabaja con toda la Comunidad Portuaria para reducir su huella ambiental.

El compromiso medioambiental del Port de Barcelona se refleja en muchas actuaciones y actitudes, y queda patente con la adhesión al Pacto Mundial de las Naciones Unidas y en el European Green Deal y las metas alineadas con estos. En este sentido, para avanzar en la descarbonización el Port se ha marcado el objetivo de reducir los gases de efecto invernadero en un 50% hasta 2030 y de prácticamente un 100% en 2050. También apuesta por la transición energética con la puesta en marcha de un ambicioso proyecto de generación fotovoltaica, que permitirá producir 120 GWh anuales de energía limpia.

## ORIENTACIÓN A LOS ODS



### Actuaciones para el saneamiento de las aguas del Port

Aunque este objetivo está centrado en la accesibilidad al agua potable y el saneamiento de aguas en países en vías de desarrollo, no se puede dejar de mencionar el esfuerzo en la prevención de vertidos y la limpieza de las aguas portuarias.

- 54 toneladas de residuos flotantes recogidos y retirados de la lámina de agua.
- Control y seguimiento de la calidad del agua y de los sedimentos.



### Energía asequible, segura, sostenible y moderna

Se apuesta por la eficiencia energética y la generación de renovables, así como las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, al tiempo que se promueve la inversión en infraestructuras sostenibles y tecnologías de energía no contaminante.

- Pruebas piloto de comunidades energéticas de consumo de energía fotovoltaica ruebas piloto de comunidades energéticas de consumo de energía fotovoltaica.
- 78.000 m<sup>3</sup> de gas natural licuado suministrado a barcos, del 2017 al 2020.



### Medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

El Port y su Comunidad Portuaria están comprometidos a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y están atentos a todos los riesgos medioambientales que puede conllevar el calentamiento global.

- Proyectos de electrificación de muelles en marcha.
- Estrategia para promover la intermodalidad que en el 2020 ha supuesto un ahorro de 778 millones de euros en el coste de las externalidades negativas.
- Adhesión del Port al programa World Ports Climate Action Plan (WPCAP) con la intención de liderar la descarbonización.
- Adhesión de la Autoridad Portuaria de Barcelona a los Acuerdos Voluntarios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).



### Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos

La gestión prudente del mar es esencial para un futuro sostenible. Tener cuidado del mar es cuidar de la actividad portuaria.

- Control de las operaciones de riesgo para la calidad de las aguas.
- Seguimiento de la calidad del agua y de los sedimentos.
- Vigilancia de las comunidades bentónicas.

Los datos de esta sección también dan respuesta a los siguientes ODS:



### Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.



### Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.



### Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.



## SOBRE LOS DATOS

Los datos que se incluyen en este apartado provienen de los sistemas de control de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y se reportan periódicamente en la web del Port de Barcelona. También se pueden consultar en el documento **“Declaración Ambiental - Reglamento Europeo EMAS Port de Barcelona 2020”**.

## Modelo estratégico

Este año se ha terminado de redactar el IV Plan Estratégico (2021-2025), que identifica la sostenibilidad como el principal motor de desarrollo del Port y que en los próximos cinco años determinará también el modelo medioambiental del Port de Barcelona. El Plan establece que el Port debe ser un referente en Barcelona, el Mediterráneo y la península en cuanto a la **transición energética** y que debe fundamentar su estrategia en este ámbito, en la **descarbonización** de la actividad portuaria mediante la electrificación de muelles, la promoción del uso de combustibles limpios alternativos, el incremento de la eficiencia energética y la gestión y producción de energías renovables.

## Sistema de gestión ambiental

El Sistema de Gestión Ambiental (SGA) del Port de Barcelona incluye los espacios y las actividades que controla y desarrolla la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) en el cumplimiento de sus funciones.

La gestión ambiental del Port de Barcelona cumple con la legislación vigente, y su sistema de gestión está certificado según la Norma ISO 14.001: 2015 y reconocido por el Reglamento EMAS, así como también según el estándar sectorial Port Environmental Review System (PERS), promovido por European Sea Ports Organisation (ESPO).

## LA ACTUACIÓN MEDIOAMBIENTAL

En el marco del Sistema de Gestión Ambiental, el Port de Barcelona ha planificado su actuación ambiental con el Programa de Medio Ambiente 2020, que establece objetivos y metas para los aspectos significativos y para cuestiones relevantes detectadas en el análisis de contexto y de riesgos y oportunidades. El seguimiento de su avance y grado de cumplimiento se hace a través del Comité de Medio Ambiente. Además, también ha seguido los parámetros de planes y programas específicos.

### PLANES Y PROGRAMAS MEDIOAMBIENTALES ESPECÍFICOS

Programa de seguimiento de la calidad de las aguas
Plan de Mejora de la Calidad del Aire (2016-2020)
Plan Interior Marítimo de Contención de Vertidos (PIM)
Planes de Emergencia y Autoprotección
Pla de Recepció de Residuos de Barcos
Plan de Comunicación Medioambiental

## Hitos ambientales 2020

- Primeras experiencias para la creación de comunidades energéticas de consumo compartido con generación fotovoltaica.
- Aprobación por parte de la Generalitat de Catalunya de la metodología propia de inventario de emisiones de barcos.
- Creación de la base de datos de suelos contaminantes en zona portuaria.

## Objetivos medioambientales y grado de logro 2020

### 1. CAMINO A LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Mejorar la eficiencia energética en la APB un 30% en el año 2030, en relación con el 2008, y disponer de 50 MWp instalados de energía fotovoltaica en el puerto.

- Mejorar la eficiencia energética en un 5%, en el 2020 **(100%)**.
  - Finalizar el 10% restante del Proyecto de nuevo alumbrado con tecnología LED en las oficinas de la APB-WTC. Reducir un 30% el consumo del global de electricidad para alimentación de PC (enchufes) y para el alumbrado **(100%)**.
  - Mejora del alumbrado junto al parking de camiones y el faro del Llobregat (P43). Reducir este primer año el 10% del consumo de alumbrado de P43 **(0%)**.
  - Mejoras de eficiencia eléctrica e instalación de placas fotovoltaicas en el edificio PIF. Reducir el 25% el consumo eléctrico **(pospuesto)**.
- Modelo de consumo compartido en la zona portuaria en 2020.

### 2. RESPUESTA A LA EMERGENCIA CLIMÁTICA

Reducir las emisiones de GEI más de un 50% en 2030, en relación con el 2008.

- Inventario de emisiones de GEI de la actividad portuaria **(parcialmente)**.

### 3. MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DEL ENTORNO PORTUARIO

Reducir las emisiones de NOx más del 50% en 2030.

- Actualización del Plan de mejora de la calidad del aire del Port, en 2020 **(75%)**.
- Promoción del GNL como combustible de movilidad **(parcialmente)**. Finalización de los proyectos. Piloto de *straddle carrier* propulsado por gas natural **(80%)**.

### 4. MEJORA DE LA RESPUESTA ANTE VERTIDOS ACCIDENTALES AL MAR

- Incorporación de nuevos medios de respuesta en la dársena Prat y aguas exteriores **(30%)**.
- Mejora de la respuesta operativa **(50%)**.
- Actualización del Plan Interior Marítimo (PIM) **(75%)**.

### 5. COMUNICAR MÁS

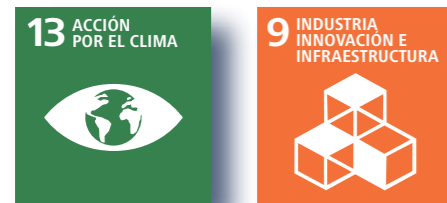
- Nuevas iniciativas para incentivar la participación interna en el 2020 **(pospuesto)**. Actualización de materiales y contenidos para la comunicación externa **(25%)**.



## Gasto e inversión medioambiental

En el ejercicio 2020 la Autoridad Portuaria ha dedicado a las actuaciones medioambientales un presupuesto de 4,7 millones euros, sin incluir las partidas de personal. Se trata del coste del ejercicio de las funciones y actividades que le corresponde llevar a cabo en su rol de gestión de los espacios portuarios y la estrategia. La mayor parte, 4,3 millones de euros, corresponde al servicio de recogida de residuos de barcos (servicio MARPOL).

## El compromiso frente al cambio climático: descarbonización



Según los cálculos de la APB, el conjunto de la actividad en los espacios del Port de Barcelona emite unas 315.000 toneladas anuales de CO<sub>2</sub>, de las que cerca del 70% provienen de los barcos (fondeo, maniobra y estancia en puerto); alrededor del 25% corresponden al consumo eléctrico de las instalaciones del recinto; y el resto proviene de las emisiones de vehículos, maquinaria de terminal e industria.

El Port de Barcelona es consciente del rol protagonista que le corresponde en la **descarbonización del transporte marítimo y de la actividad portuaria**. Por ello, en línea con los objetivos de la Unión Europea (UE) y de la Organización Marítima Internacional (OMI), asumió el **compromiso de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 50% para el 2030**, en relación con las emisiones del 2017.

Para alcanzar esta reducción de las emisiones de efecto invernadero, el Port ha puesto en marcha estrategias y actuaciones en tres ámbitos: el conjunto del puerto, la APB y las concesiones y operadores de la Comunidad Portuaria. A continuación, se explica la evolución de las más destacadas en el año 2020.

## TRANSICIÓN ENERGÉTICA

El Port está inmerso en el proceso hacia un nuevo modelo energético basado en tres ejes: las energías renovables, el almacenamiento de energía y una red eléctrica inteligente que permita dar respuesta a nuevos consumos con una gestión óptima.

Esta visión se ha puesto en práctica en el 2020 con pruebas piloto de comunidades energéticas de consumo compartido entre varias instalaciones de concesionarios. De esta manera los excedentes de energía fotovoltaica de unas instalaciones se pueden reaprovechar en otras, además de almacenar energía en baterías y disponer de una red inteligente que distribuye donde hace falta. En el 2019 se había realizado una primera prueba a pequeña escala en el muelle de Pescadors.





Para incidir en el ahorro y eficiencia energética, la APB aplica medidas como el uso de LEDS y sectorización de encendido y apagado en sus instalaciones; la introducción de renovables en el muelle de Pescadors y el PIF, y la incorporación de LEDS y mejora de la gestión en el alumbrado público. Se impulsan también iniciativas de energía renovable y eficiente de las empresas de la Comunidad Portuaria, con bonificaciones ambientales previstas por ley y en los nuevos contratos concesionales.

Además, desde el 2017 toda la electricidad que consume la APB y sus empresas participadas (Port 2000, WTC Barcelona y CILSA) cuenta con certificado de garantía de generación renovable, por lo que las emisiones asociadas no computan como emisiones de gases de efecto invernadero.

### Inversiones bonificadas

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y los nuevos contratos de concesión prevén una bonificación para las instalaciones y edificaciones que dispongan de un desarrollo energético eficiente y que generen energía renovable en cubiertas y superficies de plantas.

Durante el año 2020 las catorce terminales del Port de Barcelona acogidas a las bonificaciones medioambientales invirtieron más de 1,7 millones de euros en proyectos dirigidos a descarbonizar la operativa portuaria, reducir las emisiones, generar energías renovables e iniciar la transformación energética. Como respuesta a estas iniciativas sostenibles, el Port de Barcelona ha bonificado estas terminales con cerca de 900.000 euros en el ejercicio 2020.

-  ELECTRIFICACIÓN ENTRE 2021-2025 (PILOTOS)
-  ELECTRIFICACIÓN ENTRE 2025-2030
-  ELECTRIFICACIÓN A PARTIR DE 2030
-  ELECTRIFICACIÓN PREVISTA EN FASES AVANZADAS (ESTUDIOS ESPECÍFICOS NECESARIOS)

-  TERMINAL BEST
-  NUEVOS DESARROLLOS
-  DÁRSENA
-  TERMINAL APM
-  TERMINAL GTB
-  TERMINAL FTB
-  ADOSADO-CRUCEROS
-  ADOSADO-FERRYS
-  MUELLE DE LA ENERGÍA

### ELECTRIFICACIÓN DE MUELLES

En el 2019, el Port hizo público su compromiso de electrificar los muelles para que, durante su estancia en puerto, los barcos puedan evitar las emisiones de sus motores auxiliares. Esta voluntad se refleja también de manera concreta en el IV Plan Estratégico del Port de Barcelona (2021-2025), que establece el objetivo de que en el 2025 esté en marcha la electrificación del 50% de los muelles del contenedores y ro-ro.

El proyecto se desarrollará en un plazo de siete a diez años y partirá de la conexión a la red de alta tensión para poder disponer de la potencia eléctrica necesaria, de unos 80.000 kW. Se pretende, sin embargo, crear una infraestructura nueva de red eléctrica en media tensión (25 kV) para dar servicio exclusivamente a los barcos atracados en el muelle.

El Port de Barcelona lidera el grupo de trabajo dedicado al suministro de electricidad a barcos desde muelle del **World Ports Climate Action Plan (WPCAP)**, iniciativa para acelerar la descarbonización de la actividad portuaria y el transporte marítimo en el que participan también los puertos de Vancouver, Los Ángeles, Long Beach, Nueva York, Hamburgo, Amberes, Rotterdam, Gotemburgo y Busan.



### REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE VEHÍCULOS Y MAQUINARIA

A raíz de la adhesión en 2012 los **Acuerdos Voluntarios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)** promovidos por la Oficina Catalana de Cambio Climático (OCCC) de la Generalitat, el Port se compromete a reducir gradualmente las emisiones generadas por su flota.

Actualmente la APB dispone de **41 vehículos eléctricos** de una flota de unas 100 unidades y 44 puntos de recarga para uso propio. También se han instalado **3 nuevos puntos de recarga para uso público**; en 2022 se prevé disponer de 27 puntos distribuidos por toda la zona portuaria.

En el ámbito de la Comunidad Portuaria, las cláusulas de concesiones promueven actualmente la instalación de puntos de recarga eléctrica y bonifica la renovación de maquinaria para unidades que funcionen con combustibles limpios. Además, las licencias de prestación de servicios dentro del Port prevén el uso de mejores prácticas ambientales y equipos eficientes en cuanto a las emisiones.

### EL IMPACTO DE LA ESTRATEGIA INTERMODAL



El Port de Barcelona se interesa por formar parte de cadenas logísticas eficientes medioambientalmente. Por este motivo ha desarrollado herramientas como la Ecocalculadora (que calcula las emisiones de CO<sub>2</sub> de las rutas de transporte a través del Port y de puertos alternativos) e impulsa el transporte intermodal como parte de estas cadenas por su menor impacto medioambiental.

La estrategia intermodal del Port a favor del transporte ferroviario y del *short sea shipping* ha representado en 2020 un **ahorro de 778 millones de euros en el coste de las externalidades negativas** (contaminación atmosférica, calentamiento global, ruido, accidentes, congestión y coste de la infraestructura), que habría supuesto el mismo volumen de carga transportado por carretera.

## Cumplimiento y control ambiental

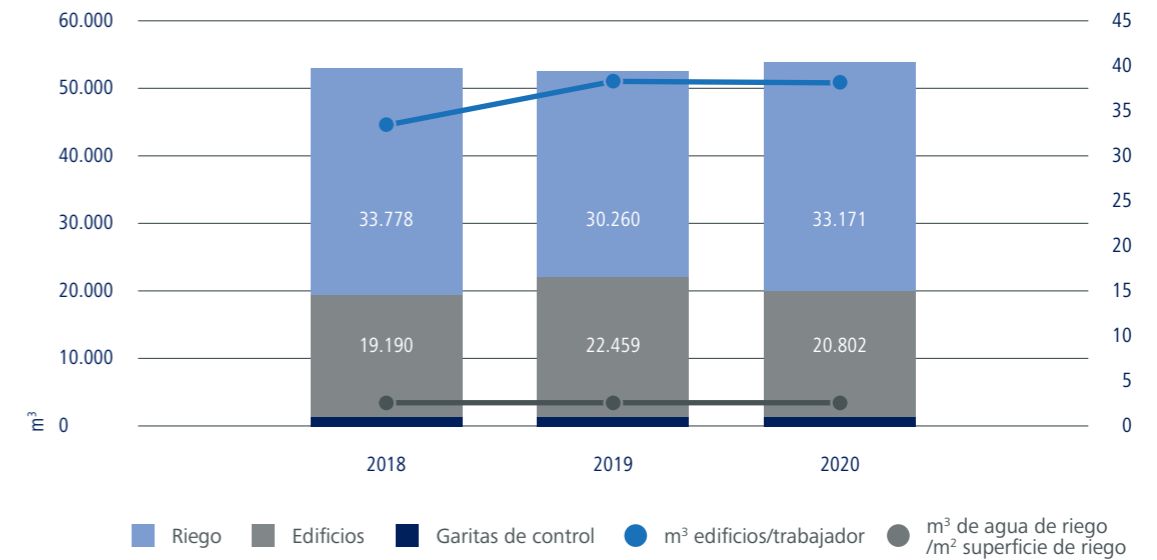
A continuación, se concretan los datos y los indicadores básicos relacionados con los aspectos ambientales directos e indirectos más significativos.

### Consumo de recursos naturales

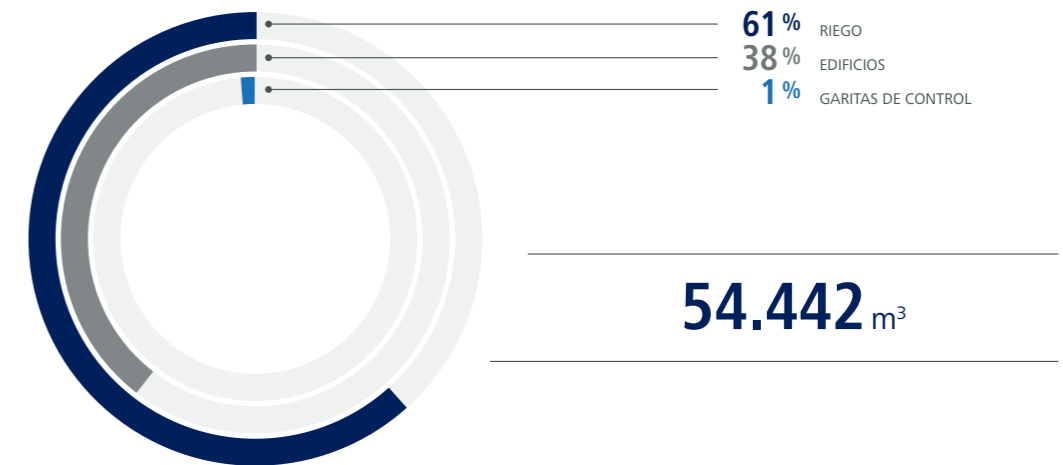
#### CONSUMO DE AGUA

El agua de abastecimiento proviene de las compañías públicas de Aguas de Barcelona y Aguas del Prat. En el 2020 ha aumentado levemente el consumo dedicado a riego de zonas verdes y jardinería, que con 33.171 m<sup>3</sup> representa un 61% del total. Este valor depende de la climatología y la lluvia caída. Por otra parte, se ha reducido el consumo para edificios, presumiblemente debido al incremento del teletrabajo por la pandemia.

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE AGUA DE LA APB, POR USOS (en m<sup>3</sup>), 2018-2020



DISTRIBUCIÓN DEL CONSUMO DE AGUA DE LA APB POR USOS (en m<sup>3</sup>), 2020

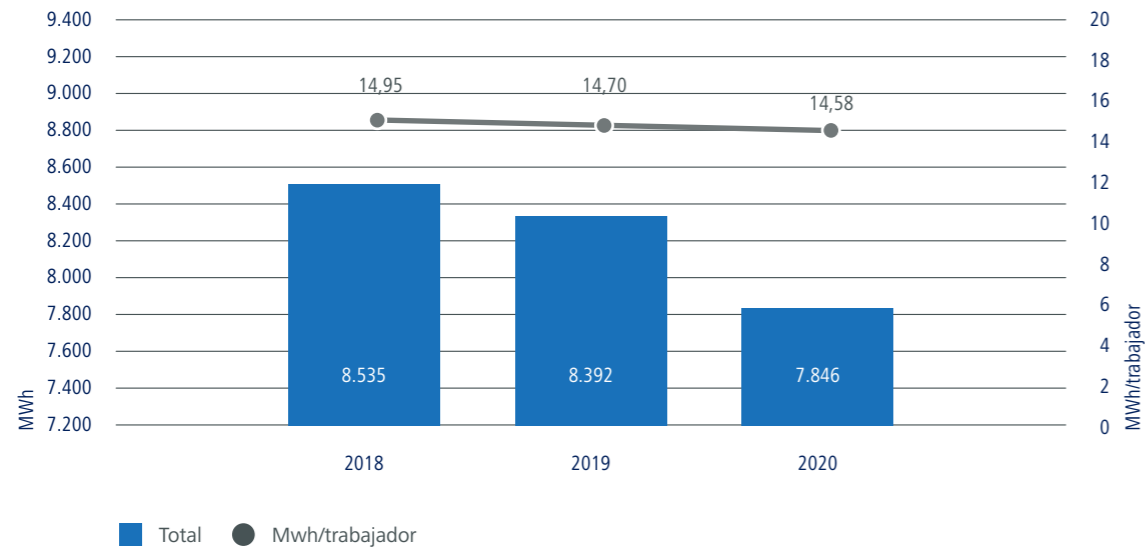




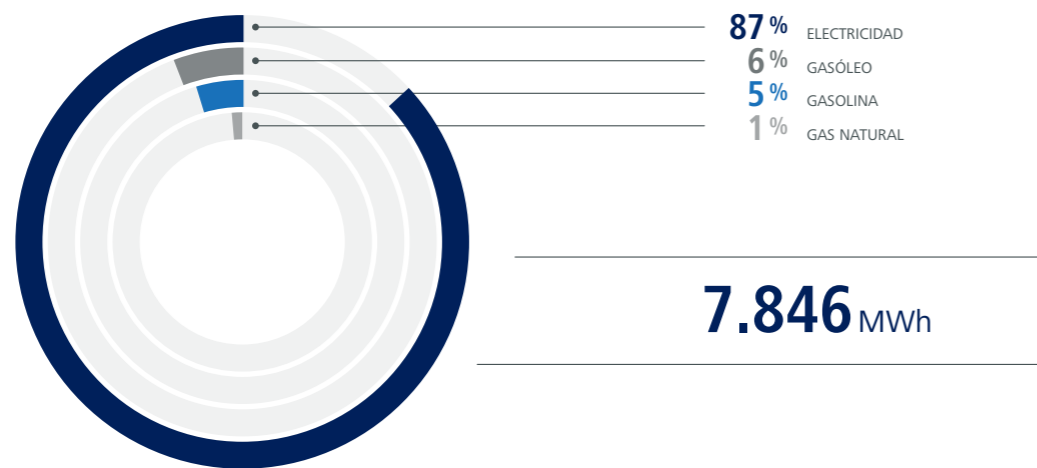
### CONSUMO DE ENERGÍA

El **consumo energético total** de la APB en el 2020 ha sido de **7.864 MWh**. El **principal consumo ha sido el eléctrico (un 87%)** y ha correspondido principalmente el suministro eléctrico de los edificios.

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO ENERGÉTICO (EN MWH), 2018-2020



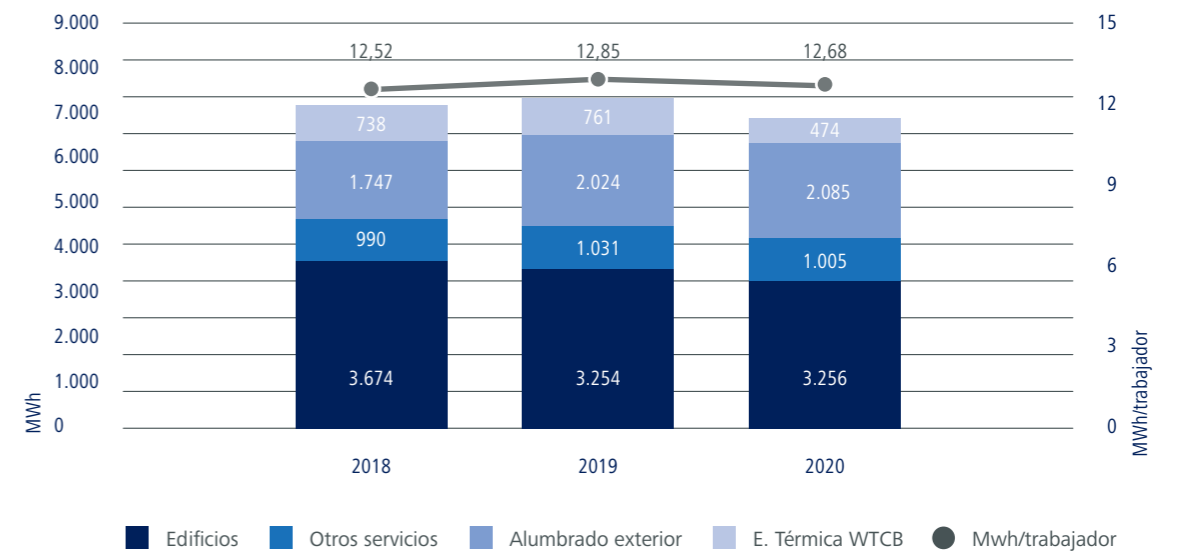
DISTRIBUCIÓN DEL CONSUMO ENERGÉTICO DE LA APB POR TIPO (EN MWh), 2020



### Consumo de electricidad

En el 2020 se ha reducido un 7% el consumo total eléctrico debido al descenso de la actividad derivado del confinamiento por la pandemia de la covid-19. En cambio, a causa de la apertura de nuevos espacios iluminados, ha aumentado ligeramente el consumo para alumbrado exterior. La APB aplica medidas de eficiencia energética para reducir estos consumos.

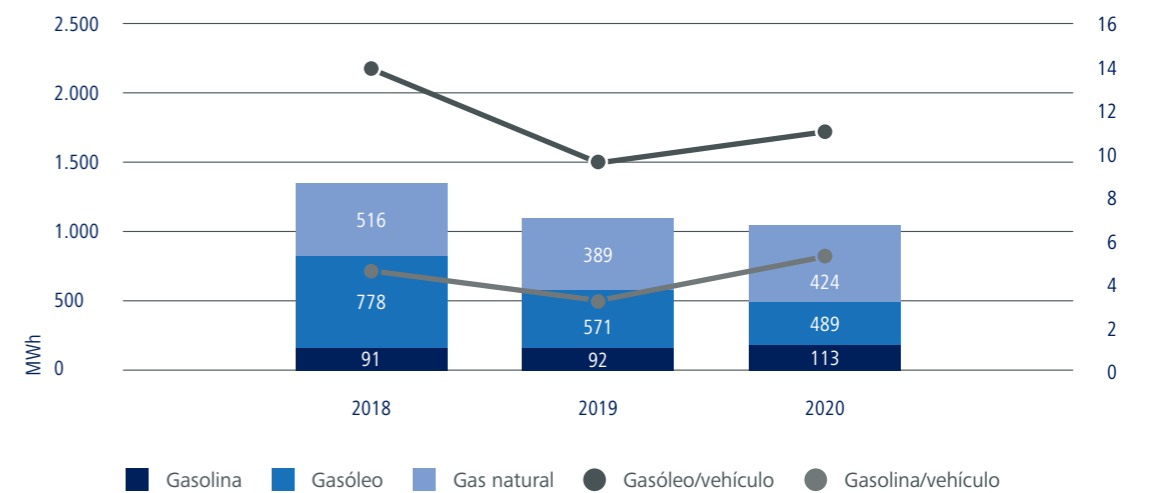
EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE ELECTRICIDAD DE LA APB POR USOS (EN MWH), 2018-2020



### Consumo de combustibles

El único consumo de gas natural que hay es para calefacción y agua caliente sanitaria (ACS) en el edificio ASTA y este ejercicio ha aumentado un 9%, previsiblemente por aumento de uso de ACS. Por otra parte, se ha reducido un 14% el consumo de gasoil, debido al incremento del peso de flota de vehículos eléctricos.

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO DE COMBUSTIBLES DE LA APB POR USOS (EN MWH), 2018-2020



## La incidencia sobre el entorno y el medio ambiente

A continuación, se detallan los principales indicadores de la incidencia de la actividad portuaria sobre su entorno y las herramientas del Port de Barcelona para controlarla y minimizarla.

### EL MEDIO MARINO

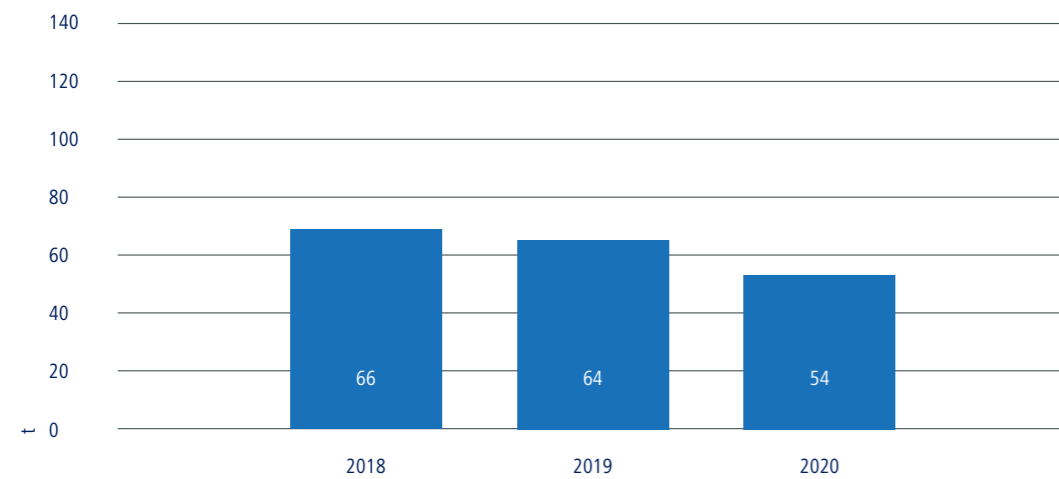


El Port dispone de servicios y procedimientos para la mejora de la calidad del agua y el medio marino.

#### Servicio de limpieza de las aguas portuarias

El Port presta todos los días del año y en horario diurno un servicio de recogida y retirada de residuos flotantes de la lámina de agua. Sin tener en cuenta el temporal Gloria, que supuso una recogida extraordinaria de noventa y seis toneladas de residuos, el volumen regular recogido en el 2020 ha disminuido sensiblemente respecto del 2019 y ha sido de cincuenta y cuatro toneladas.

RESIDUOS RECOGIDOS DE LA LÁMINA DE AGUA (t), 2018-2020\*



\*Excluida recogida con motivo del temporal Gloria.

TIPOLOGÍA DE RESIDUOS RECOGIDOS DEL AGUA, 2020



### Calidad del medio marino

Durante el 2020 el Port de Barcelona ha realizado la vigilancia de la calidad de las aguas portuarias en colaboración con la Agencia Catalana del Agua, en cumplimiento de la Directiva Marco del Agua y dentro del Plan de Vigilancia de las Masas de Agua Litorales de Catalunya.

Los principales contaminantes son derivados de la actividad náutico-portuaria y de la presión antrópica urbana, con algunos factores fuera del ámbito de gestión portuaria. A pesar de ello, y el incremento de las operaciones portuarias y de barcos de los últimos años, se aprecia una estabilización o mejora de los datos.

### Calidad de los sedimentos y comunidades bentónicas

En general, las condiciones ambientales de los sedimentos se mantienen o han mejorado durante los últimos años. En el caso de los dragados de los fondos portuarios, el Port vela por la caracterización de los sedimentos retirados y les da un destino adecuado de acuerdo con las directrices del Ministerio de Fomento. Además, todas las obras que implican el dragado están sometidas a una vigilancia ambiental estricta e independiente que asegura la correcta gestión de los sedimentos dragados en función de su grado de contaminación.

Uno de los indicadores del estado de salud y calidad ambiental de los sedimentos del fondo marino son las comunidades bentónicas o conjunto de seres vivos que habitan en él. Los principales parámetros que las definen muestran una evolución positiva desde que se empezó a hacer seguimiento, en 1998.

EVOLUCIÓN DE LAS COMUNIDADES BENTÓNICAS, 2018-2020

Comunidades bentónicas	2018		2019		2020	
	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores
Riqueza (taxones/800cm <sup>2</sup> )	58	49	43	46	59	39
Abundancia (individuos/800cm <sup>2</sup> )	235	583	170	302	210	222
Diversidad de Shannon (H')	3,6	2,374	3,1	2,754	3,5	2,78

## EL MEDIO ATMOSFÉRICO



La estrategia para la reducción de las emisiones de gases contaminantes y partículas en suspensión está definida en el **Plan de Mejora de la Calidad del aire del Port de Barcelona**, aprobado en el 2016, que reúne un total de cincuenta y tres acciones concretas y específicas para la reducción de emisiones contaminantes y partículas en suspensión.

En el año 2020 se ha continuado la actualización del Plan, en la que se incorporan las actuaciones más eficientes para conseguir el objetivo de descarbonización del Port, como ha sido el caso del Plan de electrificación de muelles y otras medidas para la **descarbonización**.

### Vigilancia de la calidad del aire

Para controlar la calidad del aire, el Port dispone de una red meteorológica con siete estaciones; tres estaciones automáticas de medida de gases contaminantes, y una red de captadores de alto volumen (CAV) para partículas en suspensión PM<sub>10</sub> (partículas en suspensión de diámetros inferiores a 10µm) y 3 para PM<sub>2,5</sub>.

### Promoción de la gasificación

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire incluye acciones encaminadas a promover el uso de gas natural (GNL) como combustible alternativo para la movilidad de las mercancías por vía marítima y terrestre.

En el 2019 Barcelona fue el primer puerto del Mediterráneo en suministrar GNL a barco desde gabarra; en el 2017 ya había suministrado GNL desde camión al primer barco ferry con motor auxiliar a gas natural y en el 2018, regularmente, a un crucero. Pero, además, participa de manera activa y protagonista en varios proyectos europeos y propios (ver apartado "Ayudas económicas recibidas", del capítulo 5 de la memoria):

#### PROYECTOS PARA EL IMPULSO DEL GNL EN LA ACTIVIDAD PORTUARIA

**Proyecto CORE LNGas hive. Subactividad EPT1:** piloto de generador móvil con motor a gas natural en muelle para suministrar a barco ro-ro (período 2014-2022). Port de Barcelona actúa como coordinador.

**Proyecto CORE LNGas hive. Subactividad EPM1:** construcción de brazo de carga desde terminal de regasificación (período 2014- 2022). Port de Barcelona actúa como socio.

**Proyecto CORE LNGas hive. Subactividad EPM2:** modificación de gabarra de suministro de combustibles para poder suministrar adicionalmente GNL (período 2014-2022). Port de Barcelona actúa como coordinador.

**Proyecto CORE LNGas hive. Subactividad EV4:** diseño de un remolcador propulsado a gas (período 2014-2022). Port de Barcelona actúa como coordinador.

**Proyecto CLEANPORT:** incorporación de un motor auxiliar a gas natural en barco ferry para uso durante la estancia en puerto (período 2014-2020). Port de Barcelona actúa como socio.

**Acción interna:** ampliación de una estación de servicio para incorporar suministro de GNL y GNC para camiones y vehículos (2018).

**Proyecto CORE LNGas hive. Subactividad EPM3:** transformación de los motores diésel de dos máquinas *straddle carrier* para que funcionen a gas natural (período 2014-2022). Port de Barcelona actúa como coordinador.

**Proyecto REPORT. Programa RIS3CAT:** transformación a dual de 25 camiones (período 2015-2021). Port de Barcelona lidera el proyecto.

Desde el año 2017 hasta el 2020, en el Port de Barcelona se han suministrado unos 78.000 m<sup>3</sup> de GNL a buques, 27.000 m<sup>3</sup> desde camión cisterna (modalidad TTS) y 51.000 m<sup>3</sup> desde gabarra (modalidad STS).

SERVICIOS Y VOLUMEN DE GNL SUBMINISTRADO A BARCOS (unidades y m<sup>3</sup>), 2017-2020

Desde cisterna	2017	2018	2019	2020	TOTAL
N. de operaciones	42	18	4	212	276
Cisternas involucradas	42	18	4	596	660
Barcos	<i>Abel Matutes, Aida Perla</i>	<i>Abel Matutes</i>	<i>Hypatia de Alejandría</i>	<i>Abel Matutes, Nápoles, Sicilia, Bahama Mama</i>	
Suministro en m <sup>3</sup>	886,11	344,61	322,93	25.437,82	26.991,47
Desde gabarra	2017	2018	2019	2020	TOTAL
N. de operaciones	0	0	17	7	24
Barcos			<i>Aida Nova, Costa Smeralda</i>	<i>Costa Smeralda</i>	
Suministro en m <sup>3</sup>	0	0	37.222	13.711	50.933
Total en operaciones	2017	2018	2019	2020	TOTAL
N. de operaciones	42	18	21	219	24
Barcos			<i>Aida Nova, Costa Smeralda</i>	<i>Costa Smeralda</i>	
Suministro en m <sup>3</sup>	886,11	344,61	37.544,93	39.148,82	50.933

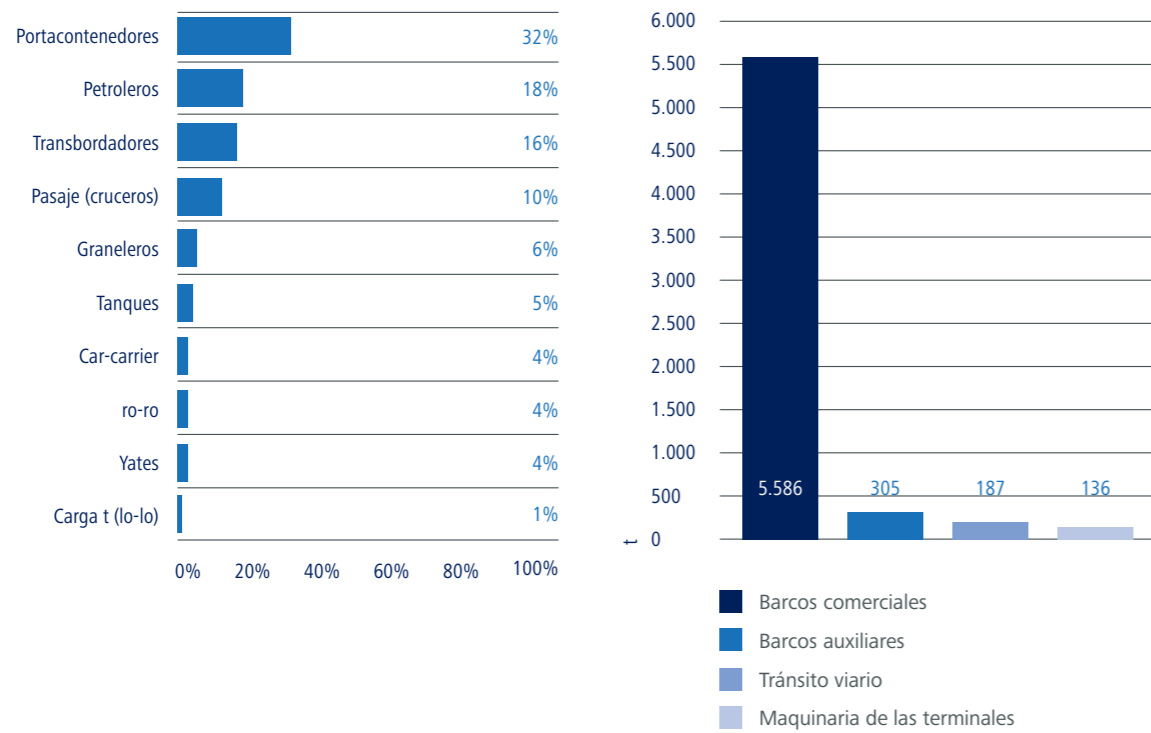


### INDICADORES DE LA CALIDAD DEL AIRE

En cuanto a las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes en el Port, las más significativas son las de los barcos, que representan más del 95% del total de óxido de nitrógeno y partículas en suspensión.

Según la metodología de medida consensuada con el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya, las emisiones del Port de Barcelona representan un 7,6% de la contaminación del aire de la ciudad por NO<sub>x</sub> y un 1,5% por PM<sub>10</sub>.

EMISIONES DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA 2020 (NO<sub>x</sub>)



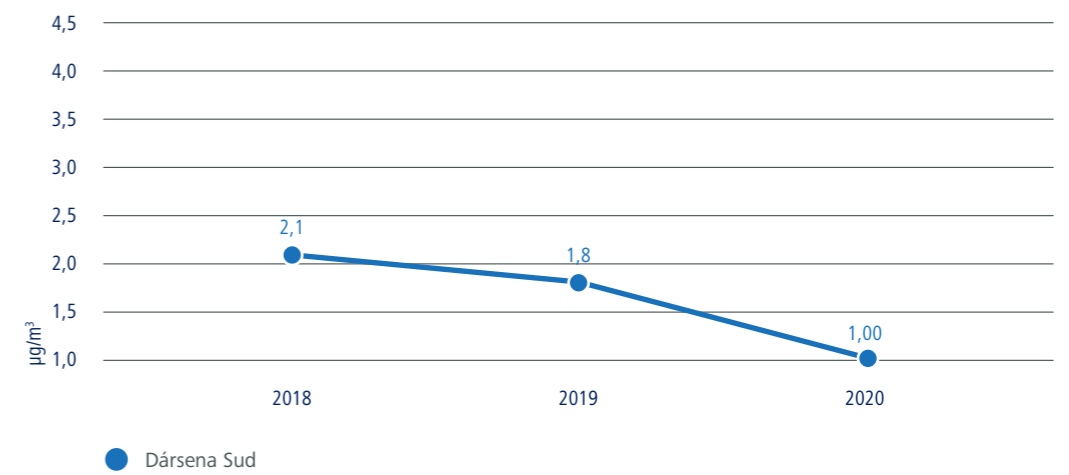
### Inmisiones de los gases contaminantes

La calidad del aire del entorno portuario muestra una mejora desde inicios de los años 2000, cuando se empezó a realizar el seguimiento de los niveles de inmisión de los principales gases contaminantes.

Los niveles de concentración de dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) son bajos. La normativa actual en Europa fija un umbral máximo de 125 µg/m<sup>3</sup> de media diaria, que no se puede superar más de tres días al año.

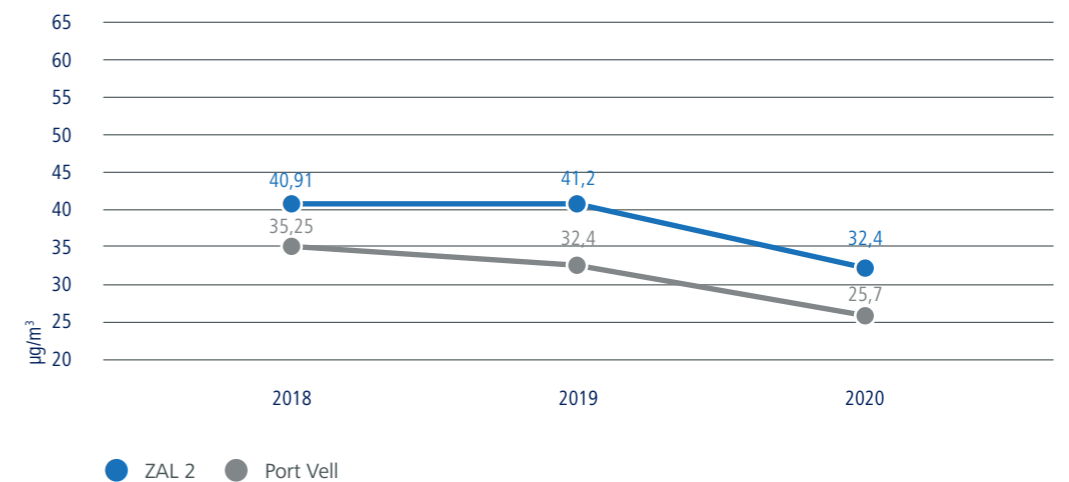
La reducción de los niveles de inmisión de SO<sub>2</sub> al Puerto ha estado consecuencia de la reducción en el tráfico de barcos por la pandemia y la obligatoriedad para los barcos de utilizar combustibles con menos contenido de este contaminante durante la navegación.

CONCENTRACIÓN MEDIA DE SO<sub>2</sub> EN EL PORT (en µg/m<sup>3</sup>), 2018-2020



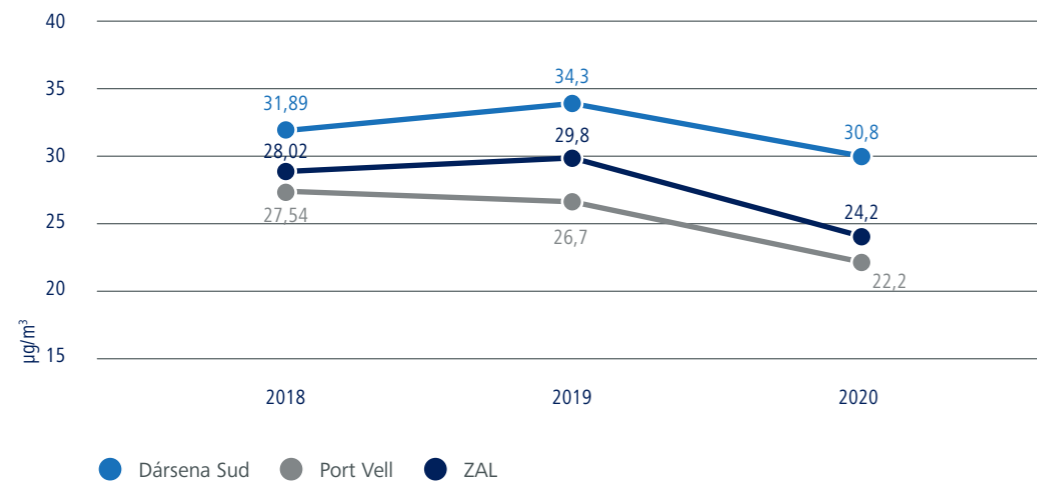
Los niveles de **óxidos de nitrógeno** también se han reducido en el 2020 por la menor actividad en el Port.

CONCENTRACIÓN MEDIA DE NO<sub>x</sub> EN EL PORT (en µg/m<sup>3</sup>), 2018-2020



Los valores de concentración de partículas en suspensión PM<sub>10</sub> en el aire, dependen mucho de la realización de obras o de las operaciones con graneles sólidos. Como en el resto de contaminantes, han descendido por la reducción en el tráfico de vehículos.

CONCENTRACIÓN MEDIA DE PM<sub>10</sub> EN EL PORT (en µg/m<sup>3</sup>), 2018-2020



### EL MEDIO TERRESTRE

Para garantizar la calidad del suelo portuario, el Port de Barcelona también establece medidas de control, vigilancia y actuación.

#### Prevención de la contaminación de los suelos

Se realiza un seguimiento continuado del estado del subsuelo de la zona portuaria concesionada a terminales y operadores, así como también de aquellas zonas no concesionadas. Cuando es necesario, se hacen actuaciones de remediación de suelos contaminados.

ACTUACIONES RELATIVAS A CONTAMINACIÓN DE SUELOS EN EL PORT, 2020

Acciones de remediación y seguimiento	6
Caracterización y estudio previo	9
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>

En el 2020 se ha creado una **base de datos de suelos contaminados**, en la que se han introducido datos de contaminación de suelos y aguas subterráneas de más de 600 puntos de sondeo y más de 1.500 registros. Esta permitirá prever con tiempo la necesidad de remediar o caracterizar una parcela y reunir información sobre el nivel de contaminación de fondo.

#### Control ambiental de obras portuarias

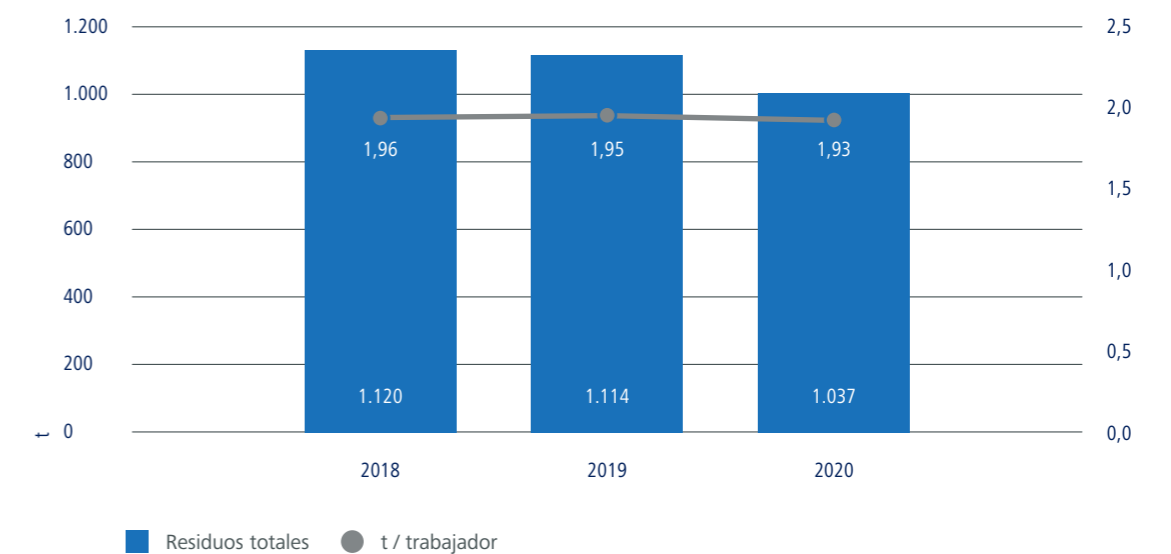
Las obras realizadas en el Port de Barcelona se someten a una vigilancia ambiental para garantizar que se minimiza el impacto sobre el entorno. En este sentido, se controla que las obras se realicen siguiendo las buenas prácticas del sector y respetando la normativa de aplicación. Por otra parte, en muchos casos las obras utilizan materiales reciclados procedentes de obras de derribo y deconstrucción.

### GESTIÓN DE RESIDUOS

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) es el organismo responsable de retirar y gestionar todo tipo de residuos generados en espacios propios y comunes del Port de Barcelona -excluyendo oficinas y espacios ocupados en el edificio Este del WTC, pero incluidos los de los bares y restaurantes dentro del recinto portuario-, así como los procedentes de la limpieza viaria. Las concesiones e instalaciones que prestan su actividad en el recinto portuario gestionan sus propios residuos.

La APB practica la recogida selectiva y en el 2020 ha gestionado un total de **1.037 toneladas de residuos**, internos o externos, el 99% de los cuales han sido no peligrosos.

GESTIÓN DE RESIDUOS POR PARTE DE LA APB (en toneladas), 2018-2020



TIPOS DE RESIDUOS GESTIONADOS POR LA APB (%), 2020



\*Incluidos los propios y los no generados por la APB (se encarga de su gestión).

### Gestión de los residuos de barcos – CONVENIO MARPOL



Según el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación Marina desde los Barcos, de 1973 (Convenio MARPOL 1973-78) los puertos deben disponer de instalaciones adecuadas para la recepción de los residuos de los buques mediante un servicio portuario.

Los residuos gestionados por el Port de Barcelona en las categorías MARPOL son residuos líquidos oleosos procedentes de aceite de motor, aguas de sentina o lodos de depuradora; aguas de lavado de tanques de carga que han contenido hidrocarburos, y residuos sólidos.

En el 2020 el Port ha **gestionado un total de 99.126 m<sup>3</sup>** de residuos MARPOL, casi la mitad que los 197.812 m<sup>3</sup> gestionados el año anterior, debido al menor tráfico de barcos por la pandemia de la covid-19.

### ECOLOGÍA Y DIVERSIDAD

El Port de Barcelona trabaja para que su actividad y obras interfieran lo menos posible sobre los ecosistemas y las poblaciones de aves y otras especies en su entorno; sobre todo teniendo en cuenta que limita con la Reserva Integral de Delta del Llobregat.

Por otra parte, se controla y realiza seguimiento de especies alóctonas llegadas al Port a través de los barcos y que pueden llegar a convertirse en especies invasoras.

#### Control de aves

En los años 2001 y 2002 el Port de Barcelona participó en la reintroducción del halcón peregrino (*Falco peregrinus*) en la ciudad de Barcelona, con la cría de tres polluelos en un nido artificial instalado en un silo de grano. Como resultado de la iniciativa, la población de halcones en Barcelona se está consolidando y en el año 2020 en el Port de Barcelona han criado tres parejas de las nueve que habitan en Barcelona.

La presencia continuada de los halcones tiene un efecto disuasorio para la población de palomas que diariamente baja de la ciudad a alimentarse en el muelle de Contradic y otras áreas portuarias.





## ORIENTACIÓN A LOS ODS



## Actuaciones para el saneamiento de las aguas del Port

- Proyectos específicos para la limpieza de las aguas portuarias.



## Medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

- 47% organizaciones del Plan certificadas en sistemas de gestión ambiental.
- 4% gasto en sostenibilidad respecto del total del gasto.



## Energía asequible, segura, sostenible y moderna

- 18,3% de las empresas miden la huella de carbono.



## Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos

- Proyectos específicos para la recuperación de especies marinas.

## Modelo estratégico

## Sistema de gestión ambiental

El **47% de las organizaciones que forman parte disponen de sistemas de gestión ambiental certificados**, similar al año anterior, que fue del 47,4%. Entre las organizaciones certificadas, el **85% dispone del certificado ISO 14.001 y el 25% del certificado EMAS** (año 2019: 91,5 y 16%, respectivamente).

Durante el 2020, sólo dos organizaciones han recibido reclamaciones relacionadas con temas ambientales y han sido resueltas mediante mecanismos formales.

## Gasto e inversión medioambiental

El 56,3% de las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial ha informado de una **media de gasto en sostenibilidad del 4% respecto del total del gasto**.

En cuanto a **las inversiones relacionadas con el medio ambiente**, un 50% de las organizaciones del Plan ha realizado y **han representado de media un 5,9% del total de sus inversiones**. Son cifras inferiores al año anterior, pero también aquí incrementa el número de empresas y disminuye el porcentaje de inversión respecto del año anterior, en el que declararon este tipo de gasto el 29,5% de empresas con una media del 11% de inversión.

Las organizaciones participantes en el Plan han desarrollado en total **72 proyectos de I+D+i en medio ambiente**. Muchas empresas participan de los proyectos europeos desarrollados en esta memoria y, al mismo tiempo, también participan en proyectos propios o de menor magnitud y que contribuyen a mejorar el medio ambiente.

Estos son algunos de los proyectos que llevan a cabo organizaciones del Plan:

- Proyecto Shore Power para electrificar los muelles.
- Proyecto interno de eficiencia energética a partir de la contratación de empresa comercializadora con suministro de energía 100% renovable, optimización de potencias contratadas y sustitución progresiva de luces con tecnología LED.
- Análisis de procesos generadores de un mayor consumo de papel, con el objetivo de disminuir su uso.
- Hibridación de camiones y utilización de camiones a gas.
- Cálculo de la Huella de Carbono (alcance 1 y 2) y también de los servicios prestados a clientes.
- Construcción de un barco EcoSilence.
- Incorporación de un remolcador clasificado como *oil recovery ship*, que dispone de una capacidad de almacenamiento de residuo recogido de 51 toneladas, y un equipo completo de recogida *oil recovery*, compuesto por una barrera antipolución de 150 metros y un *skimmer* modelo Markleen Multiskimmer MS10, hidráulico.

En cuanto a proyectos europeos y transversales citados también en esta memoria de sostenibilidad, se registra participación de organizaciones del Plan en los siguientes: CORE LNGas hive; REPORT, programa RIS3CAT; CLEANPORT, Ealing; CREATORS; LNGHIVE2 Barcelona; LNG BLUE Corridor; y CarEsmatic.

## Desempeño y control ambiental

### Consumo de recursos

#### CONSUMO DE AGUA

Las organizaciones que participan en el Plan de Sostenibilidad Sectorial han declarado un consumo de agua dentro del recinto portuario **391.058 m<sup>3</sup>**.

#### CONSUMO DE ENERGÍA

**El consumo total de energía de las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial** ubicadas dentro del recinto portuario ha sido de **183.034 MWh**.

**Un 18,3% de las empresas miden la huella de carbono**, de estas un 26,7% medía las emisiones directas (gases emitidos por el productor sobre el efecto invernadero); un 20% medía las emisiones indirectas (emitidos por el productor de la energía producida), y un 60% medía otras emisiones indirectas producidas antes de adquirir o contratar. Estos datos no se pueden comparar con otros años puesto que corresponden a un indicador nuevo. (El objetivo del PSS es mejorar la recogida de datos y conocer mejor qué hacen las empresas del Puerto, es por eso que se incluyen nuevas preguntas en la encuesta de recogida de datos.)

**El total emitido por las empresas que han contestado ha sido de 769.211,07 CO<sub>2</sub>e.**

A pesar de que las empresas están obligadas a responder las preguntas específicas de residuos, se ha introducido también el indicador de volumen de residuos generados por las diferentes empresas.

VOLUMEN DE RESIDUOS GENERADOS POR EMPRESAS DEL PSS (en kg), 2020

	Unidades (en kg)
Papel y cartón	6.241
Plástico	249
Cristal	2.083
Residuos peligrosos	262.891
Otros residuos	13.909

## La incidencia sobre el entorno y el medio ambiente

A parte de las actuaciones de ámbito general del Port de Barcelona y lideradas por la Autoridad Portuaria de Barcelona que se describen a lo largo de la memoria, las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial también han llevado a cabo o participado en iniciativas para minimizar el su impacto ambiental. A continuación, se recogen algunos ejemplos.

### INICIATIVAS RELACIONADAS CON LA OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS Y EL CUIDADO DE LOS RECURSOS NATURALES

#### Creación Comisión Medio Ambiente

**Objetivo:** sensibilizar y diseñar acciones en favor del medio ambiente

**Destinatarios:** trabajadores/as

**Descripción:** un grupo de personas con representación de todos los centros de trabajo se reúnen periódicamente para valorar acciones en los centros de trabajo que beneficien el medio ambiente. También participan en la redacción y divulgación de artículos relacionados con temas sostenibles. Se consigue, de este modo, una mejor gestión de los residuos

#### Protección de la contaminación del suelo de la zona portuaria

**Objetivo:** que las organizaciones con título de ocupación de dominio público cumplan con la obligatoriedad de garantizar que los espacios no presentan contaminación de suelos ni afección al agua subterránea al finalizar su concesión

**Destinatarios:** concesiones portuarias

**Descripción:** durante el período de vigencia de la concesión hay que prevenir cualquier incidente o accidente que pueda tener como consecuencia una potencial contaminación. Al finalizar el periodo de vigencia, hay que volver a caracterizar el suelo. En caso de que se detecte contaminación, el concesionario debe sanear el suelo y descontaminar las aguas  
mantenimiento de los niveles de contaminación del subsuelo por debajo de los umbrales de riesgo para las personas y ecosistemas

#### Paperless

**Objetivo:** eliminar los expedientes físicos en papel

**Destinatarios:** todo el personal de la empresa

**Descripción:** desarrollo de un expediente digital completo que contenga total la información y documentación relacionada con el control operativo logro de una reducción muy significativa de gasto de papeles y tóner  
Digitalización de las operaciones

#### Incorporación de un remolcador equipado con motores más eficientes

**Objetivo:** reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>

**Descripción:** remolcadores equipados con motores que consumen menos gasoil y aceite, disminuyendo contaminación atmosférica

**Sustitución de los sistemas de soplado de filtros de captación de las descargadoras de Torre Marina I y Torre Marina II**

**Objetivo:** disminución del consumo eléctrico de los sistemas de soplado generando sólo el aire necesario para los filtros de captación de las descargadoras

**Descripción:** sustitución del sistema de soplado actualmente existente (motor + soplete) por un nuevo sistema de caja de soplado que no tiene asociado consumo eléctrico, aunque hay un incremento del consumo eléctrico del compresor principal  
Reducción del nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> en 9,29 t / año

**Segregación de residuos mejorada**

**Objetivo:** potenciar el reciclaje de diferentes tipos de residuos

Reciclaje de estructuras metálicas de determinados contenedores

**Descripción:** selección de envases retornables para disminuir la cantidad de residuos, evitando al mismo tiempo artículos de un solo uso  
desmontaje de añadidos para volver a aprovechar determinadas tipologías de contenedor para la importación y exportación

**INICIATIVAS RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**Promoción del vehículo eléctrico entre el personal propio**

**Objetivo:** reducción de la huella de CO<sub>2</sub> indirecta

**Destinatarios:** personal de la empresa

**Descripción:** instalación de un punto de carga doble gratuita para trabajadores, consiguiendo una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> indirecta de aproximadamente 10 t CO<sub>2</sub>e

**GNL como combustible**

**Objetivo:** reducción de costes y de emisiones  
conversión a energía 100% renovable

**Descripción:** compra de dos nuevos barcos con GNL y remotorización de cinco barcos

**Proveedores de transporte ecológicos**

**Objetivo:** ofrecer un servicio de calidad, sostenible y respetuoso con el medio ambiente

**Descripción:** utilización de transporte ecológico (híbrido o eléctrico) para disminuir las emisiones y cumplir con la normativa específica, sin dejar de ofrecer un servicio de calidad para el cliente

**INICIATIVAS RELATIVAS A LA EFICIENCIA ENERGÉTICA**

**Cambios en el alumbrado**

**Objetivo:** reducir el consumo eléctrico y disminuir las emisiones indirectas

**Descripción:** cambio del alumbrado de los viales de planta por lámparas led

**Energías 100% renovables**

**Objetivo:** conversión a energía 100% renovable

**Destinatarios:** plantas de toda la compañía

**Descripción:** plantas de biogás que producen electricidad, que se vende en el mercado sin intermediarios para, posteriormente, ser consumidas en las propias plantas

**Adquisición de un transformador móvil para poder conectar a red yates de gran eslora**

**Objetivo:** disminución de la utilización de generadores de diésel

**Descripción:** en conjunción con la certificación de origen renovable para toda la energía suministrada al astillero, se ha reducido considerablemente el nivel de emisiones derivadas de la estancia de este tipo de yate que previamente no eran aptos para ser conectados a red

**Construcción de reefer racks en los bloques de almacenamiento**

**Objetivo:** reducir la conexión de los reefer a los generadores que utilizan gasóleo, pasando a conexiones eléctricas

**Destinatarios:** terminal BEST

**Descripción:** aumentar los contenedores que se pueden conectar con electricidad, reduciendo el consumo de gasóleo





# 08 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 Client (SAC)

T. 902 22 28 58  
sac@portdebarcelona.cat

## Representación del Port de Barcelona en Japón

Takao Suzuki  
2-18-4 somejidai Hamakita-ku  
hamamtsu  
Shizuoka, Japan  
T. +81 80 1586 0474  
Takao.suzuki.externo@portdebarcelona.cat  
tak.suzuki1955@gmail.com

## Representación del Port de Barcelona en China

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

## Representación del Port de Barcelona en América del Sur

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

## Delegación de Francia

Claire Perez  
T. + 33 668 25 70 38  
claire.perez@portdebarcelona.cat  
infofrance@portdebarcelona.cat

Nathalie Thomas  
M. + 33 624 01 09 42  
nathalie.thomas@portdebarcelona.cat  
infofrance@portdebarcelona.cat

## Representación del Port de Barcelona en Madrid

Miguel Ángel Palomero  
P. de la Castellana, 121,  
esq. 9 B  
28046 Madrid  
T. +677459649  
mapalomero@portdebarcelona.cat

## Representación del Port de Barcelona en zona centro-norte peninsular

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

## Gerencia Urbanística Port Vell

C. Josep Anselm Clavé, 27  
08002 Barcelona  
T. +34 93 317 61 35  
info@portvellbcn.com  
www.portvellbcn.com

## Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Centre Intermodal de Logística, S.A. (CILSA)

Av. Ports d'Europa, 100, Planta 0  
Edificio Service Center  
08040 Barcelona  
T. +34 93 552 58 00 / 28  
sac@zalport.com  
www.zalport.com

## World Trade Center Barcelona, S.A.

Muelle de Barcelona, s/n,  
edificio Est, 1a pl.  
08039 Barcelona  
T. +34 93 508 80 00  
comercial@wtcbarcelona.es  
www.wtcbarcelona.com

## Portic Barcelona, SA

World Trade Center,  
edificio Est, 6a pl.  
Muelle de Barcelona, s/n  
08039 Barcelona  
T. +34 93 508 82 82  
comercial@portic.net  
www.portic.net

## Catalana de Infraestructuras Portuarias, S.L. (MEPSA)

Muelle de Barcelona, s/n  
World Trade Center  
Ed. Est Planta 7  
08039 Barcelona  
T. +34 93 298 21 83  
administració@mepsa.cat

## Puerto Seco Azuqueca de Henares, S.A.

Avda. París, s/n  
19200 Azuqueca de Henares  
(Guadalajara)  
T. +34 949 263 770  
pseco@puertosecoazuqueca.com  
www.graneuropa.com

## Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Ctra. de la Cogullada, 65  
parcel·la, 17  
Mercazaragoza  
50014 Saragossa  
T. +34 97 647 96 58  
info@tmzaragoza.com  
www.tmzaragoza.com

## Terminal Intermodal del Empordà, S.L.

C. Còrsega, 273  
08008 Barcelona  
T. +34 93 363 49 60  
www.terminalemporda.com

## Aduana de Barcelona

Pg. Josep Carner, 27  
08038 Barcelona  
T. +34 93 344 49 40

## Capitanía Marítima de Barcelona

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

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

Cal Patrici, 8-12  
ZAL Port (Prat)  
08820 El Prat de Llobregat  
T. +34 93 289 66 10  
barcelona.cice@comercio.mineco.es

## Punto de Inspección Fronterizo (PIF)

Cal Patrici, 8-12  
ZAL Port (Prat)  
08820 El Prat de Llobregat  
Sanidad Exterior:  
T. +34 93 520 91 80  
Sanidad\_exterior.barcelona@seap.minhap.es  
Equipo de Calitat (EQ):  
T. +34 93 298 21 68

## Centro de Coordinación de Salvamento de Barcelona

Ronda del Port, sector 6  
Edificio Torre de Salvamento, 9a pl.  
08040 Barcelona  
T. +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  
T. +34 93 225 60 52  
admin@barcelonapilots.com  
www.barcelona-pilots.es

## ESTIBARNA – SAGEP

Ronda del Port, 424  
08039 Barcelona  
T. +34 93 223 18 22  
info@estibarna.es  
www.estibarna.es

## Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos de Barcelona

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

## Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Ronda del Port, 594 1ª  
08039 Barcelona  
T. +34 93 442 88 24  
aeeepb@aeeepb.com  
www.aeeepb.com

## Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA)

Via Laietana, 32-34, 2n  
08003 Barcelona  
T. +34 93 315 09 03  
ateia@bcn.ateia.com  
www.ateia.com

## Colegio Oficial de Agentes de Aduanas y Representantes Aduaneros de Barcelona

C. Diputació, 295, baixos  
08009 Barcelona  
T. +34 93 329 26 66  
coacab@coacab.com  
www.coacab.com

## Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Cataluña




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

## Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona

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

# Anexo

## ORGANIZACIONES DEL PLAN DE SOSTENIBILIDAD SECTORIAL PARTICIPANTES EN LA MEMORIA, POR ORDEN ALFABÉTICO

ADUANAS ALIE, S.A. 	AUTORITAT PORTUARIA DE BARCELONA 	CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA, S.A., S.M.E. 	ECOLOGICA IBERICA Y MEDITERRANEA, S.A. (ECOIMSA) 
ADUANAS LLOBET, S.L. 	AUTOTERMINAL, S.A. 	CH ROBINSON 	EGARDIMO, S.L. 
ADUANAS PUJOL RUBIO 	BALEÀRIA 	CMA CGM IBÉRICA S.A.U. 	EL CONSORCI DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA 
AGENCIA FERNANDEZ DE SOLA, S.L. 	BARCELONA CLÚSTER NÀUTIC 	COMA Y RIBAS S.L. 	ELITE SPAIN LOGISTIC, S.L. 
AIRPHARM LOGISTICS 	BARCELONA CRUISE TERMINAL 	COSCO SHIPPING LINES (SPAIN), S.A. 	ENAGÁS TRANSPORTE, S.A.U. 
ALMARIN, EQUIPOS Y SERVICIOS PORTUARIOS, S.L. 	CAPITANÍA MARÍTIMA EN BARCELONA 	COSMOPARTNER, S.A. 	ERGRANSA 
APM TERMINALES BARCELONA 	CÀRREGA I TRANSPORT DE CONTENIDORS, S.L. 	CREUERS DEL PORT DE BARCELONA, S.A. 	ESCOLA EUROPEA INTERMODAL TRANSPORT 
APOSTOLAT DEL MAR 'STELLA MARIS' 	CEDASA ADUANAS, S.L. 	DCS ASTA LOGISTIK, S.L. 	ESTELA SHIPPING BARCELONA, S.L. 
AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES, S.L. 	CEMESA AMARRES BARCELONA, S.A. 	DECAL ESPAÑA, S.A. 	ESTIBARNA CPE 
ATEC 	DUAMAR TRANSITOS Y ADUANAS, S.A.U. 	EUROCOMBI 2003, S.A. 	
AUTOMOCIONES PORTUARIAS, S.L. 			

EVOLUTION YACHT AGENTS	
EWALS CARGO CARE, S.A.	
FERCAM TRANSPORTES, S.A.	
FUNDACIÓ CARES	
GALINDO SCCL	
GRIMALDI LOGISTICA ESPAÑA, S.L.	
HEMISPHERE COATING SERVICES, S.L.	
HIJO JOSE MARÍA MASIQUES, S.A.	
HUTCHISON PORTS BEST	
IBERCONDOR, S.A.	
IFS INTERNACIONAL FORWARDING, S.L.	
INFE PROYECTOS S.L.	
INTERCRUISES	

LEOPROEX	
LIBERTY CARGO, S.L.	
LOGISBER FORWARDING, S.L.	
MARINA PORT VELL, S.A.U.	
MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.U.	
MASIQUES SERVICIOS LOGÍSTICOS Y ADUANEROS, S.L.	
MB92	
MEROIL, S.A.	
MOSE SERVEIS D'ENGINYERIA, S.L.P.U.	
MPG TRANSITOS, S.A.U.	
NAUTIEL SERVICE, S.L.	
NOATUM LOGISTICS SPAIN, S.A.U.	
OCEAN NETWORK EXPRESS (SPAIN) S.A.	

OCIDENAVE ESPAÑA, S.L.	
OPERINTER BARCELONA, S.A.	
PORTCEMEN, S.A.	
RECEPTORA DE LIQUIDOS S.A. (RELISA)	
REMOLCADORES DE BARCELONA, S.A.	
SAR REMOLCADORES, S.L.	
SERVICIOS RECIPE TM2, S.A	
TERMINAL PORTNOU	
TERMINALES PORTUARIAS, S.L.	
TERMINALES QUIMICOS S.A.	
TRANSCOMA CRUISE & TRAVEL, S.L.U.	

TRANSCOMA GLOBAL LOGISITCS, S.A.	
TRANSCOMA SHIPPING, S.L.	
TRANSJUNIOR, S.L.	
TRANSMAR LOGISTICA CTC, S.L.	
TRANSPORTES CARLOS HERRERA BOADA, S.L.	
TRANSPORTES CID CAMARASA, S.L.	
TRANSPORTES PORTUARIOS, S.A.	
TRANSPORTES RICARDO MARTÍNEZ, S.A.	
TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS	
TVS SCS INTERNATIONAL FREIGHT (SPAIN), S.L.U.	
UNISERVICE 98, S.L.	
WORLD TRADE CENTER	





## Port de Barcelona

### Coordinación

Dirección de Comunicación de la Autoritat Portuària de Barcelona

### Recopilación de datos y consolidación de la información

Autoridad Portuaria de Barcelona  
SdeSostenible

### Coordinación y apoyo al Plan de Sostenibilidad Sectorial

Fundació Pere Tarrés

### Datos

Autoridad Portuaria de Barcelona  
Empresas adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona

### Propuesta, creación y redacción de contenidos

Teresa Calveras Bonjorn

### Diseño y maquetación

Taller de Ideas y Comunicación, S.L.

### Fotografías

Autoridad Portuaria de Barcelona  
UTE Audingintraesa Tyspa

