



Port de Barcelona

MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2012





Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

Presentación

La recuperación experimentada durante los años 2010 y 2011 –y que se había reflejado también en los tráficos del Port de Barcelona– ha dado paso a un 2012 marcado por una coyuntura complicada en términos económicos y de demanda. Esta ha supuesto una contracción de la actividad tanto en Cataluña y el Estado español como en el conjunto de Europa, y muy especialmente en los países del sur de Europa, igual que en algunos de los mercados más alejados comercialmente prioritarios para nosotros.

El buen comportamiento de las exportaciones, tanto en Cataluña como el Estado español, han supuesto un revulsivo, pero no han podido compensar totalmente la contracción de la demanda interna, que ha generado una bajada de las importaciones. En el Port de Barcelona, esta realidad del mercado se ha traducido en un leve descenso del total de tráfico, pero ha confirmado el dinamismo del comercio exterior, con crecimientos importantes de las exportaciones de tráficos clave como la mercancía en contenedor o los vehículos, ya situados a niveles de pre crisis.

Por otro lado, los resultados económicos han sido positivos y colocan de nuevo el Port de Barcelona como el primero en ingresos del sistema portuario español, así como su principal aportador. En este sentido, la Autoridad Portuaria ha obtenido en 2012 unos ingresos de casi 161 millones de euros, un 2% más que el año anterior, puesto que es el que tiene más volumen y variedad de actividad (tráfico de mercancías, de pasajeros, actividad logística y Port Vell).

Esta cifra de negocio es especialmente positiva teniendo en cuenta el contexto económico y el esfuerzo realizado para contribuir a la competitividad de la actividad y de los operadores portuarios. Este año se ha incidido de nuevo en las medidas de apoyo a los clientes finales al máximo que permite la ley, a través de bonificaciones comerciales consistentes en la aplicación de descuentos en las tasas de utilización a los buques, pasaje y mercancía; además se ha aplicado también una rebaja sobre la tasa de ocupación de las terminales de tráficos estratégicos (bonificaciones singulares). Esta política, unida a los efectos de la nueva Ley de Puertos, del 2011, que redujo el ejercicio pasado las cuantías base de las tasas, ha favorecido en los últimos dos años un ahorro o reducción de costes de clientes y operadores del Port de Barcelona, por valor de unos 30 millones de euros.

Los beneficios han ascendido a 43,2 millones de euros, un descenso del 23% respecto del año anterior, debido principalmente a los resultados extraordinarios incorporados el 2011 a causa de las sentencias judiciales firmes anulatorias sobre las liquidaciones de las tarifas portuarias. Sin este efecto el resultado de explotación del 2012 habría registrado un incremento del 14% y el resultado del ejercicio habría sido un 19% mejor que en el año 2011.

Con respecto a la generación de recursos, después de la aportación al sistema portuario (9,3 millones de euros), el cash flow neto del ejercicio ha estado de 84 millones de euros, un 7% más que el 2011. Esta capacidad de generar recursos, junto con la reducción del endeudamiento a largo plazo, garantizan la liquidez y la capacidad del Port para afrontar el crecimiento futuro y las inversiones.

Hay que destacar el hecho que el Port de Barcelona tiene proyectos de inversión privada en marcha en todos sus ámbitos: desde las grandes actuaciones en las terminales de contenedores (con la inauguración de la terminal BEST, de Tercat, este año y las obras de ampliación de TCB) hasta proyectos para el transporte marítimo de corta distancia (la construcción de la nueva terminal Grimaldi Terminal Barcelona), nuevas instalaciones en el muelle de l'Energia (Meroil-Lukoil, inaugurada en 2012, y Tradebe y Terquimsa, en proceso) y varios desarrollos en el Port Vell, como el proyecto de mejora de Marina Port Vell, la ampliación de las instalaciones de Marina Barcelona 92 o la nueva marina de la bocana Nord.

El momento actual presenta nuevos retos y el Port de Barcelona tiene fórmulas para asumirlos. Con la culminación de la ampliación –que ha comportado un salto de escala en infraestructura y capacidad–, cerramos un ciclo y abrimos otro que vendrá marcado por el crecimiento. La prioridad absoluta tiene que ser la captación de nuevo tráfico.



Para este objetivo la principal línea de actuación del Port de Barcelona es incrementar la captación de carga en nuestra área de influencia próxima (hinterland) así como de los mercados lejanos (foreland). Y esto, en todos los tipos de tráficos: contenedores, vehículos, productos energéticos, graneles, cruceros, etc.

Por otro lado, continuaremos con la estrategia del puerto en red, que amplía y refuerza el hinterland, para invertir la situación actual: hoy el 80% de nuestra carga tiene origen o destino Cataluña; el objetivo a medio plazo es que represente el 50% aumentando carga y ampliando mercados. Esto se debe conseguir tanto a través del refuerzo de la red de terminales marítimas interiores actuales y de los servicios ferroviarios que dan servicio, como del refuerzo de la apuesta por el transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping) hacia Italia y el norte de África.

El Port de Barcelona es un puerto diversificado en cuanto a la actividad, y estamos convencidos que esta es una de nuestras fortalezas. Por este motivo, otra de las vías que nos planteamos es nuestra consolidación como hub de distribución de productos energéticos, a lo cual contribuirán el nuevo punto de atraque y las últimas inversiones llevadas a cabo en el muelle de l'Energia.

Otra vía para atraer tráficos debe ser la captación en el Port de Barcelona y en su entorno de centros de distribución de grandes y medianas corporaciones (como, por ejemplo, ha sido el caso de Decathlon, Carrefour, Damm, Mango...). En este sentido, hay que buscar la integración en grandes cadenas logísticas que den respuesta a las necesidades de los cargadores, puesto que los operadores globales toman la decisión sobre los encaminamientos de cargas valorando toda la cadena. Este no tiene que ser sólo un objetivo del Port sino del país y, por lo tanto, es necesario crear el marco normativo y fiscal que lo facilite y estimule.

La diversificación de nuestro tráfico refleja también la diversidad de los mercados de origen y destino de nuestras cargas. Así pues, estamos decididos a facilitar los servicios y las actuaciones necesarias en el ámbito del foreland, para garantizar que nuestro tejido empresarial e industrial pueda acceder a estos mercados con eficiencia. En este sentido, y en la línea de la política comercial y de promoción que el Port lleva a cabo desde hace años, es necesaria la estrecha colaboración con las asociaciones de importadores y exportadores para crear las sinergias y el entorno apropiado para impulsar el comercio exterior del país, así como buscar acuerdos con grandes navieras u operadores logísticos internacionales para convertir Barcelona en puerto base de su actividad en el sur de Europa.

Otra línea prioritaria de actuación es la mejora de la accesibilidad y la movilidad. El Port ha ejecutado las obras más urgentes para la operativa viaria y ferroviaria dentro de sus espacios y este año ha completado la conectividad provisional con la ampliación sur. Sin embargo, para garantizar a medio plazo la correcta movilidad terrestre son totalmente imprescindibles los accesos definitivos pendientes de construcción por parte del Ministerio de Fomento. El Port se ha comprometido a participar en la financiación de los accesos ferroviarios (hasta un 50%) para que las obras puedan empezar con la máxima celeridad. Una vez definida y concretada la solución de los accesos ferroviarios, tenemos previsto centrar los esfuerzos en los accesos viarios, una actuación también irrenunciable.

Nuestro planteamiento de futuro y las líneas de actuación mencionadas se basan, también, en la potenciación de la actividad logística, desde el convencimiento que puede hacer una aportación capital al crecimiento de la economía del país. Por este motivo desde el Port de Barcelona queremos contribuir al posicionamiento y al reconocimiento de la actividad logística como uno de los sectores estratégicos de Cataluña, junto con el turístico, los servicios, el alimentario o el químico.

El gran reto del Port de Barcelona es liderar este esfuerzo común. No trabajamos para tener buenas estadísticas, sino para cumplir nuestra misión, que es la de contribuir a incrementar la competitividad de nuestras empresas, crear riqueza y generar ocupación. Y para lograr este objetivo es necesario fortalecer los vínculos de complicidad y compromiso de toda la Comunidad Portuaria con nuestros clientes. Este es nuestro gran reto y nuestra convicción.

Sixte Cambra

Presidente del Port de Barcelona

Texto Presentación Memoria Corporativa 2012



Estrategia

La misión del Port de Barcelona, fue definida en el Primer Plan Estratégico y mantenida en el segundo y tercero en estos términos:

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.

Como describe el Tercer Plan Estratégico, esta misión se ha de desarrollar según los principios de actuación siguientes:

1. Ha de fomentar el desarrollo económico de su entorno y ha de ser un instrumento facilitador del comercio internacional.
2. Tiene como función principal aportar valor a su *hinterland* mediante la mejora de la competitividad de las empresas (importadores, exportadores y cargadores) que utilizan Barcelona como puerto.
3. Debe garantizar la eficacia, la eficiencia, la transparencia y la simplicidad operativa de sus procesos: ha de ser un puerto fácil para los operadores del *hinterland*.
4. Debe garantizar un crecimiento sostenible de sus infraestructuras y de su tráfico, y desarrollar una gestión responsable del impacto sobre el entorno en todos sus campos de actuación.
5. Debe valorar sus trabajadores y comprometerse con ellos, ya que son su principal activo.
6. Debe ser un puerto innovador que se avance a las necesidades de sus clientes, creando servicios de valor en la logística y el transporte.
7. Finalmente, el Port de Barcelona ha de ser un referente a escala mundial en todos sus ámbitos de gestión.

En la Autoridad Portuaria de Barcelona se concentran todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios portuarios, sin perjuicio de las competencias administrativas que puedan recaer en otros órganos. Esta organización ha definido una misión propia, que es:

Liderar el desarrollo del Port de Barcelona, generar y gestionar infraestructuras, y garantizar la fiabilidad de los servicios para contribuir a la competitividad de sus clientes y crear valor para la sociedad.

La visión del Port de Barcelona, que concreta a dónde quiere llegar en un futuro, se ha definido como:

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

Y los valores, principios básicos que expresan los comportamientos esperados de la organización y de sus integrantes, son:

- Valoración y compromiso de las personas
- Gestión ética y profesional
- Orientación al cliente
- Responsabilidad social
- Innovación

Asimismo, la APB se plantea el siguiente objetivo estratégico del Port de Barcelona, a cumplir a medio plazo:

Ser el primer puerto logístico del sur de Europa y del Mediterráneo en 2015.

Funciones y forma jurídica

I_01. Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria de Barcelona (a partir de ahora, APB), con domicilio social en Portal de la Pau, número 6, de Barcelona, es la entidad estatal de derecho público a la cual corresponde la gestión del Port



de Barcelona de acuerdo con el mandato contenido en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La entidad tiene personalidad jurídica y patrimonio propio, así como plena capacidad para obrar. Se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Sus actividades deben ajustarse a la ordenación jurídica privada, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, excepto en el ejercicio de las funciones de poder público que la ordenación le atribuya. En la contratación se somete, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.

En cuanto al régimen patrimonial, se rige por la legislación específica y, en aquello que no esté previsto, por la legislación del patrimonio de las Administraciones Públicas. La entidad desarrolla sus funciones bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.

Gobierno y calidad de gestión

I_02 Funciones y órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria.

La Presidencia

La Generalitat de Catalunya designa, entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad, la que debe ocupar la Presidencia. La designación se publica en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya una vez comunicada al ministro de Fomento, quien, a su vez, tras ratificarlo, dispone su publicación en el Boletín Oficial del Estado. El presidente es órgano de gobierno en sí mismo y tiene atribuidas por ley funciones ejecutivas

La Dirección General

El director general es nombrado por mayoría absoluta del Consejo de Administración de la APB, a propuesta de la Presidencia, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y una experiencia de, como mínimo, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

I_03 Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y grupos y asociaciones representados en el mismo.

MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA

(A 31 de diciembre de 2012)

Presidente del Consejo de Administración

Sixte Cambra

Vocal nato

Francisco J. Valencia Alonso (Capitán Marítimo)

Vocales representantes de la Generalitat de Catalunya

Mariano Fernández Fernández (ATEIA-OLT)

Ángel Montesinos García (Asociación Agentes de Consignatarios)

Antoni Llobet de Pablo (Colegio de Agentes de Aduanas)

Joan Amorós Pla (Ferrmed)

Vocales representantes de la Administración del Estado

Isabela Pérez Nivelá (abogada del Estado)

Rolando Lago Cuervo

Emilio Ablanado Reyes



Vocales en representación municipal

Ayuntamiento de Barcelona: Antoni Vives i Tomàs (vicepresidente)

Ayuntamiento del Prat de Llobregat: Lluís Tejedor Ballesteros

Vocales representantes de la Cámara de Comercio, organizaciones empresariales y sindicales

Josep M. Basáñez Villaluenga (Cámara de Comercio)

Xabier M. Vidal Niebla (Asociación Empresas Estibadoras)

José Pérez Domínguez (Fetcomar CCOO)

Joan Moreno Cabello (UGT Catalunya)

Director general (no consejero)

José Alberto Carbonell Camallonga

Secretario (no consejero)

Román Eguinoa de San Román

Cambios que se han producido durante 2012:

En 2012 se ha producido la sustitución de dos de los vocales representantes de la Administración del Estado: Jaime Odena Martínez ha sido sustituido por Rolando Lago Cuervo, y Montserrat García Llovera por Emilio Ablanedo Reyes.

I_04 Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria.

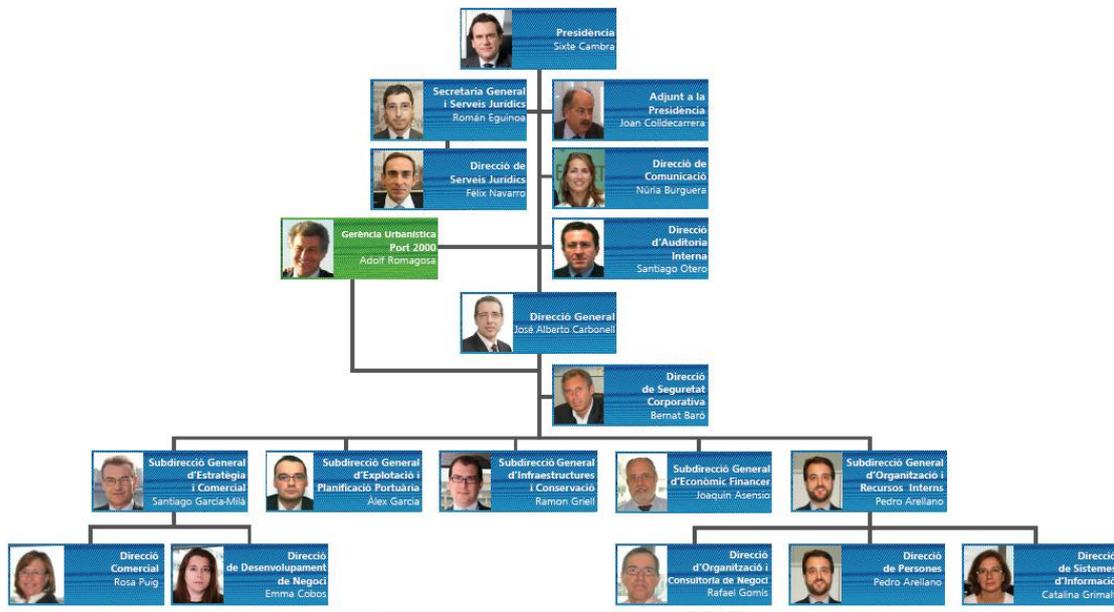
Establecimiento del **Plan de Empresa** y del **Cuadro de Mando Integral (CMI)** de la APB como principales herramientas de gestión de la Dirección.

El Plan de Empresa recoge la planificación anual de objetivos e iniciativas de la Autoridad Portuaria. Este año se ha establecido un nuevo procedimiento para elaborarlo y coordinarlo que se aplicarán anualmente

Principalmente se pretende que el Plan de empresa sea el nexo de unión entre los diferentes planes a largo plazo y la planificación operativa de los diferentes departamentos.

I_05 Comité de Dirección y su estructura

ORGANIGRAMA
28 DE NOVIEMBRE 2012



I_06 Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.

No existe ningún otro comité de apoyo al Consejo de Administración

Infraestructuras y capacidad

I_07 Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras, características técnicas generales del puerto, muelles y funciones de los mismos y accesos terrestres.

El papel de la Autoridad Portuaria como Land Lord lo describe el artículo 66 de la ley de Puertos:

“Artículo 66. Modelo de gestión del dominio público portuario.

1. La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.
2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.
3. La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.”

**Características técnicas generales del Puerto****Datos Técnicos**

Situación		Superficie terrestre	1.065,3 ha	Dique Seco	
Latitud	41° 21' N	Muelles y atraques	20,3 km	Eslora:	215 m
Lonitud	2° 10' E			Manga:	35 m
Mareas		Rampas ro-ro	30	Capacidad:	hasta 50.000 t de peso muerto
Amplitud	125 cm	Calados	Hasta 16 m	Grúas	
Entrada		Remolcadores	9 (1.213 kW / 2.943 kW)	34 (28 de contenedores)	
Bocana sur	Orientación:	Almacenamiento			
	191,8°	Cubierto:	203.304 m ²		
Bocana norte	Anchura :	Descubierto:	4.607.349 m ²		
	Calado: 16 m				
	Orientación: 205°				
	Anchura: 145 m				
	Calado: 11,5 m				

Accesos terrestres y Comunicaciones interiores**Carretera**

Una vía de circunvalación de 13 km de largo, conecta los diferentes muelles y zonas de almacenaje a lo largo del contorno del puerto de Barcelona. Esta carretera dispone de dos carriles en cada sentido en la mayor parte del recorrido.

A parte de la red periférica de circunvalación, existen vías de acceso y de servicio a cada muelle, pero tienen un carácter secundario en comparación de la vía principal de circulación, antes descrita.

Ferrocarril

En cuanto a comunicaciones interiores por ferrocarril, desde el muelle Ponent hacia el Sud, todos los muelles disponen de acceso ferroviario, bien con ancho RENFE (1,668 m), de ancho de los Ferrocarrils de la Generalitat (1m) o de tipo mixto.

La red ferroviaria interior del Port de Barcelona es de 32,546 km.; de los que 7.539 km son de ancho Ibérico, 4,608 km son de ancho métrico, Km, 2.152 de ancho mixto (Ibérico / métrico), 16.158 km, de ancho mixto (Ibérico / Internacional).y 2,089 km de ancho mixto (ibérico-europeo, métrico).

RENFE sirve a una demanda diversa de tráfico: contenedores, carga general no contenitizada, graneles sólidos y graneles líquidos.

Ferrocarrils de la Generalitat sirve desde el muelle Contradic el flujo de potasas que se embarcan en Barcelona.

El muelle Sud dispone de una terminal ferroviaria para contenedores.

Las terminales de automóviles disponen de terminal ferroviaria propia.

El muelle Princep d'Espanya dispone de una terminal ferroviaria pública polivalente, principalmente dedicada a coches, productos siderúrgicos y contenedores.

Accesos terrestres externos al recinto portuario**Red Viaria**

El Port de Barcelona está situado tocando a un nudo de infraestructuras para el transporte terrestre. Se trata de una red ferroviaria y de autopistas que acercan el puerto a su hinterland.

Entendiendo que la Ronda, una vía rápida trazada a lo largo del perímetro de la ciudad de Barcelona, pasa a tocar el puerto, el acceso a la red de carreteras es inmediato.

Las principales vías a destacar son:

- Autopista AP-2, que enlaza con el centro del país, Aragón y la A-68 al norte de España y frontera francesa por Irún.



- Autopista del Mediterráneo AP-7, que enlaza al sur con Levante, centro de España y al norte, con la frontera francesa y la red europea de autopistas.
- Autopista AP-9, que enlaza con la AP-7 en la frontera francesa por la Jonquera.
- Autopista C-32, que enlaza con el sur y Levante del país.
- Autopista C-58 a Sabadell, Terrassa y Manresa, que enlaza con el eje del Llobregat y a través del túnel del Cadí con Francia por Puigcerdà y el túnel del Pimorent.
- Autopista C-31, que enlaza con la Nacional II a la frontera francesa.
- Nacional II, al oeste, centro y norte del país.
- Nacional C-17, con la frontera francesa por Puigcerdà.
- Nacional 150, con Sabadell, Terrassa y Manresa.
- Nacional 340, que enlaza con el sur y Levante del país.

Accesos ferrocarril

Las vías férreas que enlazan el puerto y cercanías con el resto del país son las siguientes:

Renfe (ancho ibérico) - A Port-Bou (Francia) por Mataró y Granollers

- A Puigcerdà (Francia)

- Al centro, oeste y norte del país por: Manresa-Lleida, Sant Vicenç-Lleida, Tarragona-Zaragoza

- Al oeste, sur y Levante del país por: Tarragona-Valencia

Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya

- A Manresa, Súria i Berga (ancho métrico)

- A Igualada (ancho métrico)

- A Sabadell y Terrassa

Muelles y funciones de los mismos

En la web del Puerto de Barcelona, apartado de Muelles i terminales se encuentra información exhaustiva sobre estos aspectos:

<http://www.portdebarcelona.es/es/web/port-dels-negocis/contenedores>

I_08 Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve

Actuaciones en infraestructuras

En el año 2012 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha realizado una inversión superior a los 85 millones de euros. De los mismos, se han destinado más de 68 millones de euros al capítulo de las infraestructuras, lo que representa un 80% de la inversión total de la entidad.

La mayor parte de la inversión se ha concentrado en las actuaciones relativas a la zona de ampliación sur, el muelle Prat, la adecuación de la red ferroviaria al ancho estándar, la ampliación del muelle Sud, las mejoras del dique del Est y el desarrollo de la vialidad interna del Port de Barcelona.

A continuación se describen algunas de las obras y actuaciones más relevantes, todas ellas iniciadas o en fase de ejecución durante el año 2012.

Ampliación sur

A lo largo del 2012 se ha iniciado la puesta en explotación de las primeras fases de la terminal del muelle Prat, que se completará en años sucesivos hasta adquirir su máxima configuración y capacidad. Es imprescindible, por tanto, la creación de nuevos viales de acceso terrestre a la terminal, así como el acondicionamiento de los viales ya existentes, adaptándolos a las nuevas necesidades de capacidad; la definición de los puntos de control de entrada al recinto portuario; y el acondicionamiento e implantación de las conexiones ferroviarias de la terminal, tanto en ancho convencional como en ancho UIC.



Buen ejemplo de ello es la actuación **Nuevos accesos ampliación sur. Fase 1 A**, que ha concluido en la presente anualidad. La inversión se ha centrado en la ejecución de la primera fase de la nueva vialidad interior al Port, que se inicia en el punto de encuentro con la Avenida Estany (antigua calle 100) y discurre paralela al límite este de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) hasta la calle 4. El planteamiento general de esta primera fase incluye la totalidad de elementos necesarios para permitir el normal funcionamiento de la terminal de contenedores de Tercat.

Por otra parte, se ha iniciado la obra *Movimiento de precargas (actuación 6). Terminal Prat*, cuyo objeto es definir las obras de formación de la explanada situada tras la línea de muelle, correspondiente a la Fase I del muelle Prat.

También se ha comenzado a ejecutar la *Urbanización de la calle 114. Conexión entre la avenida del Estany del Port y la calle 114*. Esta obra está muy avanzada y se prevé finalizarla a principios de 2013.

Muelle de l'Energia

Tras un análisis y valoración del estado de urbanización y conservación de gran parte de la vialidad y urbanización del sector del muelle de l'Energia, se consideró necesario acometer una actuación de reurbanización que permitiese adaptarla a las necesidades y estándares actuales.

La actuación *Urbanización del muelle de l'Energia*, iniciada en esta anualidad y con finalización prevista en marzo de 2013, consiste en la reordenación de los carriles de circulación y las aceras de varias calles del ámbito de este muelle.

En concreto, se trata de la urbanización de la avenida del muelle de l'Energia, así como de las calles Port de Génova, Port de Rotterdam y Port d'Alexandria y de la ronda del Port. Igualmente se ejecutará una estructura sobre el talud del foso que permitirá la creación de 200 plazas de aparcamiento a lo largo de la mencionada avenida en la parte interior y se rehabilitarán los puentes que comunican las partes interior y exterior de esta.

Por otra parte, dentro de los acuerdos concesionales con el operador Tradebe Port Services, ubicado en el muelle de l'Energia, se plantea la *Mejora y adaptación de los atraques 32 G y 32 E* al montaje de líneas de productos específicos con los que opera esta empresa, así como la ampliación de la capacidad de operativa del atraque. La APB asume la parte de renovación y adaptación de la infraestructura y el concesionario se hace cargo del tendido de líneas o tuberías, así como de los nuevos brazos de descarga.

La ampliación que actualmente está llevando a cabo el Port de Barcelona en la Zona Delta ha previsto la ejecución de nuevas plataformas de amarre para buques. Concretamente, en el lado este del sector de inflamables ya está operativo el nuevo atraque 34 B. Para poder explotarlo, se ha realizado su conexión con el foso de acceso de granel líquido existente en la calle Port de Alexandria. Con esta finalidad, se ha ejecutado en el año 2012 la obra *Prolongación del foso de acceso al atraque 34 B* en el muelle de l'Energia.

Habilitación de espacios

El Plan director del Port de Barcelona incluye como una de sus actuaciones, dentro del plan de reordenación y desarrollo de las terminales de contenedores, la ampliación de superficie del muelle Sud.

En este proceso se enmarca la obra *Ampliación del muelle Sud*, que ha concluido en 2012. La supresión del pantalán de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH) ha supuesto la mejora de la maniobrabilidad de la dársena situada entre los muelles Sud, Adossat y de l'Energia. En esta zona reviran los barcos y, con esta obra, se ha logrado un incremento de las distancias y del calado de la dársena. En el muelle Sud, la línea de atraque ha aumentado un 10% y se dispone de una nueva superficie que ha incrementado significativamente la capacidad de la terminal de contenedores que opera en este muelle.

Remodelación de muelles

En el transcurso del año 2012 se han ejecutado varias obras destinadas a la remodelación y mejora de algunos muelles. En esta línea de actuación es destacable la mejora del dique del Est, una infraestructura estratégica que proporciona resguardo al puerto frente a los temporales. Con una longitud superior a los 5 km, se sitúa paralelo a la costa y configura la forma del puerto.

Con la finalidad de reparar, reforzar y mejorar los tramos del dicho dique, se planteó una actuación en cuatro fases, las dos primeras de las cuales se llevaron a cabo en el ejercicio 2011. En el 2012 ha finalizado



la tercera, definida como *Mejora del dique del Est. Fase 3 (Rehabilitación espaldón)* y ha consistido fundamentalmente en la ejecución del tratamiento de grietas detectadas y recrecido de los espaldones de los tramos 3, 4 y 5.

También se ha seguido ejecutando la *Mejora del dique del Est. Fase 4*, centrada en la ejecución de la berma de apoyo del manto principal del dique y el refuerzo de dicho manto en los tramos 2 y 3 y hasta la cota -4,50 m en el tramo 5.

Accesos viarios y ferroviarios

En relación con las actuaciones en infraestructuras, el Port de Barcelona ha recibido en el año 2012 una ayuda financiera de un millón de euros de la Unión Europea (UE), a través del programa TEN-T, para adaptar su red ferroviaria al ancho internacional.



Co-financed by the European Union

Trans-European Transport Network (TEN-T)

El proyecto, seleccionado para su financiación con cargo a la convocatoria anual TEN-T de 2011, prevé la adaptación del ancho de vía ibérico al ancho internacional, mediante la incorporación de un tercer carril.

La ayuda financiera se destinará principalmente a tres actuaciones, la primera de las cuales, el *Acceso ferroviario a la terminal Prat*, prevé la conexión de la terminal de contenedores BEST del muelle Prat con la red interna del Port de Barcelona e incluye la adaptación al ancho internacional de las vías de la calle 4. Esta obra ya está finalizada y es operativa.

La ayuda europea también se destinará a financiar la obra *Adaptación a UIC del "contrabucle"*, en ejecución, que adapta el tramo I ferroviario, actualmente en ancho mixto (ibérico y métrico), para el paso de circulaciones ferroviarias en cualquiera de los tres anchos (ibérico, métrico y UIC). Dicho tramo de vía se denomina comúnmente "contrabucle".

Otra parte de los fondos de la UE se dirigirá a la adaptación del ancho europeo de la terminal ferroviaria del muelle de l'Energia, especializado en la recepción, almacenaje y distribución de los recursos energéticos. Se prevé su ejecución en 2013.

Actuaciones singulares

En otro orden de cosas hay que mencionar el *Suministro de material granular proveniente del reciclado de la construcción*, que garantiza el abastecimiento estable, regular y en volumen suficiente para su uso en diferentes obras del puerto.

Cabe destacar los óptimos resultados y aprovechamiento que se obtiene del material granular, tanto por la gestión ambiental, como por la optimización y rentabilidad económica que compota, al poder sustituir materiales de cantera por otros significativamente más económicos.

Se ha iniciado la obra *Dragado general 2012 (dragado de mejora de calados y bordes de muelle)*, con la finalidad de recuperar calados en diversas dársenas y muelles que por diferentes motivos han sufrido variaciones, que limitan la correcta explotación de los mismos, así como mejorar calados en cuatro zonas de maniobra diferentes.

Concretamente, se precisa la recuperación de calados en varias áreas, debido básicamente a la movilización del material de fondo por acción de los sistemas de propulsión de las embarcaciones; mientras que en las cuatro áreas donde se mejora el calado (dársena del Morrot, dársena Sud, reviro Nou Contradic y reviro Sud) se hace necesario aumentar la capacidad operativa en las maniobras de buques.

Una vez extraídos los productos de dragado, se procede al transporte y vertido en las zonas establecidas según su categoría y siguiendo en todo momento unos estrictos controles medioambientales. El material tipificado con categoría I se verterá en la zona de vertido exterior, mientras que el tipificado como categoría II se verterá en la fosa de transferencia interior.

Otra actuación singular iniciada este año es la *Remodelación del área pesquera (instalaciones fábrica de hielo)*, que consiste en el suministro e instalación de la maquinaria específica de la fábrica de hielo y que,



por su singularidad, se ha considerado necesario segregar de la propia construcción del edificio. También se contempla la definición de todas las instalaciones necesarias para su funcionamiento, que deberán incorporarse al proyecto de la obra civil de la fábrica de hielo.

Estas obras se inscriben en el planteamiento de reordenación y mejora de todo el muelle de Pescadors y zona de la Torre del Rellotge, cuyos espacios se prevé reurbanizar en consonancia con las nuevas instalaciones y la configuración abierta al público.

I_09 Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.

Centro Intermodal de Logística (CILSA)

Centro Intermodal de Logística, S.A. (CILSA) es la sociedad que gestiona la Zona de Actividades Logísticas del Port de Barcelona (ZAL). Puesta en funcionamiento en 1992, la ZAL ha sido pionera en el desarrollo de servicios logísticos vinculados a la actividad portuaria, sirviendo de modelo para puertos de todo el mundo: su nombre se ha convertido en un genérico para este tipo de plataformas. Además, ha sido factor clave en el crecimiento y el posicionamiento internacional conseguido en los últimos años por el Port de Barcelona, para el cual ha liderado el desarrollo de proyectos de responsabilidad social corporativa (RSC).

La misión de esta plataforma logística multimodal es ayudar al Port de Barcelona a generar más tráfico marítimo, ofertando servicios logísticos de valor añadido a la mercancía. Con la mayor concentración de operadores logísticos, transitarios, servicios de transportistas nacionales e internacionales y cargadores finales, la ZAL constituye un auténtico clúster logístico y favorece relevantes economías de escala para sus empresas.

Dispone de 208 hectáreas de superficie, de las cuales 65 ya están totalmente consolidadas. La mayor parte de las 143 hectáreas restantes, donde se está desarrollando la segunda fase de la ZAL, están ya comercializadas. Con su cercana culminación, el Port habrá generado el espacio y las condiciones que le permitirán situarse entre los primeros de Europa, además de consolidarse como la puerta sur de mercancías de origen asiático.

Desarrollo de la Red del Puerto de Barcelona

Durante el 2012 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha continuado desarrollando los servicios de mercado bajo el concepto de puerto en red. Consiste en acercar los servicios de los operadores marítimos de Barcelona y de los operadores locales a los clientes del hinterland a través de diferentes centros de servicios que forman la red del Port, adaptándose a las necesidades de cada mercado.

Cataluña

Los servicios ferroviarios a Cataluña han alcanzado los 3.228 TEU manipulados. Esto demuestra que los servicios ferroviarios son también aptos para distancias cortas.

La principal actuación infraestructural del Port de Barcelona en el mercado de Cataluña, a excepción del puerto, es la sociedad Terminal Intermodal de l'Empordà (TIE, SL), en la cual participa con un 49% del capital. Se trata del conjunto formado por la futura gran terminal intermodal del Far de l'Empordà y la actual terminal de Vilamalla, ambas situadas al lado del centro de almacenaje y distribución Logística de l'Empordà, al este de Figueras.

Por su emplazamiento a solo 35 kilómetros de la frontera y por la disponibilidad de espacio para actividades ferroviarias y logísticas y los servicios que se implantarán, se convertirá en un gran hub ferroviario peninsular en el cual se podrán concentrar los tráficos del corredor mediterráneo y del eje Barcelona-Zaragoza-Madrid-Lisboa. Incluye la conexión a la red ferroviaria con los dos anchos de vía (ibérico y UIC) y posibilitará el cambio de ancho de las circulaciones ferroviarias mientras sea necesario, y su encaminamiento tanto por el nuevo túnel de Le Perthus como por Portbou.

Nordeste interior de España

El principal nodo de la red del Port de Barcelona en el nordeste interior es la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ), operativa desde el 2001, que da servicio principalmente a las importaciones y exportaciones de Aragón, Navarra y la Rioja. Esta instalación pone a disposición de los usuarios profesionales una oferta diferenciada y completa de servicios logísticos a las cargas o a la logística de contenedores.



La terminal ferroviaria de tmZ, de 50.000 m², está conectada con la red principal y ofrece un servicio regular, competitivo y de calidad a los operadores ferroviarios y, consecuentemente, a los cargadores de Aragón y regiones vecinas. La ubicación estratégica de Zaragoza, en el eje ferroviario Barcelona-Madrid-Lisboa y centro neurálgico de la red de comunicaciones del norte peninsular, hace que la terminal ferroviaria de tmZ pueda actuar como hub para tráficos del Port de Barcelona con el resto de España y Portugal.

En este ejercicio el crecimiento del volumen total de actividad de la terminal a nivel ferroviario ha sido del 50% y se han manipulado 75.518 TEU con el Port de Barcelona.

La otra gran terminal intermodal de Aragón es Zaragoza Plaza, donde el tráfico ferroviario con Barcelona ha sido de 21.092 TEU. Con Selgua (Huesca) se ha registrado un gran crecimiento respecto al 2011, un 225%, alcanzando los 23.124 TEU. Por otra parte se han mantenido los destinos del nordeste interior, como Júndiz (Vitoria), con 2.585 TEU manipulados y Villafría (Burgos), con 3.411 TEU.

Centro ibérico

La implantación en la región de Madrid y el posicionamiento del Port en el corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid han de permitir el desarrollo de la oferta portuaria en el centro peninsular y aumentar la competitividad de los servicios ferroviarios en este mercado. Este corredor representa cerca del 60% de flujos internacionales de mercancías del Estado y el 33% de los tráficos nacionales.

La presencia del Port de Barcelona en este mercado ha estado centrada los últimos años en las inversiones en los dos puertos secos de Madrid, situados en los municipios de Coslada y Azuqueca de Henares. Durante el 2012 esta presencia se ha consolidado con dos operaciones complementarias: el desarrollo de la Terminal Intermodal Marítima Centro (tmC), en la cual el Port participa con un 49%, y la ampliación de la participación en el Puerto Seco de Azuqueca de Henares, hasta un 36,7% del capital.

El proyecto Terminal Intermodal Marítima Centro permitirá dar respuesta al crecimiento de intercambios entre el Port de Barcelona y la zona centro peninsular cuando el Puerto Seco Azuqueca (con 60.000 m² de superficie) llegue a su máximo de capacidad.

Actualmente, el Puerto Seco de Azuqueca opera la terminal ferroviaria y dispone de un depot de contenedores para el despacho aduanero y un almacén con entrada de vía para operaciones ferroviarias interiores y también lleva a cabo operaciones de consolidación y desconsolidación de contenedores. En el año 2012 el tráfico ferroviario con esta instalación ha sido de 6.039 TEU manipulados.

La terminal tmC dispone de dos terminales ferroviarias para mercancía contenerizada, que funcionan de forma coordinada habilitando una superficie de 135.000 m², y de un área logística, también con acceso ferroviario, de unos 90.000 m².

El mercado francés

Francia es uno de los mercados estratégicos del Port de Barcelona y en él se sigue la misma política de desarrollo en red que en otras zonas, con la creación de terminales interiores.

La Terminal Marítima de Toulouse (tmT), en marcha desde el 2002, tiene la función de facilitar las operaciones a los cargadores ubicados al norte de los Pirineos y, en definitiva, conseguir nuevos tráficos con origen y/o destino a Mediodía-Pirineos y Aquitania. Esta terminal dispone de un área de actividades logísticas de 17 hectáreas para la instalación de operadores logísticos y cargadores vinculados al comercio marítimo internacional.

El Port de Barcelona dispone, también, del 5% del accionariado de la Saint Charles Container Terminal, ubicada en Perpiñán, que es uno de los principales nodos logísticos del sur de Europa para la distribución de fruta y productos frescos. Es, asimismo, un centro de comunicaciones clave para su situación en dos de los corredores de transporte terrestre estratégicos para el Port de Barcelona: el de Toulouse-Burdeos y el de Montpellier-Lyon-sur de Alemania-norte de Italia.

Además, en el mercado francés, el Port de Barcelona ha participado directamente en el desarrollo de servicios ferroviarios hasta ahora a través de dos iniciativas: el Barcelyon Express y el Barcetoulouse Express.



El servicio ferroviario Barcelyon Express, iniciado el año 2009 y objeto de ayuda del programa europeo Marco Polo, ha manipulado un total de 2.023 TEU. Mientras que el servicio Barcetoulouse Express, que tuvo su puesta en marcha en junio de 2011, también en colaboración con Contren y Naviland Cargo y con ayuda Marco Polo, y que conecta el Port de Barcelona con Toulouse y Burdeos ha registrado un tráfico de 193 TEU.



Mercados servidos

I_10 Evolución de los tráficos. Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total.

El ejercicio 2012 el volumen del tráfico de comercio exterior de mercancías del Port de la Barcelona ha crecido un 2% respecto del año anterior. Pero a pesar del buen ritmo experimentado en las exportaciones (+12,7%), el descenso de los transbordos (-27,6%) unido al de las importaciones (-6,7%) ha hecho caer el tráfico total de mercancías del Puerto hasta los 41,5 millones de toneladas, un 3,6% menos que en el 2011.

Contenedores

Según los datos acumulados hasta el mes de diciembre, este año las terminales de contenedores del Puerto de Barcelona han manipulado en total 1.756.429 TEU. Mientras la exportación de contenedores ha crecido un 8,7%, la importación ha bajado un 13% y ha implicado un descenso del 2% del comercio *hinterland* (importación-exportación). En este caso, el comportamiento negativo del transbordo (-39,5%) ha repercutido especialmente en la caída del conjunto de la actividad y ha colocado el total de tráfico de contenedores en 1,7 millones de TEU (-13,7%) al final del ejercicio.

Destaca, en cualquier caso, el buen comportamiento de la exportación de contenedores llenos mencionado, que ha cerrado el año con una cifra de 555.686 TEU, dato que supera sobradamente el máximo alcanzado en el periodo previo a la crisis de 2008.

China, los Emiratos Árabes y Turquía han sido los principales receptores de estas mercancías. En términos absolutos de volumen de carga, China se consolida un año más como el principal socio comercial del puerto barcelonés, con un 18% de la cuota de mercado de contenedores. A continuación se sitúan Argelia y los Emiratos Árabes Unidos, y entre las zonas que más crecen destacan el norte de África, América central y del sur y Rusia.

Mercancías a granel

Este año el tráfico de sólidos a granel ha aumentado considerablemente, en 4,7 millones de toneladas, un 33% más que en el 2011. Este dato contrasta con la caída de cerca del 3% que ha experimentado la cifra total de los líquidos a granel, provocada por el descenso de consumo general de productos petrolíferos, que se ha situado en un volumen de 10.431.485 toneladas.

Sólidos a granel

El año 2012 se ha producido un incremento significativo de las exportaciones de cemento, que ha llegado a 1.272.090 toneladas, un 350% más que el año anterior, y que se explica por la necesidad de exportar que tienen las fábricas de la zona después de las mejoras y renovaciones que han hecho los años anteriores.

La importación de cereales y harinas también ha continuado a muy buen ritmo, con un aumento del 54%, centrado en los productos de consumo humano. El producto más manipulado en el Port sigue siendo el haba de soja, que se ha mantenido estable, con un volumen de unas 1.500.000 toneladas.

Líquidos a granel

Con respecto a los líquidos a granel que se manipulan en las terminales especializadas del Port, los incrementos registrados en los biocombustibles (+77%) y los productos químicos (+45,5%) han permitido minorar la caída del 9,4% de los hidrocarburos (gas natural, gasóleo, gasolina y fuel), provocada por una bajada en el consumo doméstico e industrial. El total de los líquidos a granel ha quedado en 10,4 millones de toneladas (-3,1%).

Los productos químicos, materia prima de muchas empresas elaboradoras y reexportadoras, y que constituyen un buen indicador de la capacidad de producción de la industria local, se han mantenido en la línea del año anterior.

Vehículos

El tráfico de vehículos ha presentado un aumento del 5,5%, que ha permitido llegar a las 664.931 unidades y se basa, también, muy especialmente en el empuje de las exportaciones.



Eso se explica por la posición puntera del Estado español dentro de la producción europea de automóviles, con diversos fabricantes muy firmemente establecidos. A medida que los modelos de automóvil se hacen más globales, con cadenas de montaje de alto rendimiento especializadas en determinados modelos, se observa un aumento del tráfico de este producto así como del número de destinos, incluidos nuevos mercados en países emergentes.

Las exportaciones de automóviles, con 378.642 unidades y cerca de un 9% de aumento, registran niveles anteriores a la crisis y superan el récord del 2007. Gracias a esta evolución y al importante aumento de los tráficos (+53%), favorecido por el papel del Port como centro de distribución para el norte de África y el Mediterráneo oriental, el tráfico total de automóviles ha seguido recuperando terreno, después de los descensos registrados los primeros años de la crisis.

Hoy por hoy, Asia es el principal origen de los vehículos que llegan a las terminales de Barcelona, con un incremento de los procedentes de Corea que compensa la bajada de Japón, con un tipo de cambio nada conveniente para la exportación. África, con un incremento del 150% y un valor absoluto aún por debajo de las 7.750 unidades, ya apunta como un nuevo foco de producción de marcas que han seguido procesos de deslocalización.

Transporte ferroviario

El tráfico ferroviario de contenedores ha registrado en el ejercicio pasado un incremento del 1,5%, que supone un total de 148.926 TEU llegados o salidos del Port por este medio de transporte.

La apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad ha permitido que la cuota ferroviaria haya pasado de ser de un 2,6% sobre el total de tráfico en el 2007 a un 11,3%, en el 2011.

Los resultados más positivos han sido registrados por los servicios ferroviarios con el nordeste y centro peninsular.

Por otra parte, el transporte ferroviario de vehículos nuevos ha registrado un incremento de cerca del 9% y ha totalizado 179.563 unidades. De esta manera se alcanza una cuota ferroviaria del 32,5% en el tráfico de automóviles.

Short sea shipping

El tráfico marítimo de corta distancia (*short sea shipping*) representa un 55,4% del total de tráfico en el Port de Barcelona, considerando todo tipo de mercancías. Durante este ejercicio, se ha experimentado una evolución positiva en el caso de los sólidos a granel, con subidas del 50%, en los líquidos a granel, del 1%, en la carga convencional, del 20%, y del 6% en los automóviles. En cambio, la carga contenerizada de SSS ha caído en la misma proporción que el tráfico total de contenedores, casi un 14%.

En concreto, los servicios alternativos en la carretera –o autopistas del mar–, en el 2012 han experimentado descensos globales, fundamentalmente a causa de la coyuntura económica que afecta a tanta España como Italia, principales países de origen y destino de estas líneas. Por otra parte, hay que destacar que con la zona de Marruecos este tipo de tráfico se ha incrementado en un 58% en cuanto a toneladas movidas.

Respecto al tráfico que embarca en barcos Ro-Ro o Ro-Pax, este año se han movido 302.877 UTI (unidad de transporte intermodal) un 8,3% menos que el año anterior.

Barcelona sigue siendo el puerto líder en este tipo de tráfico y el mejor posicionado para el desarrollo de las autopistas del mar en el Mediterráneo. No sólo se han mantenido los principales destinos ya consolidados en el Port de Barcelona, como Génova, Livorno, Civitavecchia, Porto Torres, Tánger Med, Argel y Túnez, sino que se ha abierto mercado también a Savona.

Pasajeros

Durante el 2012 han pasado por el puerto un total de 3,4 millones de personas, un 10,6% menos que en el 2011, a causa del descenso tanto en el tráfico de cruceros como en el de ferris de línea regular (-13,3%). Este último ha resultado afectado sobre todo por el descenso del pasaje en tráficos de corta distancia con Italia y el norte de África y menos por el tráfico con las islas baleares (-6%).



Cruceros

El Port de Barcelona sigue siendo líder europeo en el tráfico de cruceros y cuarto puerto base mundial, ya que el año 2012 han pasado por sus instalaciones un total de 2.408.634 pasajeros de crucero. Cerca del 60% de estos han iniciado y acabado el crucero en Barcelona, lo cual posiciona la ciudad como a puerto base de primera línea para la industria.

Estas cifras muestran la consolidación de este tipo de tráfico y la confianza depositada por los armadores en el Mediterráneo, ante el complicado momento económico que vive Europa.

Por otra parte la Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona ha contribuido a impulsar los vuelos internacionales, añadiendo rutas directas con origen Barcelona y destino Singapur, Doha, Sao Paulo y Dubái. Se prevé que esto contribuya a incrementar la capacidad del Port de Barcelona para atraer cruceristas desde estos países y su entorno. También destaca la consolidación de los vuelos directos con importantes ciudades de Estados Unidos, de gran relevancia para favorecer la llegada de este tipo de turistas.

El Port de Barcelona cuenta con siete terminales especializadas que disponen de los estándares de seguridad más elevados y siguen estrictamente la norma del International Ship and Puerto Security Code (ISPS Code). En este sentido hay que remarcar, además, que estos equipamientos han superado la inspección de la nueva regulación de la Unión Europea (CE) 2005/65, que sistematiza la aplicación de medidas que el ISPS consideraba meras recomendaciones para los puertos europeos.

Uno de los aspectos claves en la política medioambiental portuaria es el de la recogida de residuos que generan los cruceros. El Port de Barcelona está preparado y equipado con instalaciones dedicadas a recoger diversos tipos de residuos, y cuenta también con una planta certificada de tratamiento de residuos, situada en el área del puerto (Marpol I, II y IV) y con una instalación específica para Marpol V.

Con el objetivo de promocionar y consolidar este tráfico y actividad, el Port ha tomado parte un año más en la feria internacional más importante del sector, la Seatrade Cruise Convention, de Miami, igual que en la Seatrade Med, celebrada en Marsella. Además, como miembro del Comité de Dirección de Medcruise, el Port de Barcelona ha participado en las asambleas generales de esta asociación, que han tenido lugar en Túnez y Marsella.

	2010	2011	2012	%
Tráfico Total	42.978.278	43.047.708	41.487.423	-3,60%
graneles líquidos	11.554.721	10.763.501	10.431.485	-3,10%
graneles sólidos	3.541.926	3.520.321	4.685.744	33,10%
Mercancía general	8.677.073	8.903.263	8.969.111	0,70%
Mercancía contenerizada	19.204.557	19.860.623	17.401.082	-12,40%
Pesca	2.723	3.036	2.800	-7,80%

**I_11 Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías.**

Acumulado diciembre 2012

TRÁFICO SEGÚN ORIGEN Y DESTINO

Áreas geográficas (Toneladas)	Acumulado mensual		
	2011	2012	%
España	7.131.438	7.269.180	1,9%
Italia y Francia	6.428.334	5.306.655	-17,4%
África del Norte	4.477.717	4.749.582	6,1%
Extremo Oriente y Japón	4.388.020	3.936.519	-10,3%
Golfo Pérsico y Mar Árabe	3.396.333	3.515.124	3,5%
Mediterráneo Oriental, Mar Negro, Caspio y Próximo Oriente	2.916.350	3.253.945	11,6%
Sudamérica (Atlántico)	2.844.996	2.809.878	-1,2%
Europa	2.221.667	2.393.063	7,7%
Sudeste Asiático	1.439.072	1.607.693	11,7%
África Occidental	1.433.289	1.502.321	4,8%
Golfo de México (México y EE.UU.)	1.760.128	1.072.138	-39,1%
Pakistán, India, Sri Lanka y Bangladesh	1.147.629	845.202	-26,4%
Centro América y Caribe	615.446	762.458	23,9%
Mar Rojo	751.612	627.238	-16,5%
Norteamérica (Atlántico)	571.724	488.977	-14,5%
Sudamérica (Pacífico)	438.797	386.883	-11,8%
África del Sur y del Este y Océano Índico	370.888	310.698	-16,2%
Canadá (Atlántico) y Grandes Lagos	357.148	259.580	-27,3%
Australia, Nueva Zelanda e Islas del Pacífico	242.433	231.535	-4,5%
Área desconocida (Tara de contenedores vacíos)	53.114	94.750	78,4%
Norteamérica (Pacífico)	61.573	64.001	3,9%

I_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales expresado en tanto por ciento del total facturado.

El porcentaje de la cifra de negocio que representan los cinco principales clientes de la APB es del 30,6%

I_13 Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.

Existe una notable concentración del tráfico y sectores clientes: 5 sectores que aportan el 82% del tráfico con origen/destino Cataluña, y que representan el 41% de las empresas clientes.

El Comercio al por mayor representa el 25% tráfico y agrupa el 19% de las empresas. La Alimentación representa el 22% del tráfico, la Distribución de vehículos, el 17%, la Industria Química el 11% y los productos minerales no metálicos el 5%.

El sector en sexto lugar es el del Comercio al Detalle compuesto por empresas de comercialización de grandes superficies. El sector industrial representa el 55% del tráfico y estaría integrado por el 74% de las empresas cliente.

Nº sectores	%Tráfico	% Empresas
5	82%	41%
10	16%	41%
7	2%	17%

Nota: Los datos son de 2010. En 2012 no se ha realizado ningún nuevo estudio



I_14 Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto.

El Port de Barcelona es del modelo “land lord avanzado”. Por ello, la misión de la Autoridad Portuaria es:

- Gestión y construcción del territorio
- Coordinación de servicios
- Promoción comercial de servicios

Bajo este modelo, todos los servicios que se prestan al buque, la mercancía y los pasajeros son gestionados por empresas privadas. Se dispone tan solo de un muelle no concesionado para la libre práctica.

El modelo concesional actual se basa en que la APB aporta el territorio y los diques para el abrigo de las aguas y la iniciativa privada se responsabiliza de la inversión de la superestructura e infraestructura necesaria para prestar los servicios.

En referencia a los servicios portuarios básicos, la iniciativa privada se responsabiliza de la inversión y prestación del servicio.

Además del seguimiento de los clausulados de concesiones y autorizaciones la APB tiene establecidos referenciales de servicio con terminales que permite un cierto control sobre la calidad de los servicios ofrecidos.

I_15 Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

	2010	2011	2012
Concesiones y Autorizaciones	342	377	366

I_16 Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.

Empresas concesionarias o con autorización de ocupación privativa del dominio publico	
Tipo de ocupación	Número de Empresas
Concesiones	159
Autorizaciones	207

	2010	2011	2012
Superficie para concesiones (m ²)	4.824.548	4.824.548	5.005.767

I_17 Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías.

En el Puerto de Barcelona tan solo existe un muelle destinado a la libre práctica por lo que el total de mercancías movidas en terminales marítimas concesionadas o autorizadas es del 92,57% del total.



Calidad de servicio

I_18 Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto.

Todos los pliegos i licitaciones se hacen públicos a través de los boletines oficiales correspondientes de acuerdo con la normativa legal.

Además de ello, en la web del Puerto de Barcelona hay un espacio de información pública sobre licitaciones denominado perfil del contratante que consta de los apartados siguientes:

(<http://www.portdebarcelona.es/es/web/autoritat-portuaria/licitaciones-curso-2012>)

1- Licitaciones en curso: información sobre los concursos y otros proyectos de licitación pública iniciados por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

- Reglas para la composición de las mesas de contratación en los expedientes de contratación de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Formulario para realizar consultas sobre licitaciones en curso
- Anuncios de licitación
- Notas sobre consultas
- Actas de aperturas de ofertas económicas

2. Licitaciones finalizadas: información sobre los concursos y otros proyectos de licitación pública ya adjudicados por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

3. Tramitaciones y resoluciones

I_19 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

Durante el 2012, el objetivo principal de la APB respecto al nuevo **Plan de Calidad** ha sido su consolidación. Esto significa, por un lado, la instauración de un sistema de medición periódico de los principales indicadores relacionados con el nivel de eficiencia de los procesos portuarios, y por otro, el aumento del número de empresas y operadores logísticos que se encuentran certificados por la **Marca de Calidad**.

Respecto a la medida de la eficiencia de los procesos, se han realizado informes mensuales que se han analizado en diferentes **grupos de Mejora**. Con esta información también se han organizado 5 jornadas técnicas en las que se han propuesto medidas para poder mejorar la calidad del servicio ofrecido. En estas jornadas han participado tanto administraciones como operadores privados.

Y con respecto al incremento de empresas certificadas, se han llevado a cabo diferentes acciones comerciales y de promoción que ha hecho que a finales del año se haya llegado a las 57 empresas certificadas.

En cuanto a la mejora de los procesos asociados al paso de la mercancía y a los medios de transporte que operan en el Puerto, se ha contado con la colaboración del Fòrum telemàtic, grupo de trabajo integrado por todos los colectivos de empresas y administraciones que operan en el Puerto.

Se han efectuado mejoras sobre los procesos relativos al buque, incluyendo la gestión de la escala y las mercancías peligrosas transportadas; sobre el transporte de automóviles y sobre los procesos de control de las administraciones (procedimiento de tránsito simplificado para el ferrocarril, tratamiento de la mercancía consolidada y nuevos procedimientos para los traslados al Área PIF y a la Zona de Inspección Secundaria -escáner de contenedores-). Además, se ha recopilado toda la información de los procesos portuarios en un nuevo mapa de procesos que facilitará la comprensión y difusión de las actividades que se llevan a cabo en el Puerto.



I_20 Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio prevista en el artículo 19.2.b. de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.

Hay 8 empresas acogidas a bonificación que representan un volumen de tráfico del 35% (o un 37,8 % del tráfico total movido por terminales concesionadas)

I_21 Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) ofrece a los usuarios un punto de información y de atención a las reclamaciones sobre el funcionamiento de la logística, el transporte de mercancías, las infraestructuras, los circuitos documentales y los procesos físicos en la Comunidad Portuaria de Barcelona. Los canales más utilizados son el teléfono: 902 22 28 58 y el correo electrónico.

Durante el ejercicio 2012, el SAC ha atendido un total de 839 consultas y reclamaciones, de forma completamente personalizada.

Se han recibido un total de 427 consultas, distribuidas según la siguiente tipología:

19%	inspecciones
16%	huelgas y paros
16%	paso de la mercancía
11%	servicios
9%	conceptos tarifarios
8%	procedimientos
4%	documentación
8%	análisis de coste
3%	ferrocarril
6%	conceptos varios

Y en cuanto a las 412 reclamaciones recibidas, la distribución es:

31%	operativa del transporte terrestre
24%	inspección
15%	coste portuario
11%	integridad de la mercancía
11%	operativa portuaria
3%	proceso documental
1%	ferrocarril
4%	operativa marítima, paros de servicios, otros



I_22 Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la APB para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional i de gestión comercial.

Accesos viarios y ferroviarios: actuaciones previstas.

La construcción de infraestructuras viarias y ferroviarias contribuye a la agilidad y rapidez en la entrada y salida de mercancías del recinto portuario y resultan imprescindibles para conectar el Port de Barcelona con su ámbito geográfico de influencia.

En este contexto se enmarca la finalización del proyecto Elevación calzada Autoterminal para reorganizar la vialidad interior de la zona de servicios y dotar de un acceso de calidad al recinto portuario desde la calle A de la Zona Franca. El proyecto ha consistido en la construcción de una rampa, que se convertirá en un puente elevado de 150 m de longitud y 17,5 m de ancho para elevar el tráfico rodado sobre parte de las instalaciones de Autoterminal y acaba en una segunda rampa que conecta con la rotonda de acceso al muelle de l'Energia.

Por la parte inferior el puente es permeable transversalmente para no interferir las operaciones terrestres de movimiento de vehículos de las terminales de Autoterminal y Setram. El viaducto dispone de cuatro carriles (dos en cada sentido) de 3,50 m con viales de emergencia de 1 m de anchura en ambas partes y aceras de 1,50 m en la parte exterior. La actuación también ha incluido la construcción de una rampa ferroviaria perpendicular al viaducto, que facilitará la descarga de los vehículos del tren en la terminal.

Por otra parte, la ejecución de los accesos ferroviarios del Muelle Prat (Terminal Best) así como las ocho vías de ancho ibérico – UIC, responde a las necesidades de la APB de mejorar el transporte de mercancías.

Se ha construido un nuevo tramo de vía de 333 metros en ancho ibérico – UIC que conecta la red ferroviaria existente con el Tramo de acceso a la nueva Terminal para facilitar la llegada del transporte ferroviario al Muelle Prat.

La Terminal Ferroviaria de Muelle Prat (Terminal Best) dispone de 8 vías ancho ibérico – UIC de 6.000 metros (750 metros cada una.)

I_23 Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).

Indicador opcional no informado

I_24 Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril.

	2010			2011			2012		
	Tráfico total	Ferrocarril	%	Tráfico total	Ferrocarril	%	Tráfico total	Ferrocarril	%
Contenedores (excluidos tránsitos)	1.307.726	103.988	7,95%	1.367.031	146.685	10,73%	1.315.779	148.926	11,32%
Automóviles (excluidos tránsitos)	464.562	73.338	15,79%	553.310	165.247	29,87%	552.865	179.563	32,48%

Comunicación Institucional

I_25 Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria

- Clientes finales: Importadores /exportadores.
- Clientes finales: Navieras.
- Clientes finales: Pasajeros.
- Operadores logísticos: Consignatarios, Transitarios,...
- Concesionarios y empresas autorizadas prestadoras de servicios.
- Instituciones y Administraciones.
- Ciudadanos.



- Proveedores.
- Personas trabajadoras.

I_26 Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos

Cientes finales: Importadores/exportadores. Durante el primer semestre del año, se han llevado a cabo diversas presentaciones en Cámaras de Comercio de Catalunya.

Operadores logísticos: A lo largo del año se han desarrollado diversas jornadas de trabajo con el objetivo de transmitir los objetivos de la Marca de Calidad, y mejorar el grado de cumplimiento de cada sector de actividad respecto a los compromisos de calidad. Por ello se han llevado a cabo 3 sesiones técnicas, en las que han participado **30** empresas consignatarias, Transitarias, Agentes de Aduana y empresas de Transporte, con un total de 64 personas. Por otro lado también se llevado a cabo una sesión informativa (10 octubre 2012) dirigida a gerentes de empresas y asociaciones profesionales i Responsables de las Administraciones con el objetivo de informar sobre la evolución de la marca de Calidad y cuáles son los retos a corto y medio plazo.

Instrucciones y Administraciones: Se han llevado a cabo 2 sesiones técnicas con la participación de la Aduana, el Resguardo Fiscal (Guardia Civil) y la Autoridad Portuaria de Barcelona, con el objetivo de dar a conocer cuáles son los objetivos de la Marca y cuáles son los compromisos que la administración debe cumplir. En estas sesiones han participado un total de **47** personas.

I_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés

Las principales preocupaciones de nuestros grupos de interés, según su segmentación, a las cuales se da respuesta son:

GRUPOS DE INTERÉS (<i>stakeholders</i>)	REQUERIMIENTOS DE LOS GRUPOS DE INTERÉS			
	SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	SOSTENIBILIDAD SOCIAL	SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL	SERVICIOS PORTUARIOS
Cientes finales: Importadores /exportadores	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Ética empresarial: transparencia 			<ul style="list-style-type: none"> ▸ Precios competitivos ▸ Eficiencia operativa ▸ Seguridad ▸ Infraestructuras adecuadas ▸ Buena oferta de líneas regulares marítimas y de ferrocarril
Cientes finales: Navieras.	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Ética empresarial: transparencia ▸ Crecimiento tráficos 			<ul style="list-style-type: none"> ▸ Precios competitivos ▸ Eficiencia operativa ▸ Seguridad ▸ Infraestructuras adecuadas
Cientes finales: Pasajeros.		Seguridad para los pasajeros	Calidad medioambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Señalización ▸ Transporte interior ▸ Servicios adecuados
Operadores logísticos: Consignatarios, Transitarios,...	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Crecimiento tráficos 			<ul style="list-style-type: none"> ▸ Eficiencia operativa ▸ Seguridad ▸ Infraestructuras



				adecuadas
Concesionarios y empresas autorizadas prestadoras de servicios	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Transparencia en los procesos de concesión y autorización de servicios ▸ Crecimiento tráficos 			<ul style="list-style-type: none"> ▸ Eficiencia operativa ▸ Seguridad ▸ Infraestructuras adecuadas
Instituciones y Administraciones	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Crecimiento tráficos Autosuficiencia económica ▸ Ética empresarial 	Creación de puestos de trabajo	Calidad medioambiental	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Servicios adecuados para las administraciones auxiliares
Ciudadanos	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Autosuficiencia económica 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Seguridad para los visitantes ▸ Creación de puestos de trabajo ▸ Servicios al ciudadano: Ocio, marinas deportivas etc. 	Calidad medioambiental	
Proveedores	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Transparencia en la contratación (igualdad de oportunidades) ▸ Pagos dentro de plazos ▸ Inversiones: alta capacidad de contratación de obras y servicios 			
Personas trabajadoras	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Crecimiento económico 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Salarios adecuados ▸ No discriminación ▸ Transparencia en la contratación (igualdad de oportunidades) ▸ Creación de puestos de trabajo ▸ Prestaciones sociales ▸ Transporte interno ▸ Formación adecuada Instalaciones de trabajo adecuadas 	Calidad medioambiental	



I_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones

Consejo Rector y Grupos de Trabajo

El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria tiene el objetivo de materializarse la voluntad de cooperación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y todas las instituciones públicas y privadas que desarrollan su actividad en el ámbito portuario.

Durante el año 2012 el Comité Ejecutivo ha celebrado dos reuniones (4 de julio y 13 de diciembre), en las cuales se han dado a conocer los avances y trabajos realizados por cada uno de los grupos de trabajo y se ha presentado la misión en el Brasil 2012.

Las principales actuaciones desarrolladas por cada grupo de trabajo durante el año 2012 han sido las siguientes:

Foro Telemático. Se han finalizado y se han puesto en marcha las siguientes iniciativas:

- procedimiento de traslados a la nueva área PIF (finalizado);
- procedimiento de traslados al escáner (finalizado);
- adaptación del Procedimiento Integrado de Escalas (finalizado);
- mejora del procedimiento de lista de carga/descarga de mercancías peligrosas (finalizado);
- mejora de trámites aduaneros de mercancía consolidada (operativo) y
- procedimiento simplificado de tráfico por ferrocarril (operativo).

Entre las iniciativas en curso se encuentran la mejora del procedimiento aduanero de salida por ferrocarril, la revisión intercambios documentales ferrocarril, los procedimientos de entrada y salida de automóviles y la adaptación de las listas de carga/descarga de barco para automóviles. Además, se ha contratado la programación de la aplicación de “levante sin papeles de exportación” para automóviles.

Por otra parte, durante este ejercicio se ha desarrollado un nuevo mapa de procesos del Puerto de Barcelona

Innovación. Este grupo se ha centrado en la creación de estructuras organizativas para potenciar la innovación y de estructuras orientadas al desarrollo del negocio; el establecimiento de acuerdos con universidades, y el impulso de una mayor participación del Puerto de Barcelona en proyectos europeos (programas Marco Polo, TEN-T, FP7, etc.). También se ha presentado la propuesta de los nuevos objetivos y la relación de nuevos integrantes del grupo de innovación.

Marketing y Comercial. Las actuaciones de este grupo han ido dirigidas, por una parte, a impulsar la participación en diversas acciones comerciales y de promoción en el *hinterland* y *foreland*, entre las cuales destaca la participación en la misión en Brasil (Sao Paulo) durante el mes de noviembre. Por otra parte, el grupo se ha centrado en la promoción, divulgación y debate sobre los servicios del Port de Barcelona.

Además, se ha presentado el calendario de promoción del ejercicio siguiente y de la misión empresarial del 2013, que tendrá lugar en Colombia y Panamá.

Short Sea Shipping (SSS). Este año este grupo ha trabajado en el desarrollo de la nueva terminal de ferris del grupo Grimaldi. Igualmente, se han propuesto acciones para desarrollar el tráfico con el Marruecos, como la presentación de los servicios en Tánger, el próximo año, con armadores y acuerdos con puertos de Marruecos.

Otras acciones de promoción propuestas han estado la asistencia a la Fruit Logistic, de Berlín, compartiendo stand con Grimaldi.



Calidad. Se ha presentado el estado actual del Plan de Calidad: empresas certificadas, número de reclamaciones, acciones de promoción y difusión, así como la evolución de los principales indicadores de los procesos.

También se han llevado a cabo jornadas técnicas Efficiency Network (la marca de calidad de los operadores especializados en mercancía contenerizada que trabajan en el Port de Barcelona), con una participación de 30 empresas y una valoración positiva del 96%. Además, se ha trabajado en la acreditación externa de la marca de calidad y en la ampliación de la participación en el comité de seguimiento.

I_29 Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.

El Puerto de Barcelona da especial relevancia al fortalecimiento del diálogo y el intercambio de experiencias con otros puertos en el marco de organizaciones portuarias internacionales. La participación en estos ámbitos permite conocer las últimas tendencias logísticas y portuarias, así como el desarrollo de la posición del Puerto respecto de las nuevas legislaciones, especialmente la política de transportes de la Unión Europea (UE). El objetivo final de esta participación es alinear la estrategia del Puerto con las tendencias del transporte y la logística y adaptarla a la futura legislación.

El año 2012 el Puerto de Barcelona ha accedido a la presidencia de **la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO)**. El nombramiento ha tenido lugar durante la asamblea general de la organización, celebrada el mes de noviembre, donde también se ha producido el relevo en la presidencia del Comité de Intermodalidad y Logística del ESPO, que desde 2008 mantenía el Puerto de Barcelona. El ESPO tiene como principal misión influir en la política comuna de la UE para convertir el sector portuario europeo en un elemento clave de la cadena de transportes. La participación en el ESPO ha permitido que el Puerto colaborara en el proceso de establecimiento de la nueva **Red Transeuropea de Transportes (TEN-T)**, publicada el 19 de octubre del 2011. Asimismo, ha permitido hacer el seguimiento de los proyectos del 2012 de la Comisión Europea en el ámbito de los puertos, entre los cuales destaca el inicio de la revisión de la política europea de puertos.

Además, a través de la participación en el Comité de Pasajeros y el Comité de Análisis Económico y Estadístico del ESPO, el Puerto ha formado parte del proyecto europeo **PPRISM**, que tiene como objetivo identificar un grupo de indicadores para medir el rendimiento de los puertos europeos y conocer así el impacto del sistema portuario en la sociedad, el medio ambiente y la economía.

El Puerto mantiene la segunda vicepresidencia de la **Asociación Internacional de Puertos (IAPH, International Association of Ports and Harbors)**, y se prevé que pueda acceder a la presidencia en el 2015. Esta asociación integra 230 puertos de más de 90 países –que representan el 80% del tráfico mundial de contenedores– y tiene como principal objetivo representar los puertos en las organizaciones marítimas internacionales y servir de plataforma de intercambio de conocimientos. El mes de mayo se ha celebrado la conferencia anual de esta organización en Jerusalén (Israel), con la asistencia de 200 delegados de la industria marítima y portuaria, organizaciones internacionales y autoridades nacionales.

En la IAPH el Puerto también mantiene la vicepresidencia del **Comité de Facilitación del Comercio y los Puerto Community Systems (Committee donde Trade Facilitation and Puerto Community Systems)**. Este comité tiene como objetivo informar de los últimos desarrollos en medidas de facilitación del movimiento de la carga y de los barcos, especialmente en el ámbito de la mejora de los procesos documentales en las plataformas de comercio electrónico de los puertos. Durante el 2012 el comité ha continuado con la difusión del informe Puerto community systems benchmarking survey, que publicó en el 2011 con el apoyo financiero de la IAPH. Este informe analiza trece puerto community systems (PCS) de diferentes países para identificar los casos de éxito y los obstáculos comunes en su establecimiento y funcionamiento. Paralelamente, y entre otras acciones, en el 2012 el comité ha efectuado el seguimiento de las principales acciones en facilitación del comercio de la Organización Mundial de Aduanas (WCO) y la Organización de Naciones Unidas para la facilitación del comercio y el comercio electrónico (UNCEFACT).



El mes de noviembre, la asociación **Intermed** (integrado por los puertos de Barcelona, Marsella y Génova) ha defendido en la sede del Parlamento Europeo, en Bruselas, el gran potencial de los puertos mediterráneos en una logística europea más equilibrada y sostenible. En nombre de la asociación, el máximo responsable del Puerto de Marsella, Jean-Claude Terrier, ha presentado la ponencia “El rol de los puertos del Mediterráneo en una red de transportes y una logística europea más sostenible y eficiente”, con la asistencia de europarlamentarios y expertos de la Comisión Europea.

El Puerto de Barcelona es miembro fundador y del máximo órgano ejecutivo de **Medcruise**, la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo, que tiene como principal misión promover la industria del crucero en el Mediterráneo y las áreas próximas. El Puerto de Barcelona ha tomado parte, como miembro del comité de dirección de Medcruise, en dos asambleas generales de esta asociación, celebradas en Túnez y Marsella. Además, ha participado junto con Medcruise en la feria **Seatrade Med**, celebrada en Marsella del 27 al 29 de noviembre.



Promoción comercial

I_30 Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto.

La estrategia del Port de Barcelona de impulsar los diferentes productos mediante la promoción, con herramientas como las ferias comerciales, conferencias y encuentros específicos del sector marítimo y portuario, ha significado una evolución positiva de la mayoría de estos productos.

En el 2012 el Departamento Comercial ha continuado la línea marcada en anteriores ejercicios de apoyo a sus clientes. La especialización en los diferentes productos estratégicos como por ejemplo contenedores, automóviles, *short sea shipping*, graneles sólidos y líquidos y ferrocarril ha garantizado un mejor apoyo a los principales clientes –armadores, consignatarios, transitarios y usuarios finales. Conocer sus necesidades permite desarrollar acciones comerciales encaminadas a incrementar la eficiencia de las empresas usuarias del Port de Barcelona.

La voluntad del Port en el ámbito promocional sigue siendo la de dar cobertura a todos sus operadores para que puedan desarrollar su tarea comercial en las mejores condiciones.

La estructura de las acciones comerciales ha continuado en la línea marcada los últimos años, dividida en dos tipos: por una parte, las acciones que han repercutido directamente sobre los clientes, a través de las bonificaciones comerciales permitidas por la aplicación de la nueva ley así como las actuaciones propias de promoción comercial, y por otra, la presencia en ferias y congresos, y la participación en foros y conferencias especializadas.

Presencia en ferias y congresos

La decisión sobre la presencia del Port en las diferentes citas del panorama ferial se toma después de una cuidadosa valoración de la oferta global. La selección final se focaliza en los ámbitos más propios de la Comunidad Portuaria, pero a la vez también en los más genéricos, como por ejemplo la logística, el transporte y el *shipping*. La restricción presupuestaria, sin embargo, ha sido otra vez decisiva a la hora de dimensionar la participación.

El SITL de París ha sido este año la gran cita europea de la logística ferial. El Port de Barcelona ha compartido espacio con las terminales de contenedores TERCAT y TCB, que han ofrecido su propuesta de servicios a los principales armadores y grandes operadores logísticos europeos. Los productos que se han potenciado en esta feria, además de los contenedores, han sido el *short sea shipping*, en continuo desarrollo y avalado por la capacidad y la solvencia del Port de Barcelona para llegar a los países de la cuenca mediterránea, es decir, en tiempo y calidad adecuados; y los servicios ferroviarios, especialmente las conexiones en ancho de vía europeo así como las conexiones ferroviarias del puerto con Francia como *hinterland*.

En el continente americano el Port de Barcelona ha participado nuevamente en la feria Intermodal de Sao Paulo, donde se han consolidado contactos, especialmente con armadores y puertos, en un mercado como el brasileño, donde prácticamente no se ha notado la crisis. Así, las reuniones con armadores y operadores logísticos han dado una perspectiva de crecimiento continuado para los próximos años, ligada a actos de especial relevancia, como por ejemplo el mundial de fútbol, en el año 2014, y las olimpiadas, en Río de Janeiro, en 2016. La feria también ha servido para hacer propuestas de convenios de colaboración con los principales puertos brasileños para desarrollar tráfico estratégico. Hay que destacar la presencia de TERCAT HUTCHISON apoyando los servicios del Port de Barcelona y promocionando su nueva terminal de contenedores BEST.

El mercado chino ha continuado como uno de los primeros focos de atención del Port de Barcelona, puesto que presenta el volumen más grande de negocio. La estrategia de actuaciones del Port dirigidas al mercado asiático y en concreto al chino ha tenido continuidad con la aplicación del convenio de colaboración con la WCA Family y la China International Freightforwarders Association (CIFA). Este año el Port ha asistido a la conferencia de la red de la WCA celebrada en Xiamen (China), una ciudad con un gran potencial donde el Port de Barcelona está desarrollando acciones estratégicas.

En la zona mediterránea el I Encuentro Hispano-Marroquí ha citado los principales operadores y transitarios que trabajan esta área que conecta la vertiente española con Marruecos, especialmente, con Tanger-Med.



El Port de Barcelona ha presentado sus servicios y ha tenido un stand donde se reunido con empresas marroquíes.

Cómo es habitual, en el mes de junio ha tenido lugar en Barcelona la gran cita internacional de la logística y el transporte, el Salón Internacional de la Logística (SIL), en el que, el Port de Barcelona ha sido capaz de reunir, una vez más, en un único stand toda su comunidad portuaria, representada por las cuatro asociaciones: ATEIA, COACAB, Asociación de empresas Estibadoras y Asociación de Consignatarios de Buques. Se trata de concentrar en un solo espacio todos los principales servicios del entorno portuario. El Port ha continuado liderando la presencia y participación en los diferentes encuentros y conferencias que se celebran en el marco de este salón, en especial en el Fórum del Mediterráneo.

En cuanto a la promoción de productos específicos, destaca la presencia habitual del Port de Barcelona en la feria internacional más importante del sector de cruceros, el Seatrade Cruise Convention, de Miami.

El año 2012 el Port ha vuelto a participar en Fruit Logistica, la principal cita de este sector, con un stand compartido con Grimaldi Group. También ha tomado parte en la feria Medfel, donde ha promocionado sus servicios *reefers* y de tráfico rodado específico para el sector hortofrutícola. En esta feria se organizan numerosas conferencias y debates para analizar la situación del mercado y también se dan las previsiones para las cosechas.

En un otra línea de acciones comerciales, destaca la presencia del Port en numerosas conferencias, entre las cuales hay el TOC Europe, la conferencia de referencia de los contenedores, donde se dan cita los principales puertos europeos y se organizan conferencias entorno la cadena logística que implica el transporte en contenedor.

El encuentro anual del sector cafetero ha sido el Día del Café, celebrado en Madrid. En esta ocasión las charlas se han desarrollado alrededor de la crisis económica y cómo afecta a las empresas cafeteras. Además, la representación del Port de Barcelona en la European Coffee Federation se ha centrado en la participación en la reunión que se celebró en Ginebra, en la sede de MSC.

El Port de Barcelona también ha estado presente en otras conferencias y acontecimientos como la SSS Conference, en Lisboa, los organizados por Casa Asia o IESE y también los organizados por ECG, en el sector automovilístico.

I_31 Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto.

Gastos destinados a promoción del puerto: 3.456.668,54

Gastos de explotación 2012: (en miles de euros) 114.317€

Porcentaje: 3,02%

I_32 Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas destinadas a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.

A través de la sede electrónica se pueden tramitar solicitudes, escritos y comunicaciones genéricas dirigidas al Port de Barcelona. También se puede gestionar la solicitud de preavisos (documento que la empresa transportista envía a la terminal de carga con los datos del contenedor con el que desea operar), así como el envío de quejas y sugerencias a la Autoridad Portuaria.

A través del sistema EDI los usuarios del Port de Barcelona pueden realizar servicios a la tramitación de información sobre la mercancía, que pueden realizarse por vía telemática, como la solicitud de escala; despacho de buques; notificación de mercancías peligrosas; manifiestos y declaraciones sumarias; levante sin papeles para la salida de mercancía del puerto, y agilización telemática de tramitaciones aduaneras. Además en la página web de la Autoridad Portuaria se dispone de la galería completamente actualizada de ficheros maestros EDI para realizar los intercambios documentales.

En la página web del Port de Barcelona se ofrece información sobre las escalas previstas tanto en el caso de los buques de mercancías como en el de los buques de pasajeros.



Portic, la plataforma telemática del Port de Barcelona, facilita la comunicación simultánea entre APB y la Comunidad Portuaria (estibadores, terminales, aduanas, transitarios, consignatarios, agentes de aduanas, importadores, exportadores, navieras) lo que permite disminuir los tiempos y costes de las transacciones, simplifica y automatiza los procedimientos documentales vinculados al tráfico de mercancías y asegura la trazabilidad completa de la mercancía, lo cual agiliza la gestión de las operaciones.

Infraestructuras de comunicaciones

Durante el 2012 se han extendido las infraestructuras de comunicaciones del puerto en más de 8 Km destinadas a hacer eficientes las operaciones portuarias y aduaneras tanto en el nuevo edificio de inspección fronteriza como en la terminal Best. Asimismo se ha puesto en marcha un proyecto piloto en la terminal Best que permite la salida desatendida de camiones del recinto, informando automáticamente a la Aduana del contenedor que sale y el camión que se lo lleva.

Mejoras en la gestión con clientes y proveedores

Se ha realizado una web para el intercambio de información con clientes finales para facilitarles las declaraciones de movimientos realizados. Se ha puesto en marcha una nueva aplicación de escalas y atraques, que junto con un nuevo sistema VTMS, permiten una mayor agilidad, coordinación y seguridad en las operaciones marítimas. Se ha trabajado en un prototipo para una eco calculadora que permitirá a los clientes del puerto conocer la ruta más eficiente desde el punto de vista medioambiental y permite realizar asesoramiento personal.

Mejoras en la gestión interna

Se ha iniciado el proceso necesario para dotar de firma electrónica a los empleados de la APB que la requieran para agilizar sus trámites administrativos. Se ha instalado un nuevo sistema de impresión configurado para el ahorro de papel y tóner en la organización.

I_33 Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente.

Participación en proyectos europeos cofinanciados

Durante los últimos años el Port de Barcelona ha participado de forma activa en proyectos internacionales subvencionados por la Unión Europea como el caso de los programas Marco Polo, TEN-T, FP7, MED entre otros con el objetivo de fortalecer la apuesta por la innovación e investigación y como un posicionamiento estratégico.

La participación del Port de Barcelona en estos programas europeos se lleva a cabo a diferentes niveles: como líder del proyecto en los casos en que responde a un interés estratégico de desarrollar un nuevo servicio o infraestructura; y como socio (*partner*), sin ejercer su liderato, o como observador o usuario cuando el objeto del proyecto corresponde a otras entidades pero es imprescindible su presencia como experto en la materia o como un banco de pruebas para los resultados.

En la tabla adjunta se muestran los proyectos internacionales en los cuales el Port de Barcelona ha estado activo a lo largo del 2012. Durante este año también ha presentado, en consorcio con otras entidades, solicitudes para participar en nuevos proyectos cofinanciados.

PROYECTO	OBJETIVO	PARTICIPANTES	COSTES Y FINANCIACIÓN
Proyectos internacionales liderados y coordinados por el Port de Barcelona			
Adaptación de la red ferroviaria del Port de Barcelona a ancho estándar (UIC)	Adaptación de varios tramos de la red ferroviaria interna del Port de Barcelona (conexión Muelle Prat a la red a través de la calle 4, conexión con el Muelle de l'Energia y contrabucle) en ancho UIC mediante un tercer carril.	Líder del proyecto: Port de Barcelona	Costes totales: 10.000.000 € Contribución UE: 1.000.000 €





	<p>Diseño e implantación de un nuevo servicio ferroviario entre las terminales de contenedores del Port de Barcelona y las regiones de Mediodía-Pirineos (Toulouse) y Aquitania (Burdeos)</p>	Líder del proyecto:	Costes totales:	
		Port de Barcelona	8.965.434 €	
		Otros <i>partners</i> :	Contribución UE:	
		Contren, Naviland Cargo	947.345 €	
Proyectos internacionales en los cuales participa el Port de Barcelona como socio				

	<p>Diseño e implantación de un nuevo servicio ferroviario para contenedores entre el Port de Barcelona y Lyon (Francia).</p>	Líder del proyecto:	Costes totales:	
		Naviland Cargo	17.976.691 €	
		Otros <i>partners</i> :	Contribución UE:	
		Contren, Port de Barcelona	572.645 €	

	<p>Promover soluciones marítimas intermodales que mejoren la cooperación y el intercambio de conocimiento entre los participantes. Se promueve la eficiencia en la selección modal, de acuerdo con los objetivos de sostenibilidad establecidos por la UE en el ámbito del transporte.</p>	Líder del proyecto:	Costes totales:	
		2E3S	2.676.023 €	
		Otros <i>partners</i> :	Contribución UE:	
		Port de Barcelona, Contren, SNCF, puertos de Civitavecchia y Génova et al.	1.338.012 €	

	<p>Proporcionar un conjunto adecuado de medidas a los puertos para que estos sean una puerta eficiente de entrada para los tráficos de <i>short sea shipping</i>. Se centra en dos tipos de tráfico, ro-ro y contenedores.</p>	Líder del proyecto:	Costes totales:	 <p>Co-financed by the European Union Trans-European Transport Network (TEN-T)</p>
		Puerto de Valencia	5.803.508 €	
		Otros <i>partners</i> :	Contribución UE:	
		Port de Barcelona, 2E3S, UPC, Indra, Autoterminal, Contren et al.	2.901.754 €	

<p>Muelle Prat Rail Terminal</p>	<p>Construcción de una terminal ferroviaria en la terminal de contenedores del muelle Prat, junto con el equipamiento y el sistema operativo necesarios. La terminal dispondrá de 8 vías con una longitud útil de 750 m, 4 RMG y tendrá capacidad para manipular 550.000 TEU.</p>	Líder del proyecto:	Costes totales:	 <p>Co-financed by the European Union Trans-European Transport Network (TEN-T)</p>
		TERCAT	29.134.988 €	
		Otros <i>partners</i> :	Contribución UE:	
		Port de Barcelona	2.913.000 €	

Proyectos internacionales en los cuales participa el Port de Barcelona como promotor, observador o usuario

	<p>Favorecer la visibilidad de la cadena logística para mejorar las operaciones, la eficiencia y efectividad de las inspecciones gubernamentales de la mercancía, mediante la información compartida y una nueva aproximación a la gestión de riesgos.</p>	Líder del proyecto:	Costes totales:	
		TNO	14,81 millones €	
		Otros <i>partners</i> :	Contribución UE:	
		Portic, TU Delft, IBM, ZLC, DHL, K&N, et al.	9.958.599 €	

	<p>Diseño de un sistema de apoyo a la navegación, que permita optimizar las infraestructuras.</p>	Líder del proyecto:	Costes totales:	
		ISDEFE	3.412.584 €	
		Otros <i>partners</i> :	Contribución UE:	
		INTA, CONSAR, ITU THAB HSVA, GMV	2.559.438 €	



Establecer estrategias para reducir la contaminación del aire en las ciudades-puerto, seleccionando las políticas más efectivas en cuanto a coste y beneficio.

Líder del proyecto:

ARPAV

Otros *partners*:

Université de Genova

Port de Marseille

Université Provence

Costes totales:

2.281.420,00€

Contribución UE:

1.711.065,00€



I_34 Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria.

Iniciativas de formación:

Formación al cliente

La empresa que quiere importar o exportar tiene que saber aprovechar todos los recursos disponibles que tiene a su alcance que le faciliten este proceso de internacionalización. El Puerto de Barcelona, trabaja, desde hace años, para ofrecer servicios que ayuden en las empresas a conocer cuáles son estos recursos.

Uno de estos servicios es la formación, el Puerto de Barcelona apuesta por una formación especializada y exclusiva, que se adapte a las necesidades reales de sus clientes, y que dé respuesta a sus inquietudes.

Los cursos que se ofrecen van dirigidos a dar información sobre cómo interactúan cada uno de los agentes que intervienen en una cadena logística y cuáles son los documentos que se generan a partir de esta interacción.

El pasado 2012 se organizaron 19 jornadas de formación en las que asistieron 210 empresas. La jornada más solicitada fue la del “Procedimiento Aduanero según el Origen de las mercancías”, esta jornada se organizó a petición explícita de nuestros clientes, y en una sola convocatoria asistieron 80 profesionales. Seguidamente, y en este caso como ya viene siendo habitual, el siguiente curso más solicitado fue el de Incoterms con 73 profesionales. Y por último, el tercer curso en asistencia fue la primera edición de la jornada sobre la Tramitación aduanera con China con 61 profesionales, organizado conjuntamente con Casa Asia

Uno de nuestros principales objetivos es conseguir que los profesionales que asisten a nuestros cursos salgan con la sensación de haber aprovechado el tiempo, y que nuestra formación sea esencialmente útil y directamente aplicable a su trabajo. Las evaluaciones que obtenemos en el finalizar cada uno de los cursos nos dicen que así es. La puntuación obtenida a la pregunta sobre si se han alcanzado los objetivos fijados para las jornadas y sobre la utilidad de las jornadas han sido valoradas en uno 4,4 sobre 5 en ambos casos.

I_35 Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

PORT 2000

El Port de Barcelona es consciente del momento en que se encuentra el desarrollo del Port Vell y por este motivo, y con la voluntad de ofrecer servicios mejores y renovados a los ciudadanos, trabaja para planificar y ejecutar nuevos proyectos. El más importante, por lo que supone tanto a nivel económico como por los cambios territoriales que comporta, es la urbanización de los espacios públicos de la Bocana Norte y también una nueva marina, proyectos que a buen seguro marcarán el futuro de toda la zona.

Barcelona, los ciudadanos, las instituciones y el tejido empresarial instalado en este territorio son básicos para el Port Vell, y las sinergias y la complicidad entre todos estos agentes y su entorno son primordiales para seguir siendo un modelo puntero y de referencia internacional.

Este año los concesionarios han apostado por redefinir sus proyectos empresariales con el fin de posicionarlos de cara al futuro, con la absoluta certeza de que en la mejora de la oferta y de los servicios que ofrecen está la clave del éxito.



El entorno de crisis económica que se ha respirado estos últimos años ha influido también el territorio del Port Vell, que sin embargo ha podido mantener su nivel de visitantes. Eso ha permitido que los concesionarios hayan podido seguir invirtiendo en proyectos de reconversión que ya se están consolidando. La capacidad de cambio y las relaciones entre las diversas actividades y los espacios públicos –repletos de oferta cultural, de ocio y de servicios– permiten este avance.

Dentro de la realidad de este modelo, el Port de Barcelona organizó en diciembre un encuentro mundial de la Asociación Internacional de Villas y Puertos (AIVP). Los dos días de jornadas, en las cuales participaron un centenar de profesionales, permitieron intercambiar información y experiencias bajo el lema “Transformando puertos, cambiando ciudades.”

Con respecto a las actividades temporales y las actuaciones promocionales privadas que se organizan a lo largo del año en los espacios del Port Vell, durante el 2012 ha disminuido el número, ya que los recortes presupuestarios que han sufrido ONG y asociaciones han derivado en una disminución de la actividad en la calle. En cualquier caso. Estos espacios han seguido siendo un lugar de referencia para celebrar y presentar productos.

En el ámbito de la divulgación y promoción de costumbres, cultura, solidaridad y economía de diferentes países en la zona puerto ciudadano han destacado: la celebración del nuevo año chino, de la mano de las asociaciones chinas de Barcelona, una nueva edición del festival Barnàfrika, organizada por la asociación Kafu-ba, y la promoción de la destinación Viena.

El hecho de que el Salón Náutico trasladara toda su actividad al Port Vell y cambiara las fechas de celebración a después de las fiestas de Mercè, hizo que el calendario habitual que se había mantenido durante años se modificara considerablemente, pero aportó más visibilidad en menos días.

Siguiendo la costumbre de los últimos años, el Port Vell ha acogido acontecimientos que ya son incondicionales: la instalación del Circo Raluy, que ha celebrado con los clientes del Puerto Vell su 15º aniversario en el territorio; la Travesía Nadando en el Puerto; la Copa Navidad; la tradicional llegada de los Reyes del Oriente; el canto de habaneras y el Mercado Lost & Found.

CIFRAS 2012

Club Natació Barcelona:	6.826 socios; 443.197 visitas
Club Natació Atlètic Barceloneta:	806.953 visitas
Museu d’Història de Catalunya:	219.672 visitantes
Marina Port Vell:	1.500 barcos, de 5 a 150 m de eslora
Las Golondrinas:	220.674 personas
Consorci el Far	24.435 personas
Imax Port Vell:	81.820 visitantes
L’Aquàrium de Barcelona:	1.647.163 visitantes

I_36 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad.

Recursos invertidos en materia de protección y seguridad 2.896.848.86 €

I_37 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental.

Recursos empleados en materia medioambiental 4.001.873,21 € (CMI Puertos del Estado)



Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria

Según datos pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria ha cerrado el ejercicio económico de 2012 con un beneficio neto de 42,3 millones de euros, con una disminución 23% en relación con el ejercicio anterior.

A pesar del contexto de contracción económica, el importe neto de la cifra de negocio de la Autoridad Portuaria ha registrado un incremento de 2,9 millones, un 2% más que en 2011.

El volumen total de tráfico del Puerto de Barcelona ha sumado 41,5 millones de toneladas, lo que ha supuesto un descenso anual cercano al 4%. Este descenso se ha hecho más evidente en el tráfico de contenedores donde la disminución ha sido del 14%, motivada, principalmente, por una caída del 34% de los contenedores en tránsito. Así, el tráfico de contenedores ha totalizado 1.756.429 TEU. El tráfico de automóviles ha aumentado un 6%, hasta un total de 664.931 unidades, gracias a los incrementos de las exportaciones y los tránsitos ante el descenso continuado de las importaciones.

El número de pasajeros ha bajado un 11%, y su cifra se ha situado en los 3,4 millones para el año 2012. Esta reducción se ha distribuido según una disminución del 9% en el pasaje de los cruceros turísticos y de un 13% en los transbordadores de línea regular.

La mejora de los ingresos generados por las concesiones del dominio público ha permitido que el volumen de negocio haya superado la cifra del año anterior.

Aunque las partidas tanto de ingresos como de gastos relacionadas de forma más directa con la actividad de la empresa hayan mejorado sus variaciones, el resultado de explotación ha registrado un descenso anual del 9%. El motivo principal ha venido de la contabilización, hecha durante el ejercicio anterior, de 11,4 millones de euros de ingresos excepcionales de la aportación del Ministerio de Hacienda para el cumplimiento de las sentencias judiciales firmes anulatorias sobre las liquidaciones de las tarifas portuarias. Sin el efecto de estos ingresos excepcionales, el resultado de explotación de 2012 habría registrado un aumento del 14% en relación con el año anterior.

Por segundo año consecutivo, el conjunto de los gastos de personal ha bajado un 3%, 1,1 millones de euros en términos absolutos. La partida de sueldos y salarios se ha reducido un 6%, como consecuencia de medidas del RDL 20/2012 por las cuales se suprimió la paga extraordinaria del mes de diciembre. Los otros gastos de explotación han disminuido un 12% suponiendo un ahorro de 5,8 millones para la entidad.

El resultado financiero se ha saldado con unas pérdidas de 11,4 millones, triplicando casi las pérdidas del ejercicio anterior. Cabe destacar que este empeoramiento se ha producido por la contabilización de 7,2 millones de ingresos financieros excepcionales, en 2011. La aplicación del fondo de contingencia para el cumplimiento de las sentencias judiciales sobre las reclamaciones por las liquidaciones de las tarifas portuarias, también significó un derecho de cobro, en concepto de intereses de demora, por el importe indicado.

La bajada de los tipos de interés, sumada a la no subscripción de ningún nuevo préstamo bancario durante los dos últimos ejercicios, ha llevado a una disminución anual del 3% para el conjunto de los gastos financieros. El tipo de interés variable medio aplicado por el Banco Europeo de Inversiones a los préstamos concedidos a la entidad pasó de ser del 1,44%, en 2011, a un 0,93%, en 2012.

Por otro lado, esta bajada de tipos ha representado una variación negativa del valor razonable en instrumentos financieros, aumentando su pérdida en 0,5 millones respecto del año precedente.

Sin el efecto de los ingresos financieros excepcionales del ejercicio anterior, derivados de los litigios de las tarifas portuarias, el resultado financiero habría empeorado sólo de un 3% respecto de 2011, de forma que el resultado final del ejercicio registraría un aumento del 19%.

Los recursos procedentes de las operaciones han generado un cash flow de 84,2 millones de euros, un 7% más que en el ejercicio anterior.

Durante el ejercicio de 2012, la Autoridad Portuaria ha ejecutado un volumen de inversiones por valor de 89 millones de euros.



En el ámbito de las sociedades participadas, la actuación más destacada del ejercicio fue la concurrencia a la ampliación del capital social de la compañía SAEML Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, con el objetivo de mantener su participación del 5% del capital social.

Situación económica financiera.

E_01 Rentabilidad sobre activos.

En miles de €	2011	2012
Resultado Ejercicio:	56.030	43.239
Activo Totales (s/ 1.4 b Ley 33/2010)	1.545.158	1.441.683
RATIO (%)	3,62	3,00

E_02 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBITDA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBITDA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBITDA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).

	2009	2010	2011	2012
EBITDA	91.739.366	99.689.472	86.166.000	91.243.265
% de variación de EBITDA	-12,56%	8%	-14%	6%
Toneladas movidas.	42.981.000	43.989.000	43.065.000	41.487.000
RATIO 100 x (EBITDA/tonelada)	213,44	226,62	200,08	219,93

E_03 Servicio de la deuda, expresado como 100 x (Amortización de la deuda¹ + Intereses²) / Cash Flow

	2011	2012
Amortizaciones	8.000	13.000
Intereses	11.762	8.078
Suma	19.762	21.078
Cash flow	78.335	84.158
RATIO (%)	25,22%	25,05%



E_04 Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el total de activos netos medios (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010)

Indicador opcional no informado

E_05 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.

	2009	2010	2011	2012
Gastos de Explotación	122.849	116.409	123.828	114.318
Ingresos de Explotación	168.821	174.286	157.839	160.778
RATIO	72,77%	66,79%	78,45%	71,10%

Nivel y estructura de las inversiones

E_06 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.

	2009	2010	2011	2012
Inversión pública Total	115.131	95.542	105.409	88.974
Cash - Flow	75.353	92.816	78.335	84.158
RATIO	1,53	1,03	1,35	1.06

E_07 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.

	2009	2010	2011	2012
Inversión privada	180.005	209.906	207.760	182.660
Inversión pública	115.131	95.542	105.409	88.974
RATIO	1,56	2,20	1,97	2,05



E_08 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto de los activos netos medios (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010 que modifica la Ley 48/2003).

	2009	2010	2011	2012
Inversión pública	115.131	95.542	105.409	88.974
Activos netos medios	1.499.197	1.518.616	1.545.158	1.441.683
RATIO	0,076	0,062	0,068	0,061

Negocio y servicios

E_09 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio.

	2009	2010	2011	2012
INCN	162.196	167.361	157.839	160.778
T. Ocupación	57.858	58.867	55.146	57.007
100x(T. Ocupación/INCN)	35,67	35,17	34,93	35,46%
T. Actividad	15.690	18.371	15.915	17.511
100x(T. Actividad/INCN)	9,67	10,98	10,08	10,89%

E_10 Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial.

	2010	2011	2012
Toneladas totales movidas	43.989.000	43.065.000	41.487.000
Superficie caracterizada de uso comercial (m ²)	4.824.548	4.824.548	5.005.767
Toneladas / m ²	9,11	8,92	8,28



E_11 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.

	2009	2010	2011	2012
Toneladas totales movidas	42.981.000	43.989.000	43.065.000	41.487.000
Metros lineales de muelle en activo	14.823	12.966	20.647	22.176
Toneladas / m.	2.899,61	3.392,64	2085,77	1.870,80

**Valor generado y productividad**

E_12 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).

	2009	2010	2011	2012
INCN	162.196	167.360	157.839	160.778
Plantilla media anual	552	559	560	541
INCN / nº de empleados	293,83	299,39	281,86	297,18

E_13 Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBITDA por empleado (plantilla media anual).

	2011	2010	2009	2012
EBITDA	86.166.000	99.686.472	91.739.366	91.243.265
Plantilla media anual	560	559	552	541
EBITDA / nº de empleados	153.867,86	178.335,37	166.194,50	168.656,68

Impacto económico-social

NOTA: Los datos corresponden a los informados en 2010 ya que en 2011 no se ha realizado un nuevo estudio sobre este tema.

E_14 Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

Metodología

- La metodología del estudio se ha basado en un análisis del modelo input output, en el que se encuentran reflejadas y cuantificadas las transacciones económicas de los sectores en los que está clasificada la actividad económica de Cataluña.
- Para este análisis se ha partido de la última tabla input-output (TIO) de Cataluña disponible y publicada por el Instituto de Estadística de Cataluña. Como esta tabla está referenciada al 2001, como primer paso del trabajo se ha realizado una tarea de actualización que ha dado como resultado la estimación de una nueva TIO para el año 2006.
- El siguiente paso ha consistido en añadir e individualizar en la TIO del 2006 un nuevo sector como es el del "Port de Barcelona"

El trabajo de campo ha consistido en confeccionar una muestra de empresas bajo el criterio de caracterizar todas las actividades realizadas por las empresas de la Comunidad Portuaria. Se partió de un tamaño muestral de 131 empresas a las que se les solicitó, mediante un cuestionario, información relacionada con su actividad económica. El nº de respuestas obtenido y validado fue de 58 empresas. Complementariamente, mediante estimación por medios indirectos se obtuvieron datos para 26 empresas más. En conjunto se ha completado un tamaño muestral de 83 empresas con un grado de representatividad del 64%.

**Estimación empleos generados**

Miles de ocupados	Empleo	% Participación Empleo	
		Cataluña	España
Impacto Inicial	13.365	0,35%	0,06%
Impacto Intersectorial	18.736	0,49%	0,09%
	Directo	2.371	0,06%
	Indirecto	1.221	0,03%
	Inducido	15.143	0,40%
Impacto Total	32.101	0,85%	0,15%

E_15 Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

La metodología es la explicada en el indicador anterior E_15

Estimación del valor añadido bruto:

Miles de euros	Valor Añadido Bruto	% Participación	
		VAB Cataluña (*)	VAB España (*)
Impacto Inicial	1.452.484	0,89%	0,17%
Impacto Intersectorial	838.926	0,51%	0,10%
	Directo	198.692	0,12%
	Indirecto	74.325	0,05%
	Inducido	565.910	0,35%
Impacto total	2.291.410	1,40%	0,26%

**CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA****La estrategia para las personas**

El 2012 ha sido un año especialmente complejo para el sector público en general. La multitud de reformas, reales decretos e instrucciones de la administración han afectado directamente a las personas que trabajan en este sector.

No obstante, el 2012 también ha sido un año de consolidación de grandes proyectos en el Port de Barcelona, que no hubiesen sido posibles sin la profesionalidad, dedicación y esfuerzo del equipo de personas que configuran nuestra organización y que nos han ayudado a mantener la ilusión y la hoja de ruta definida.

Todo ello, sin duda, es fruto de una buena estrategia de anticipación y de los efectos del proceso de transformación emprendido en los últimos años. En los momentos difíciles es cuando las organizaciones requieren aflorar al máximo el talento de su gente y, por eso, conscientes de los retos que tenemos, el contexto de crisis en el que estamos inmersos y el potencial de nuestros profesionales hemos estado trabajando intensamente en diferentes estrategias, en especial formación y comunicación, a fin de mantener la motivación y compromiso y potenciar al máximo el talento que nos permita avanzar de forma sólida y constante.

Nuestros retos son potenciar la orientación al cliente y la mejora de la eficiencia y competitividad del Port de Barcelona.

Empleo en la Autoridad Portuaria**S_01 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.**

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria			
	2010	2011	2012
Plantilla Media Anual	559	560	541

S_02 Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria			
	2010	2011	2012
Porcentaje de trabajadores eventuales	11,09%	12,50%	12,75%
	(62 PAX.)	(70 PAX.)	(69 PAX.)

S_03 Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.

Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2012	
Actividad	Porcentaje sobre plantilla media anual
Oficina fuera de convenio	12,57% (68 PAX.)
Oficina dentro de convenio	57,86% (313 PAX.)
Mantenimiento	3,70% (20 PAX.)
Policía Portuaria	25,88% (140 PAX.)



S_04 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos. → 87,44% (473 PAX.)

Comunicación interna y participación

S_05 Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.

2 sindicatos representados por 2 consejeros, 1 de CCOO y otro de UGT.

S_06 Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria.

El Departamento de Organización Interna tiene como misión contribuir a la orientación a cliente de la APB y la mejora de la eficacia y eficiencia de sus procesos internos. Para ello tiene tres líneas de acción.

La primera consiste en la realización de proyectos de mejora de procesos inter-departamentales, es decir, que incluyen a varios departamentos, y también los intra-departamentales, es decir, que afectan al funcionamiento interno de un departamento. Así, en el 2012, en el ámbito inter-departamental se puede destacar los proyectos de mejora del Procedimiento de Contratación, el de Gestión de Garantías (avales y fianzas) y en el intra-departamental, los procedimientos de gestión interna de la Oficina de Soporte de la Policía Portuaria.

La segunda, representa la recopilación y tratamiento de indicadores para la mejora de la gestión de la Dirección de la APB y la de los departamentos. Así, durante el 2012 se ha desarrollado un sistema de indicadores y de seguimiento de objetivos para la Dirección.

Finalmente, la tercera línea de acción representa las iniciativas para favorecer la coordinación interna entre los diferentes departamentos para aumentar la orientación a cliente y mejorar la eficacia y eficiencia interna. Concretamente, en el 2012 se han iniciado proyectos para la puesta en marcha de las figuras de Responsable de Proceso y de Producto, así como la reformulación de algunos de los Comités de Coordinación existentes en la actualidad.

Formación

S_07 Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación.

Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación	
Dentro de convenio	69,36%
Fuera de convenio	66,18%

S_08 Evolución del promedio de horas de formación por trabajador

	Total Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	20.132	459	43,86%
Fuera de convenio	5.834,75	70	83,35%



S_09 Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias

El número de programas formativos en relación con el sistema de gestión por competencias es de 42. Los programas formativos (42) en cuestión son los siguientes:

- Técnicas de archivo y gestión de la Documentación
- Técnicas de comunicación escrita en la empresa
- Formación profesional para operador de muelle o terminal de mercancías peligrosas
- Curso de técnico de PRL en Electricidad y Electrónica
- Experto en *Social Media*: más allá del *Community Manager*
- Curso de Prevención de Riesgos Laborales en la Obra
- Postgrado en *Community Manager & Social Media*
- Inglés Umbral B1
- Inglés Avanzado B2.1
- Francés Avanzado B2.1
- Catalán C Suficiencia Presencial
- Catalán B
- Francés Básico A2
- Advanced 2
- Catalán C Semipresencial
- Francés B1
- Inglés B1
- Inglés A1
- Francés A1 (Francés L1)
- Introducción a la Calidad
- Calidad Aplicada
- Introducción a las Infraestructuras y la Conservación
- Infraestructuras y Conservación para no especialistas
- Introducción a las Relaciones Comerciales e Institucionales
- Relaciones Comerciales e Institucionales para no especialistas
- Introducción a las Finanzas
- Finanzas para no especialistas
- Introducción a los Recursos Humanos
- Recursos Humanos Aplicados
- Introducción a la Gestión Portuaria
- La Gestión Portuaria en el Port de Barcelona
- Introducción a la Gestión Documental
- Gestión Documental Aplicada + Comunicación escrita en catalán
- Introducción al Sector y la Estrategia Portuaria
- Sector y Estrategia Portuaria Avanzado
- Introducción a la Seguridad y al Medio Ambiente
- Seguridad y al Medio Ambiente para no especialistas
- Introducción a la Náutica y a los Sistemas de Ayuda a la Navegación



- Introducción a la PRL
- Básico en Prevención de Riesgos Laborales
- Uso y Explotación de Sistemas (versión 2007)
- Sistema de posicionamiento IALA-DGPS

Estructura de la plantilla y equidad.

S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

% de mujeres sobre el total de trabajadores	27,54% (149 PAX.)
---	-------------------

Calculado como (Nº total de trabajadoras a 31.12.2012 / plantilla media anual) *100

S_11 Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.

% de mujeres fuera de convenio	3,99%(18/541)*100	(18PAX.)
	25,71% (18/70)*100	(18 PAX.)

Calculado como (Nº de trabajadoras fuera de convenio / total de trabajadores fuera de convenio a 31.12.2012)

S_12 Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

% Trabajadores fijos > 50 años (De 51 años en adelante)	30,13% (163 PAX.)
--	-------------------

S_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

% Trabajadores fijos < 30 años (Menores e iguales a 29 años)	2,77% (15 PAX.)
---	-----------------

Seguridad y salud en el trabajo

S_14 Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF).

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)

	2010	2011	2012
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	8,74	14,99	17,48

**S_15 Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG).**

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)			
	2010	2011	2012
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,21	0,31	0,21

S_16 Evolución del índice de absentismo anual.

Evolución del índice de absentismo anual (IA)			
	2010	2011	2012
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	2,47 %	2,17 %	5,20%

S_17 Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales.

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2012		
Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
916	541	1,69

S_18 Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y en materia de protección.

Nº de ejercicios o simulacros en materia de protección	1
Nº de ejercicios o simulacros en materia de seguridad	32

S_19 Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.**Empleos directos generados por el sector Port de Barcelona: 13.365 empleos**

Datos extraídos del Estudio de Impacto económico del Port de Barcelona del año 2006 (elaborado en 2009). Metodología del estudio basada en el análisis input-output.

La metodología del estudio se ha basado **en un análisis del modelo input output**, en el que se encuentran reflejadas y cuantificadas las transacciones económicas de los sectores en los que está clasificada la actividad económica de Cataluña.



Para este análisis se ha partido de la última tabla input-output (TIO) de Cataluña disponible y publicada por el Instituto de Estadística de Cataluña. Como esta tabla está referenciada al 2001, como primer paso del trabajo se ha realizado una tarea de actualización que ha dado como resultado la **estimación de una nueva TIO para el año 2006**.

El siguiente paso ha consistido **en añadir e individualizar en la TIO del 2006 un nuevo sector como es el del "Port de Barcelona"**. Debido a que en la tabla oficial, el Port de Barcelona forma parte del sector "Actividades Anexas al Transporte", sector que agrupa la explotación de los aeropuertos, autopistas y también de los puertos, **la configuración del Port como un sector propio ha sido fundamental para calibrar con rigor todo el análisis de impacto económico del Port. A la vez, también ha permitido conocer la estructura productiva y comercial del Port de Barcelona**.

El trabajo de campo ha consistido **en confeccionar una muestra de empresas bajo el criterio de caracterizar todas las actividades realizadas por las empresas de la Comunidad Portuaria**. Se partió de un tamaño muestral de **131 empresas** a las que se les solicitó, mediante un cuestionario, información relacionada con su actividad económica. El nº de respuestas obtenido y validado fue de 58 empresas. Complementariamente, mediante estimación por medios indirectos se obtuvieron datos para 26 empresas más. En conjunto se ha completado un tamaño muestral de 83 empresas con **un grado de representatividad del 64%**.

Para la construcción del universo de la muestra ha sido necesario elaborar el censo de empresas del Port que recogiera de forma fidedigna toda la actividad del Port de Barcelona y recabar información sobre el volumen de facturación y número de empleados de todas las empresas. Estas variables se han utilizado para elevar los resultados de la muestra a todo el universo poblacional. Señalar que, el censo total de empresas del Port englobaría un total aproximado de 492 empresas.

S_20 Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.

En las prescripciones particulares en general se requiere el cumplimiento de la ley de prevención y los Reales Decretos de acompañamiento, en caso de concesiones o autorizaciones se establecen un genérico de cumplimiento normativo.

La Autoridad Portuaria no tiene atribuida legalmente ninguna función de supervisión del cumplimiento de la normativa de prevención de las empresas que operan en el Puerto.

La autoridad laboral dependiente de la Comunidad Autónoma es la competente en estos temas.

S_21 Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.

La APB actúa bajo la normativa vigente establecida por la Ley 31/1995 de PRL en sus RD's de desarrollo.

Respecto al RD 1627/1997, de Obras en Construcción, el Departamento de Infraestructuras y Conservación de esta APB se responsabiliza de designar al Coordinador de Obra en Ejecución, por medio de un SPA para las obras de carácter contractual pequeñas medianas y de gran presupuesto.

En lo referente al RD 171/2004, sobre Coordinación de Actividades Empresariales (CAE), la APB designó a un Coordinador de Actividades Preventivas al amparo del artículo nº 13 del mencionado RD. Desarrollando la CAE con un protocolo específico propio y para aquellos trabajos de carácter contractual para el mantenimiento y conservación de los enseres e inmuebles propios de la APB.

La APB por medio de los coordinadores del SPP y del SPA, se relacionan con los Servicios de Prevención de las empresas y concesiones, situadas en la comunidad portuaria, sólo en los casos de trabajadores propios o ante aquellas empresas en régimen contractual con la propia APB, que requieren actuar dentro de los lugares de trabajo de dichas empresas.



S_22 Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.

El Servicio de Prevención no dispone de ningún estudio actual que permita responder a este ítem.

S_23 Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.

- X Jornada de Prevención de riesgos laborales y Responsabilidad social corporativa.

Relaciones con el entorno

Política de la Autoridad Portuaria en sus relaciones con el entorno social

La política es el conjunto de principios generales que establecen el marco de referencia para desarrollar nuestra actividad con el entorno social.

- Participar en proyectos de desarrollo socioeconómico, cultural, educativo y ocio que favorezcan el crecimiento humano
- Impulsar actividades socialmente responsables entre las empresas del Port de Barcelona hacia la sociedad con la finalidad de promover y informar

A continuación se detallan las iniciativas en las que se ha implicado la APB en relación con su entorno social durante 2012.

El 2 de junio, el Port de Barcelona participó por tercer año, en la iniciativa solidaria a favor de la lucha contra la enfermedad neurodegenerativa del Alzheimer. Unas 250 personas y unos 50 vehículos (camiones de transportistas, vehículos de bomberos, grúas, policía nacional, guardia civil, ambulancias, vehículos de Policía Portuaria y vehículos de la APB (conducidos por personas voluntarias), dibujaron en la explanada de la terminal TERCAT del Port de Barcelona el mensaje **“Stop Alzheimer”**. El mensaje, fotografiado desde un helicóptero, se estampó en diferentes materiales para recaudar fondos destinados a la Fundación Pasqual Maragall. La acción solidaria finalizó con la celebración de un acto de agradecimiento en el mes de julio, celebrado en la sede de la Autoridad Portuaria, en el que se presentó el vídeo “making of” de la iniciativa (<http://www.fpmaragall.org>).

Como resultado de las votaciones realizadas por las personas trabajadoras, en el mes de agosto, se destinó a la **Fundación Arrels** el 0,2% de la facturación anual por la emisión del Cheque Gourmet correspondiente a 2011. La fundación Arrels está dedicada a la atención de personas sin hogar en la ciudad de Barcelona y su principal objetivo es colaborar en el desarrollo integral de las personas en situación de exclusión social.

Junto con la Sociedad de prevención FREMAP, el Port de Barcelona organizó, el 8 de noviembre, la **X Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria**. En la sesión se abordaron, en materia de responsabilidad social, cuestiones como el Programa tRanSparÈncia, el bienestar de las tripulaciones, la presentación de los servicios socialmente responsables de la Fundación Tot Raval y los riesgos psicosociales. Aspectos como los intangibles de la prevención, los riesgos y las medidas preventivas en espacios confinados, la gestión sanitaria al Port, la seguridad vial en el ámbito laboral y el soporte de la Mutua de accidentes a las empresas en momentos de crisis han sido tratados en el marco de la Prevención de Riesgos Laborales. Con la participación de 102 personas se ha obtenido una respuesta satisfactoria a la convocatoria que, nacida del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, tiene por objetivo reflexionar sobre la PRL y la RSC.

Per séptimo año consecutivo, la APB ha promovido la campaña **“Nadal solidari”** entre las empresas del Port. Del 11 al 13 de diciembre tuvo lugar la recogida de alimentos con el objetivo de hacerlos llegar a las personas de nuestro entorno más necesitadas. Se donaron 1.044 kg de alimentos que se entregaron en la Fundación “Banc dels Aliments de Barcelona”. A destacar, el volumen de donaciones y la



implicación directa de WTCBarcelona y la Fundación Cares que, respectivamente, han cedido espacio para almacenar las donaciones y han colaborado en la logística del transporte.

En el mes de diciembre se firmó el documento de voluntades (entre empresas, administraciones y organismos) que representa el primer paso para el proyecto **“Barcelona Clúster Náutico”**. Su objetivo es dinamizar la actividad del sector náutico y entre los principales compromisos se encuentran la investigación, la formación y la generación de empleo.

Por último, y fruto de iniciativas de algunos grupos sociales de la APB, en especial desde la sección de baile del club deportivo, se han llevado a cabo actividades lúdicas para recaudar fondos destinados a varias organizaciones sin ánimo de lucro, como el Banc dels Aliments o la Marató de TV3, en 2012 dedicada a la lucha contra el cáncer.



Principios de gestión del medio ambiente

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) aprobó en 2003 la Declaración de Política Ambiental del Port de Barcelona, en la cual asumía que las consideraciones ambientales debían ocupar un lugar preferente en la adopción de sus estrategias, políticas y actuaciones.

Esta declaración va más allá del cumplimiento de la normativa ambiental que le sea de aplicación, y hace especial énfasis en la utilización racional de los recursos naturales, la integración de la variable ambiental en el proceso de contratación de obras, servicios y suministros, y el fomento entre los miembros de la Comunidad Portuaria de las actuaciones que significan una mejora o una ventaja desde el punto de vista medioambiental.

La política medioambiental del Port de Barcelona se estructura en cuatro ejes:

1. **Medir**, con precisión y mediante indicadores de gestión, **el impacto de la actividad que la instalación portuaria genera** en su entorno y en el medio ambiente.
2. **Optimizar la gestión medioambiental** para minimizar los impactos negativos, involucrando a las empresas de la Comunidad Portuaria, tanto en la medida y diagnóstico como en la acción coordinada.
3. **Posicionar activamente el Port de Barcelona en los foros y organismos** locales, nacionales e internacionales y participar en proyectos e iniciativas coincidentes con los hitos y los objetivos estratégicos.
4. **Impulsar la innovación y la participación** de las personas que trabajan en el Port de Barcelona para promover ideas, iniciativas y proyectos que le hagan crecer en eficiencia y sostenibilidad, calidad y responsabilidad, y en reputación social.

Vigilancia y gestión del medio ambiente

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

Gestión ambiental

A_01 Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

- Disponibilidad de un Sistema de Gestión Ambiental (EMAS, ISO 14001:2004 o PERS)

	Si, completamente certificado	X	No, pero esta fase de proyecto
	No, pero está en fase de implantación		No y no está proyectado
- Norma de referencia seguida para la implantación del Sistema de Gestión Ambiental

	EMAS	X	ISO 14001:2004	x	PERS
--	------	---	----------------	---	------
- Gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA en 2012

Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA	0	€
--	---	---



(Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0	%
Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA	0	€
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100	0	%

A_02 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

- Se ha llevado a cabo algún trabajo o programa de medición, o caracterización ambiental durante el ejercicio 2012. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.)

Si No

- Aspectos que se han medido o caracterizado durante el periodo 2011

<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad del agua o sedimentos	<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad de suelos
<input checked="" type="checkbox"/>	Calidad del aire	<input type="checkbox"/>	Ruidos
<input type="checkbox"/>	Espacios o especies protegidos	<input type="checkbox"/>	Otros hábitats o especies.

- Información económica durante el ejercicio 2012 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

Inversiones en caracterización medioambiental	-	€
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	-	%
Gastos en caracterización medioambiental	256.972,08	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,017	%

A_03 Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.

- Atribuciones de la Autoridad Portuaria en materia de limpieza de superficie terrestre y de la lámina de agua, y responsabilidades de otras administraciones y de operadores.

La AP es responsable de la limpieza terrestre de las zonas comunes (viales y zonas públicas) y de la lámina de agua (zona I).

- Información económica durante el ejercicio 2012 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

Gastos en limpieza terrestre	654.342,95	€
Área superficie terrestre de servicio	10.781.960,00	m2



Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,06	€/m2
Gastos en limpieza de lámina de agua	293.403,99	€
Área superficie zona I	9.021.488,00	m2
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,03	€/m2

A_04 Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	17
Número de trabajadores que tienen acreditado el haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario:	52
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2012	11,46

Calidad del Aire

A_05 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas

- Principal causa de deterioro de la calidad del aire del puerto

Emisiones de polvo y partículas Gases de combustión CO, NOx, SOx, etc

Otros. Indicar:

- Inventario y valoración los focos de emisión a la atmosfera existentes en el puerto.

Si En implantación En proyecto No está previsto

- Focos de emisiones relevantes presentes en el puerto

Tipo de actividad	Orden de relevancia	Numero de focos
<ul style="list-style-type: none"> Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie) 	5	3
<ul style="list-style-type: none"> Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional) 	2	3



<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos.(Calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos.) 		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actividades industriales en concesiones (Calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera) 	6	3
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limpieza y pintura de cascos de barcos (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie) 	8	1
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras 	4	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar 	7	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisiones procedentes de motores de vehículos 	3	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados 	1	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Otras actividades (especificar cuáles) 		

A_06 Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

- Disponibilidad de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales

Si
 No

- Descripción del modo de acceso y la mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

Las quejas llegan al Centro de Control de la Policía Portuaria y se activa el procedimiento ambiental correspondiente, transfiriéndose al responsable del Departamento de Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria.

- Quejas recibidas durante el año 2012 ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad del puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
Polvo debido a operaciones con graneles sólidos	0	
Humo de barcos	3	Policía portuaria, vecinos
Emisiones irritantes y odoríferas	1	Policía portuaria, concesiones vecinas

- Actuaciones realizadas durante el año 2012 por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.



Actividad causante de la queja	Actuación
Manipulación de graneles sólidos	Limpieza explanada, regulación tráfico y paralización de operativas por condiciones meteorológicas
Emisiones irritantes y odoríferas	Procedimiento consensuado con Policía portuaria para averiguar origen o causa
Humo de buques	Apertura expediente informativo para aclarar las causas

- Evolución del número de quejas:

	2010	2011	2012
Número de quejas	8	9	3

A_07 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas.

- Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones contaminantes del aire.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.



X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Firmas de convenios de buenas practicas
X	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son: <ul style="list-style-type: none"> a. Pantallas cortavientos b. Sistemas de riego de acopios de graneles y viales c. Sistemas lava ruedas d. Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento e. Parada operativa por velocidad del viento adversa
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Otras medidas adoptadas. Especificar cuáles: potenciación del tráfico con FF.CC. para graneles y contenedores

- Verificación de si concesiones y operadores de servicios portuarios satisfacen los requisitos administrativos y de control establecidos por la ley 33/2007 y RD 100/2011 de calidad del aire.

Si

En implantación

En proyecto

No está previsto

A_08 Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas.

- Estaciones fijas de medida de la calidad del aire, operativas durante 2012.

Si

No

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
Captadores de alto volumen	Correus	Calidad aire puerto Vigilancia alérgeno soja	PM10 PST
Captador de alto volumen	Sant Antoni	Vigilancia alérgeno soja	PST
Captador de alto volumen	Dàrsena Sud	Calidad aire puerto	PM10, PM2.5
Captador de alto volumen	Port Vell	Calidad aire puerto- ciudad	PM10, PM2.5
Captador de alto volumen	Unitat Mòbil (ubicación fija)	Calidad aire puerto	PM10
Captador de alto volumen	Porta Coeli	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM10
Captador de alto volumen	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM10
Captador sedimentables	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	Partículas sedimentables
Analizador automático	Dàrsena Sud	Calidad aire puerto	SO2, H2S
Analizador automático	Unitat Mòbil (ubicación fija)	Calidad aire puerto	SO2, H2S, NO2, BTX



Colector agua lluvia	Dàrsena Sud	Calidad aire puerto	pH, conductividad, aniones, etc.
----------------------	-------------	---------------------	----------------------------------

- Realización de campañas de medida o algún estudio sobre la calidad de aire debido a la actividad el puerto.

Si No

Informes mensuales y anual del Estado del Medio Atmosférico Portuario.

Vigilancia atmosférica mensual de las obras portuarias.

Proyecto APICE. Está financiado con fondos FEDER dentro del Programa MED 2007-2013 (contribución de las emisiones de los puertos a la contaminación del aire de las ciudades portuarias y medidas para su reducción)

- Disponibilidad de algún acuerdo con el ayuntamiento o con la comunidad autónoma en materia de vigilancia de la calidad del aire.

Si No

Plan de reducción de la contaminación de PM10 y de NO2 (Generalitat de Catalunya).

Vigilancia de la descarga de haba de soja (Agencia de Salud Pública de Barcelona).

A_09 Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto

Contaminante	Valor medio anual µg/m3	Nº de superaciones del valor limite diario.
Partículas PM 2,5	14	-
Partículas PM10	32	34 (diario)
SO2	2	0
H2S	8,1	9 (semihorario) 3 (diario)
NO2	45	65 (horario)
Benceno C6H6	5	-

- Estudios específicos de calidad del aire

Informes mensuales y anual del Estado del Medio Atmosférico Portuario. Vigilancia atmosférica mensual de las obras portuarias



A_10 Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto.

- Indicar cuáles de los siguientes focos de contaminación del agua de las dársenas están presentes en el puerto o puertos y son relevantes.

Procedencia del vertido	Orden de relevancia
Aguas residuales urbanas no depuradas	2
Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR's)	
Ríos, arroyos, ramblas o acequias	
Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar	5
Vertidos industriales de concesiones portuarias	
Obras	3
Dragados	
Limpieza y chorreos de cascos de barcos	
Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos	6
Vertidos no reglamentarios procedentes de buques(sentinas, etc.)	7
Derrames en carga/descarga de graneles sólidos	10
Repostado y avituallamiento de buque en muelle	8
BUNKERING de buques fondeados	
Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos	9
Otros vertidos (indicar cuáles)	
Bunkering con buques en puerto	1
Sistema de saneamiento	
Pescadores	4

- Principales causas de deterioro de la calidad de las aguas del puerto.

Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc.
 Vertidos urbanos al puerto

Vertidos de concesiones
 Vertidos accidentales

Otros. Indicar:

- Inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas del puerto.

Si

En implantación

En proyecto

No está previsto

- Metodología utilizada (ROM, etc.):



A_11 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto. Medidas administrativas, operativas y técnicas.

- Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar o controlar la calidad de las aguas del puerto.

x	Implantación de programa ROM 5.1
x	Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
	Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
x	Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
	Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
x	Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.
x	Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
x	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
x	Mejoras en red de saneamiento.
	Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
	Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.)
x	Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
x	Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.
x	Convenios de buenas prácticas.
x	Desarrollo y aprobación de planes interiores de contingencia (PICCMA)
x	Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental

- Existencia de medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria para controlar y mejorar la calidad de las aguas portuarias que figuran en el plan hidrológico de cuenca.

Residuos Buque, Gestión CEDEX materiales de dragado, vigilancia masas de agua según DMA y ACA...

- Verificación de si las concesiones disponen de los permisos que le sean de aplicación en materia de vertidos.

Si
 En implantación
 En proyecto
 No está previsto

A_12 Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.

- Durante el año 2012 la Autoridad Portuaria realizo alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Si
 No



- Indicación de si las campañas de medida obedecen a programas continuos de control (ROM 5.1, DMA, etc.), o por el contrario son consecuencia de problemas puntuales y las razones de los mismos:

DMA

- Tipo de parámetros que se han medido:

Indicadores	
Físico-químicos	X
Turbidez/Sólidos en suspensión	X
Nutrientes	X
Clorofilas	X
Metales pesados	X
Pesticidas	X
Otros microcontaminantes orgánicos	X
Indicadores biológicos	X

- Existencia de convenios con la administración ambiental competente en materia de caracterización de la calidad del agua portuaria, como puedan ser colaboración en el desarrollo de campañas de medidas periódicas o colaboración en la toma de muestras en caso

No hay convenios. Existe un acuerdo "entre administraciones"

A_13 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales.

- Porcentaje de superficie con recogida y tratamiento de aguas residuales

Tipo de tratamiento	% de superficie
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido)	100
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR	100
Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas	0

- Responsable de la gestión de la red de saneamiento (Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, etc.).

Autoridad Portuaria como titular de la red



- Principales actuaciones de mejora de la red de saneamiento realizadas por la Autoridad Portuaria

Este año no se han llevado a cabo actuaciones significativas

A_14 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales.

- Grado de cobertura y tipo de la red de recogida de pluviales.

Tipo de red	% de superficie
Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales independientemente de que el agua sea tratada o no)	84
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales que vierten en el colector del ayuntamiento, o que reciben algún tratamiento antes de su vertido al mar. Se puede considerar tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta).	66

A_15 Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.

- Datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto durante el año 2012.

Nº de embarcaciones	3
Frecuencia de la limpieza	diaria
Peso de los residuos recogidos en t	118

A_16 Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA)

- Papel adoptado por la Autoridad Portuaria ante vertidos accidentales y marco de colaboración con Capitanía Marítima y SASEMAR en dichas situaciones

Se colabora con Capitanía Marítima y SASEMAR, según caso a caso

- Responsable de la limpieza de vertidos, en aquellos casos de vertidos accidentales que no suponen activación del PICCMA

APB

- Grado de desarrollo , actualización y aprobación de los planes interiores de contingencia del puerto:

Correcto

- Medios que dispone la A.P. para atender las contingencias por vertidos (Longitud de barreras, numero de eskimers, etc.)



3 embarcaciones
420 m barreras en borde muelle
400 m barreras en almacén
1000 m barreras y esterillas absorbentes

- Número de veces que se ha activado el PICCMA durante 2012 y nivel de activación:

Nivel de activación	Nº activaciones PICCMA
Activaciones N1	16
Activaciones N2	6
Activaciones N3	0

A_17 Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.

- Descripción de actividades de la A.P. que generan vertidos de aguas residuales (oficinas, talleres, tinglados, etc.) y si éstas son urbanas (ARU), industriales (ARI) o mixtas

La APB sólo genera aguas residuales sanitarias
--

- Estimación de los volúmenes generados durante 2012 (6% del agua total de Conservación.)

Volumen total	31.648 m ³
Volumen ARU	31.648 m ³
Volumen ARI	0 m ³
Volumen mixtas	0 m ³

- Destino de dichas aguas residuales:

Colector municipal	x
Fosa séptica	
Tratamiento propio	

Ruidos

A_18 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.

- Focos de ruido que están presentes en el puerto y son relevantes.

Tipo de actividad	Orden de relevancia
Tráfico de camiones	5
Tráfico ferroviario	7
Maquinaria portuaria	2
Manipulación de chatarra	4
Manipulación de contenedores	8



Movimiento terminales RO-RO	
Actividad industrial en concesiones.	
Buques atracados	6
Obras	3
Locales de ocio	
Otras actividades (indicar cuáles)	
Mantenimiento y reparación de barcos	1

A_19 Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

- Existencia de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales

Si No

- Descripción, modo de acceso y mecánica del proceso seguido en la gestión de quejas medioambientales.

Las quejas llegan al Centro de Control de la Policía Portuaria y se activa el Procedimiento Ambiental correspondiente.

- Número de quejas recibidas durante el año 2012 ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
PROCEDIMIENTO Nº3.4: Ruido procedente de un buque	0	
Ruido actividad reparación embarcaciones	2	Vecinos de áreas residenciales colindantes

- Evolución del número de quejas:

	2009	2010	2011	2012
Número de quejas	0	0	0	2

A_20 Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica

- La Autoridad Portuaria ha elaborado un mapa de ruido del puerto.

Si No, pero está en desarrollo
 No, pero está en proyecto No, y no está previsto

- El puerto está incluido en el mapa de ruido elaborado por algún municipio

No
 Si

Puerto:
Municipio:



- El puerto está incluido dentro del plan de acción acústica elaborado por el ayuntamiento.

Si

No

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria está elaborando el Mapa de ruido que será incluido en el Mapa Estratégico de Ruido del Ayuntamiento de Barcelona.

A_21 Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria

- Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del puerto.

	Redes de medida acústica estables.
x	Campañas de medición de la calidad acústica.
x	Vigilancia/inspección por personal de la A.P.
x	Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.
x	Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
x	Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
x	Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
x	Limitaciones de actividad durante la noche.
	Instalación de pantallas acústicas.
x	Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.

Gestión de residuos

A_22 Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos.

Tipo de residuo	Porcentaje de residuo generado por la Autoridad Portuaria (t residuo valorizado/t residuos totales)×100
Papel/cartón	10,26%
Envases ligeros	2,27%
Vidrio	4,11%
Chatarra	3,7%
Runas	48,89%
Defensas marinas	9,79%
Pilas	0,04%
Fluorescentes	0,07%
R. Informáticos	0,37%



Tóneres	0,22%
Recogidas puntales no especiales	3,31%
Recogidas puntales de residuos especiales	2,71%
Jardinería	14,26 %

- Existencia de una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos.
 Si En implantación En proyecto No previsto
- Realización de una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. En caso contrario informar del estado
 Si En implantación En proyecto No previsto
- Disponibilidad de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluido limpieza).
 Si En implantación En proyecto No previsto

Plan de Gestión de los Residuos del Puerto de Barcelona del 2003 (no se incluye la limpieza).

- Porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que han seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados durante el año 2011.

Tipo de residuo	Recogida Separada (t residuos separados / t residuos totales generados)	Valorización (t residuos valorizados / t residuos totales generados)
R.S.U	41,97 %	0 %
Recogidas puntales no especiales	1,92 %	1,90 %
Residuos Peligrosos	0,55 %	0,55 %
Aceites	1,02 %	1,02 %

Porcentaje de recogida separada: 58,03%

Porcentaje de residuos valorizables: 58,00%

- Realización de una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.
 Si En implantación En proyecto No previsto

Carácter de los residuos recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, *durante el año 2011.*

En la siguiente tabla se especifica la cantidad que se ha destinado al vertedero en el 2011.



Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en t	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	299,5	41,97
No Peligrosos	0,14	0,02
Peligrosos		

A_23 Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.

Sectores principales de generación de residuos gestionados por la APB: bares/restaurantes, limpieza, oficinas y obras menores. También se gestionan los residuos que se encuentran abandonados en el recinto portuario.

Los residuos Marpol aunque también se consideren como una de las actividades principales en el Puerto, los volúmenes recogidos no se han incluido en la contabilización de residuos que se gestionan por la APB, ya que, se tratan por otro sistema.

- La Autoridad Portuaria ha realizado algún inventariado o caracterización del volumen y tipo de residuos generados por concesiones y prestadores de servicios.

Si En implantación En proyecto No previsto

- Cómo se realiza dicho inventario.

En el 2003 se elaboró el Plan de Gestión de los Residuos del Puerto de Barcelona donde se incluye las diferentes tipologías de residuos y sus cantidades respectivas generadas en la Concesiones.

- En caso de que no se realice una contabilidad de concesiones, informar si se realiza alguna contabilidad de los residuos generados en la comunidad portuaria, y que grupos de residuos se contabilizan (zona pesquera, limpieza, puntos limpios, etc.).

En el 2004 se implantó de forma progresiva los Circuitos de recogida integral de residuos (Banales, cartón, chatarra y madera) para las Concesiones del recinto portuario con la finalidad de: minimizar el volumen de residuos con destino al vertedero y para conseguir un ahorro económico al aumentar el número de empresas. La participación a los circuitos es totalmente voluntaria. Actualmente hay 37 empresas adheridas.

- Fuentes de residuos que están presentes en el puerto y son relevantes. Orden de importancia de las mismas.



El orden de prioridad que se especifica está en función de las actividades que gestiona directamente la APB y dispone de la información completa:

Tipo de fuente o actividad	Orden de importancia
Entrega de desechos MARPOL	1
Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc.)	
Pesca (embalajes, redes, restos de pescado, etc.)	
Restos de barreduras de movimiento de gráneles sólidos.	
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	2
Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)	3
Limpieza de vertidos accidentales	6
Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio	4
Obras (concretamente obras menores)	5
Actividades de concesiones generados por concesiones	
Limpieza de fosas sépticas	7
Mantenimientos de maquinaria	
Otras actividades	

- Comentarios

Los residuos Marpol, de Obras (no comprenden las obras menores) y de la zona de Port Vell no se incluyen en el volumen de residuos gestionados por la APB, ya que se tratan por otras vías.

A_24 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria.

- Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos en el puerto.

	Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto
x	Seguimiento periódico a concesiones y prestadores de servicios portuarios para comprobar el seguimiento de los requisitos administrativos establecidos por la ley de residuos.
	Normas de obligado cumplimiento
x	Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados
x	Guías de buenas prácticas o Códigos de conducta ambiental.
	Centros de transferencia promovidos por la Autoridad Portuaria
	Puntos limpios con recogida separada
	Zonas de compostaje y zonas de secado de residuos inertes.
x	Convenios de buenas practicas
x	Campañas de sensibilización
	Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria



- Verificación de si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos para sus actividades.

Si En implantación En proyecto No está previsto

- Realización de dicha comprobación y frecuencia.

Se aplica para los operadores de concesiones que soliciten la bonificación de la tasa de actividad.

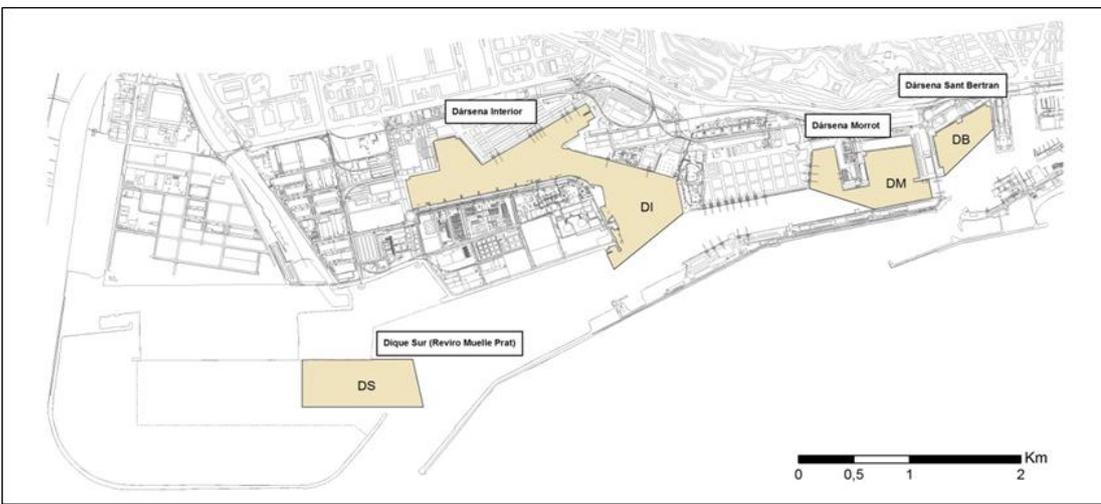
A_25 Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España.

- Desarrollo de posibles dragados y las motivaciones de los mismos, explicando la importancia de este proceso para garantizar la competitividad, operatividad y seguridad del puerto.

DRAGADO DE MEJORA DE CALADOS Y DE RECUPERACIÓN DE CALADOS ENBORDES DE MUELLE 2012

Los medios técnicos empleados para la ejecución del proyecto han sido una draga hidráulica de succión autoportante (ELBE) para la mejora de calado, y un equipo compuesto por un gánguil con cuchara (Aldámiz) y un gánguil (Aldámiz XI) para los trabajos de recuperación de calado.

En la imagen que se muestra a continuación se puede observar la ubicación de las zonas de dragado:



El volumen total de materiales dragados ha sido de 425.500 m³, siendo 360.500 m³ los sedimentos dragados para la mejora de calado y 65.000 m³ los áridos procedentes de las operaciones de recuperación de calado.

En la tabla que se presenta a continuación se indican los volúmenes dragados en cada muelle, la categoría de los materiales obtenidos según establece el CEDEX, su destino y el equipo utilizado para la extracción de los mismos:

Muelle	Volumen (m ³)	Categoría CEDEX	Destino	Equipo
Mejora de calado				
Reviro Nuevo Contradique	8.500	Cat. I	Zona exterior autorizada	ELBE
Dársena Morrot	127.000	Cat. I	Zona exterior autorizada	ELBE
Dársena Sur Centro	18.000	Cat. I	Zona exterior autorizada	ELBE
Reviro Bocana Sur (Muelle Prat)	207.000	Cat. I	Zona exterior autorizada	ELBE
Recuperación de calado				
Muelle Costa	11.000	Cat. I	Zona exterior autorizada	ELBE



DIMENSION AMBIENTAL

	13.800	Cat. I	Zona exterior autorizada	Aldámiz XI
Contradique Norte	6.700	Cat. I	Zona exterior autorizada	Aldámiz XI
Adosado	7.000	Cat. I	Zona exterior autorizada	Aldámiz XI
Contradique Sur	2.000	Cat. I/II	Zona exterior autorizada /Fosa Transferencia	Aldámiz XI
Poniente Norte	600	Cat. I/II	Zona exterior autorizada /Fosa Transferencia	Aldámiz XI
Álvarez de la Campa	2.600	Cat. I/II	Zona exterior autorizada /Fosa Transferencia	Aldámiz XI
Príncipe de España	4.300	Cat. I/II	Zona exterior autorizada /Fosa Transferencia	Aldámiz XI
Muelle Energía	10.300	Cat. I/II	Zona exterior autorizada /Fosa Transferencia	Aldámiz XI
Dársena Sur 30ª	1.400	Cat. I/II	Zona exterior autorizada /Fosa Transferencia	Aldámiz XI
Dársena Sur 30C	1.300	Cat. I/II	Zona exterior autorizada /Fosa Transferencia	Aldámiz XI
33B	4.000	Cat. I/II	Zona exterior autorizada /Fosa Transferencia	Aldámiz XI

- Porcentaje de dragados contaminados según las RGMD del CEDEX (Categorías II y III) durante el año 2012 expresados como m3 dragados contaminados divididos entre los m3 dragados totales por 100

Volumen total de material dragado. (m3)	Volumen de material dragado de nivel II y III. (m3)	Porcentaje de material de nivel I y II, respecto del total
425.500,00	27.000,00 (nivel II)	93,65% (nivel I) 6,35% (nivel II)

- Razón del dragado

<input type="checkbox"/>	Primer establecimiento	<input checked="" type="checkbox"/>	Mejora de calado Ambiental	<input type="checkbox"/>	Preparación cimentación
<input checked="" type="checkbox"/>	Mantenimiento	<input type="checkbox"/>			

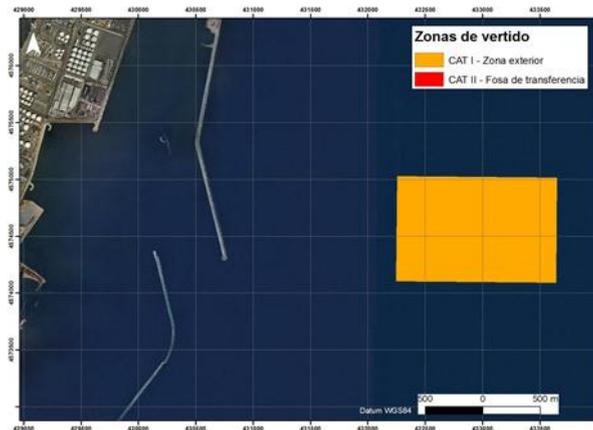
- Destino de los dragados contaminados:

Como se ha comentado anteriormente, los materiales dragados han tenido dos diferentes destinos en función de su categoría. En las tablas que se presentan a continuación se indican los destinos de cada material, su localización geográfica y el volumen:

Destino: Zona exterior autorizada

Tipo de material Categoría I

Volumen 398.500 m³



Destino: Fosa de Transferencia

Tipo de material Categoría II

Volumen 27.000 m³



- Medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado en la zona de extracción; en particular para reducir la turbidez en el punto de dragado.

Entre las medidas preventivas se ha realizado antes del inicio de los trabajos una modelización de la dispersión de finos, así como el análisis de especies objetivo pesqueras según el Reglamento Técnico-Sanitario para evaluar posibles incrementos de toxicidad en la pesca comercial.

Con la finalidad de evitar dragados y vertidos fuera de las zonas autorizadas se realiza un control de los rumbos entre la zona de extracción y de aportación, mediante seguimiento de la señal AIS (*Automatic Identification System*) que incorporan los buques. Se ha diseñado un sistema de visualización de la posición de los equipos de dragado en tiempo real desde un enlace al que puede acceder la Cofradía de Pescadores de Barcelona para el seguimiento ambiental.



Por último, entre las medidas adoptadas para minimizar el impacto de las obras, la empresa adjudicataria de los trabajos incorpora para el dragado de recuperación de calados un recinto antiturbidez con una pantalla perimetral de material geotextil que evita la dispersión de los sólidos en suspensión provocados por el proceso de dragado. Asimismo los equipos conocen la prohibición de realizar lavado de finos por rebose de la cántara (overflow).

A_26 Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.

- Relación esquemática de los espacios protegidos que puedan verse afectados por la *actividad portuaria* o sus ampliaciones:

Nombre	Tipo de espacio	Distancia al puerto
Delta del Llobregat	RED NATURA 2000 (LIC, ZEPA, RAMSAR)	0,05 Km aprox.
Costes del Garraf	RED NATURA 2000 (LIC Y ZEPA)	8,8 km aprox.

- Relación esquemática de algunas de las especies protegidas más significativas que pueden verse afectadas por la actividad portuaria o por obras emprendidas por el puerto:

<p>GARRAF</p> <p>FANEROGAMAS</p> <p><i>Posidonia oceánica</i></p> <p>DELTA LLOBREGAT</p> <p>ANELIDOS</p> <p><i>Mercierella enigmatica</i></p> <p>INSECTOS</p> <p><i>Iberodarcadion suturale</i></p> <p><i>Cicindela germanica ssp. catalaunica</i></p> <p><i>Ferrusacia disparata</i></p> <p>PECES</p> <p><i>Aphanius Iberus</i></p> <p>REPTILES</p> <p><i>Emys orbicularis</i></p> <p><i>Mauremys leprosa</i></p> <p><i>Hemydactilus turcicus</i></p> <p>AVES</p> <p><i>Ixobrychus minutus</i></p> <p><i>Charadrius alexandrinus</i></p> <p><i>Porzana pusilla</i></p> <p><i>Porzana parva</i></p> <p><i>Phalacrocorax carbo</i></p>

**A_27 Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes.**

- Informar si la Autoridad Portuaria ha realizado una cartografía bionomía submarina.

Si En desarrollo En proyecto No está previsto

Caracterización de los fondos de arenas del exterior de Port Ginesta

La Autoridad Portuaria de Barcelona, con carácter anual, lleva a cabo el estudio de caracterización de los fondos marinos de una zona aneja al Port Ginesta (Castelldefels). El objetivo principal de este estudio es valorar la calidad de los sedimentos que conforman los fondos marinos de esta área para su posterior deposición en la playa situada al sur del río Llobregat.

A_28 Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.

Nombre	Aportación de arenas a la playa situada al sur del río Llobregat
Lugar	Playa situada al sur del río Llobregat
Estado	aportación anual
Año	anual
Motivo	Declaración de Impacto Ambiental
Descripción	Dragado de arenas procedentes de la zona de acumulación de Port Ginesta (Sitges) mediante draga de succión y vertido en la playa situada al sur del río Llobregat (a unos 13 Km).
Inversión y gasto en €	Inversión: Gasto: 397.118,07 €

En cumplimiento con las indicaciones contenidas en la Declaración de Impacto Ambiental, la Autoridad Portuaria de Barcelona realiza con carácter anual el proyecto de aportación de arenas a la playa situada al sur del río Llobregat desde una zona aneja a Port Ginesta.

El proyecto se divide en dos fases: en primer lugar se lleva a cabo una caracterización fisicoquímica y de la macrofauna bentónica de los fondos a dragar y, en segundo lugar, se realiza un seguimiento ambiental de las obras de dragado y aportación de arenas a la playa con controles tanto durante la ejecución de las obras como una vez finalizadas las mismas.

En cuanto a la caracterización previa de la zona de dragado, se lleva a cabo la valoración de la calidad de los áridos existentes frente al dique de abrigo de Port Ginesta, con el propósito de evaluar la posibilidad de suministrarlos a la playa situada a poniente de la nueva desembocadura del río Llobregat.

En referencia al seguimiento ambiental de las obras de dragado, este se compone de varios controles. Por un lado se llevan a cabo unos controles específicos en la zona de dragado, como el análisis de la calidad de las aguas marinas, de los sedimentos y el control de la correcta ejecución de las operaciones de dragado desde el punto de vista ambiental. Por otro lado, se realizan muestreos y caracterizaciones específicas de los materiales extraídos en la cantara de la draga, siguiendo las indicaciones contenidas en el documento "Instrucción técnica para la gestión ambiental de las extracciones marinas para la obtención de arena" (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2010), además de llevar a cabo un seguimiento de los principales vectores ambientales que podrían ser afectados por la ejecución del proyecto. Por último, en la zona de vertido, se vela para minimizar el posible aumento de la turbidez generado por las operaciones de aportación de los sedimento en la playa.

La inversión total realizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona para la ejecución del proyecto de aportación de arenas a la playa situada al sur del río Llobregat, en el año 2012 ha sido de 397.118, 07 €, dividido en las siguientes partidas:



EXPEDIENTE	INVERSIÓN
Servicio de asistencia técnica y control ambiental de la obra: aportación de arenas a la playa situada al sur de Llobregat (5ª aportación)	3.239,28 €
Aportación de arenas a la playa situada al sur del Llobregat (6ª aportación)	363.548,83 €
Campaña de caracterización previa de la zona a dragar para la 6ª aportación de arenas	8.113,29 €
Regularización de la aportación de arenas a la playa situada al sur del Llobregat (4ª aportación)	2.850,00 €
Servicio de campañas hidrográficas 2012 en la playa del Prat de Llobregat	19.366,67 €
TOTAL	397.118,07 €

Ecoeficiencia

A_29 Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

- Porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

46 %

- Comentarios:

No se incluye la superficie cedida en régimen de autorización por períodos cortos como p.ej. 6 meses

A_30 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.

- Responsable de la gestión de la red de distribución de agua de puerto.

La Autoridad Portuaria
 Externalizado a
 Compañía Distribuidora.

- Responsable de la venta del agua en el puerto.

La Autoridad Portuaria
 Externalizado a
 Compañía Distribuidora.

- Grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de agua que consume directamente.

Mayor al 75%
 Entre 75% y 50%
 Entre 50% y 25%
 Inferior al 25%



- Consumo anual de agua de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (El consumo de agua de la Autoridad Portuaria se refiere únicamente al consumo en instalaciones propias y servicios comunes, no se contabilizara el agua suministrada a terceros)

	2009	2010	2011	2012
Consumo en m ³	229.142	235.796	340.695	243.446
Superficie zona de servicio en m ²	10.408.006	10.542.779	10.694.546	10.781.960
Ratio m ³ /m ²	0,022	0,029	0,038	0,022

- Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2012

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	6,00
Riego zonas verdes	5,00
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	0,00
Otros usos (indicar cuáles) salas bombeo, borde muelle, buques	89,00

- Los datos facilitados son

Son datos medidos
 Son datos y estimaciones
 Son estimaciones

- Medidas de ahorro de agua implantadas por la Autoridad Portuaria

Instalación de contadores para tener mejor conocimiento de consumos por aplicación y detectar pérdidas.

A_31 Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.

- Evolución de la eficiencia de la red consignada como tanto por ciento de los consumos que son controlados y registrados, respecto del total de agua distribuida.

	2009	2010	2011	2012
Eficiencia de la red en %	86,45	95,44	66,45	81,86



A_32 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kwh totales y como kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.

- Quien realiza la gestión de la red eléctrica de puerto

La Autoridad Portuaria Externalizado a

- Quien realiza (*) la venta de energía eléctrica a operadores del puerto

La Autoridad Portuaria Externalizado a

(*)Nota: Actualmente la APB no vende energía eléctrica a terceros.

- Grado, en que la Autoridad Portuaria, controla o registra las diferentes fuentes de consumo, del total de energía que consume o gestiona directamente.

Mayor al 75% Entre 75% y 50% Entre 50% y 25% Inferior al 25%

- Consumo anual de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años total y relativo a la superficie de servicio. (No se considerara energía consumida en instalaciones de la Autoridad Portuaria la energía suministrada a terceros.)

	2009	2010	2011	2012
Consumo en kWh	7.615.000	8.254.576	9.055.600	9.640,200
Superficie zona de servicio en m2	10.408.006	10.542.779	10.694.546	10.781.960
Ratio kWh /m2	0,732	0,783	0,847	0,877

(*)Nota: En el 2011 se suma el consumo de energía térmica de las oficinas del WTCB de la APB (en el 2009 y 2010 no se contempló). La energía térmica consumida en 2011 representa aproximadamente 800.000 kWh.

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2012:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales públicos	33,72
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	50,73
Estaciones de bombeo de aguas	4,15
Faros y balizamiento	1,27
Otros usos (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras video vigilancia, etc.)	10,14

- Los datos facilitados son

Son datos medidos Son datos y estimaciones Son estimaciones



- Medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica:

La reducción del consumo de las instalaciones de alumbrado exterior, se consigue a través de equipos de reducción de flujo instalados en cabecera: estos equipos tienen la misión de reducir el voltaje de las líneas de alumbrado exterior, bajando así el flujo lumínico y consecuentemente el consumo.

Además de esta medida, mediante un sistema de telegestión (que incluye equipos de medida electrónicos, relojes de programación horaria y módems de comunicación) se consiguen supervisar y automatizar las siguientes tareas:

- Supervisión y control automatizado de los equipos de regulación de flujo.
- Supervisión y control de los horarios de encendido y apagado del alumbrado exterior, reduciendo el consumo por funcionamiento irregular fuera de horas.
- Control de parámetros eléctricos para verificar el buen funcionamiento de las instalaciones, reduciendo la aplicación de recargos en la facturación.
- Supervisión del consumo de las instalaciones.

A_33 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de zona de servicio.

- Consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

	2009	2010	2011	2012
Consumo total de combustibles en m3	31.257,54	31.684,03	30.852,00	23.629,05
Superficie zona de servicio en m2			10.694.546	10.781.960
Ratio m3/m2	0,0029	0,0030	0,0029	0,0021

- Consumo por tipo de combustible durante 2012

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	99,38
Gasolina	0,43
Gas-oíl	0,16
Gas propano	0,02

- Consumo de combustibles por usos durante el 2012:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	99,38
Vehículos	0,43
Embarcaciones	0,03
Generadores	0,13
Otros usos	0,02

**Comunidad portuaria**

A_34 Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

- Condiciones exigidas con carácter general en prescripciones de servicio y en títulos concesionales

	Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad
x	Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de generar emisiones, vertidos, derrames o residuos.
x	Condiciones específicas sobre niveles de calidad del aire o vertidos
x	Referencia a prácticas operativas específicas para el control de aspectos ambientales
x	Exigencia de medidas técnicas específicas que prevengan o mitiguen emisiones, vertidos o derrames (sistemas de riego, exigencias en talleres, etc.)
x	Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo
x	Referencia al desarrollo de mantenimientos en zonas adecuadamente habilitadas para ello
x	Necesidad de contar con planes de mantenimiento de aquellos equipos o sistemas cuyo mal funcionamiento o estado puede originar emisiones, derrames o vertidos.
x	Exigencia sobre gestión de residuos
x	En movimiento de mercancías referencia a gestión de residuos de carga y de estibado de mercancías
x	Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios
	Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la ley 27/2007
x	En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa
	Extinción de licencia de prestación cuando el operador sea sancionado con carácter firme por infracción grave en materia de medio ambiente
x	Dotación de red de saneamiento y pluviales en concesiones
x	Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones