



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2016

Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

Este ejercicio se ha caracterizado por los avances decididos que ha hecho el Port de Barcelona entorno a los tres ejes de actuación que articulan los objetivos del III Plan Estratégico 2015 – 2020: crecimiento, competitividad y sostenibilidad.

Los resultados de tráfico y económicos del 2016 nos demuestran que avanzamos con solidez en la primera premisa, la del crecimiento. La expansión hacia un *hinterland* más extenso y cada vez más consolidado, los crecientes intercambios con el *foreland* a través de una intensa actuación comercial, y la eficiencia y la competitividad de los servicios portuarios, se han traducido en un crecimiento general del tráfico de mercancías en el Port y el incremento más importante de la década en el movimiento de contenedores. Destacan los resultados récord en tres tráficos estratégicos: la carga contenerizada de comercio exterior, que supera los 1,2 millones de TEU; los vehículos, que se acerca al millón de unidades, y el de pasajeros, de casi 4 millones.

En el ámbito económico, el menor beneficio registrado durante este ejercicio no es reflejo de la actividad del Port (de hecho, el tráfico total ha crecido un 3,4%), sino que se debe al hecho de que el 2015 fue un año excepcionalmente positivo, a causa de las ganancias extraordinarias obtenidas por la venta de activos financieros. Así, y a pesar de la reducción de las tasas por concesiones fruto de la nueva valoración de terrenos, el dinamismo de la actividad ha permitido que el importe neto de la cifra de negocio se haya mantenido estable. Mucho más relevante es la importante capacidad de generar recursos, que de nuevo el Port ha puesto de manifiesto. Los 86,3 millones de euros de *cash flow*, aparte de representar un 17% de incremento respecto del dato de 2015, han permitido reducir de manera sustancial el endeudamiento bancario a largo plazo, que ahora se sitúa en 303,9 millones de euros, y ejecutar inversiones por más de 26 millones de euros.

Las inversiones son un factor indispensable para ampliar y mejorar la infraestructura y, de esta manera, conseguir un puerto todavía más eficiente y competitivo. Este año se han adjudicado, entre otros, las obras del acceso viario y ferroviario en la futura terminal de ICL Iberia, y se ha iniciado la licitación de la ampliación del muelle Adossat, con el fin de ampliar la instalación polivalente Terminal Port Nou y liberar espacio para la futura terminal E de cruceros.



Con el fin de impulsar definitivamente el desarrollo de los accesos ferroviarios, se han firmado dos convenios con las entidades implicadas: uno para regular las aportaciones financieras necesarias, que serán de 77,2 millones por parte de Adif y de 72,6 millones por parte del Port y contarán con ayuda de la Comisión Europea a través del programa Connecting Europe Facility (CEF); y otro para conceder el traspaso a Adif de determinadas infraestructuras de la Generalitat de Catalunya y su inclusión en la red ferroviaria de interés general. Aun así a finales de año Adif todavía no ha licitado el proyecto principal de los accesos anunciado desde hace mucho tiempo.

También en el ámbito de la competitividad, éste 2016 hemos visto como se reforzaban o ponían en marcha diversas iniciativas de primer nivel. Así, el sello de calidad Efficiency Network, que se consolida con 5 años de trayectoria y 75 empresas adheridas, ha iniciado el proceso de renovación de los compromisos de la marca. Igualmente dirigidas a aumentar la eficiencia y excelencia de servicio de la Comunidad Portuaria, y ligadas a la innovación, se han puesto en marcha iniciativas que suponen un valioso factor diferencial de nuestro puerto. Por una parte, Port Challenge Barcelona es un programa de aceleración de empresas liderado por el Port con la colaboración del Founder Institute, que pretende potenciar la creación de negocios innovadores con base tecnológica para impulsar la competitividad en el entorno portuario. De otra, Port Links es una herramienta pionera en Europa que, a partir de otras experiencias previas propias –como la ecocalculadora- permite construir y comparar *online* cadenas de transporte vía Barcelona y ofrece información exhaustiva sobre diversos indicadores económicos y medioambientales.

Como en la iniciativa Port Links, el Port de Barcelona ha sido pionero en las últimas décadas en al ámbito de la sostenibilidad y lo seguirá siendo en los próximos años, ya que es uno de los pilares de su Plan Estratégico. En el 2016 hemos dado un paso importante con el Plan de mejora de la calidad del aire, que hace una apuesta firme por el gas natural licuado (GNL) como combustible alternativo de movilidad para barcos, camiones y maquinaria terrestre. Los escenarios de futuro plantean la necesidad de reducir sustancialmente las emisiones y la industria marítima no está exenta de la creciente exigencia social y empresarial de disminuir sus externalidades ambientales. Pues bien, desde el Port de Barcelona encaramos decididamente este reto, como hemos hecho en otros ámbitos.

Los últimos años hemos repetido y tomado conciencia que el negocio marítimo se encuentra en un proceso de cambio acelerado, marcado por una mayor competencia, cambios de dimensiones de los barcos, menores márgenes de beneficios y la exigencia de la



sostenibilidad de la actividad. En este entorno entendemos que nuestro papel no se debe limitar a adaptarnos a las circunstancias, sino que estamos en condiciones de reforzar nuestro liderazgo. Los datos y los hechos así lo demuestran. La estrategia está definida; los objetivos y los ejes de actuación para alcanzarlos, también; nuestro motor, el trabajo conjunto y cualificado de toda la Comunidad Portuaria, en marcha. Seguimos mirando al futuro y consolidando nuestro liderazgo.

Sixte Cambra

Presidente del Port de Barcelona

Texto: Mensaje del Presidente Memoria Corporativa 2016

Estrategia

En el contexto económico actual, con bajadas significativas de los tráficos a escala mundial, los puertos tienen que buscar nuevas soluciones para ser más competitivos. El Puerto de Barcelona ha puesto en marcha el Tercer Plan Estratégico, con el objetivo de **convertirse en el principal hub logístico del sur de Europa y del Mediterráneo** y un centro de concentración y distribución de cargas.

Los factores clave de éxito, son aquellos aspectos que imprescindiblemente se deben tener en cuenta al desarrollar una estrategia para lograr la misión y la visión, y que tienen que servir como fuente de inspiración en la formulación de los objetivos estratégicos.

Se han identificado cuatro factores clave de éxito internos en la APB, condiciones necesarias para conseguir los objetivos del Port de Barcelona:

- La orientación al mercado
- El liderazgo de la APB en la comunidad logística portuaria de Barcelona
- La excelencia en la gestión y la coordinación interna
- El cumplimiento del marco legal y la autonomía de gestión.

La misión del Port de Barcelona, fue definida en el Primer Plan Estratégico, 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.

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

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 World Trade Center Barcelona, Edificio Este Moll de Barcelona S/N de Barcelona, es un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propio, y tiene plena capacidad de obrar; depende del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean aplicables y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado.

El Real Decreto Legislativo 2/2011, del 5 de septiembre, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, determina los puertos que, como el de Barcelona, son competencia de la Administración General del Estado; regula la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico y financiero, y la policía; regula la prestación de servicios en estos puertos, así como su utilización; determina la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias



atribuidas por esta ley, y regula la designación de las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias

Competencias de la Autoridad Portuaria

El artículo 25 del citado Real Decreto Legislativo 2/2011 establece las competencias que corresponden a las Autoridades Portuarias y que se pueden resumir en las siguientes:

Planificación, construcción, y gestión del territorio, incluyendo las infraestructuras básicas (letras b, c y d del artículo 25 del RDL 2/2011).

Coordinación de los servicios portuarios, garantizando la eficiencia y calidad de estos: servicios propios, servicios concesionados y, en general, coordinando todas las operaciones en el ámbito portuario (letras a, d y g del artículo 25 del RDL 2/2011). Es necesario remarcar que la función de la APB dentro de la prestación de servicios portuarios es la gestión de los servicios directos, la regulación y control de los servicios concesionados y autorizados y la coordinación, medida de eficiencia y liderazgo de la totalidad de servicios portuarios.

Promoción comercial del puerto y de los servicios que se prestan, fomentando y coordinando las actividades industriales y comerciales que se desarrollan y estableciendo la coordinación entre modos (letras f y g del artículo 25 del RDL 2/2011).

Gestión de la seguridad y el medio ambiente, tanto del territorio como de los servicios (letra a del artículo 25 del RDL 2/2011).

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.

Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

a 31 de diciembre del 2016

Presidente

Sixte Cambra

Vocal nato

Francisco J. Valencia Alonso

Director general (no consejero)

José A. Carbonell Camallonga

En representación de la Administración General del Estado

Emilio Ablanedo Reyes

Severo Bueno de Sitjar de Togores

Rolando Lago Cuervo

En representación de la Generalitat de Catalunya

Jordi Aragunde Miguens

Antoni Llobet de Pablo

Lluís Mellado i Fontanet

Ángel Montesinos García

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

Janet Sanz Cid (Ayuntamiento de Barcelona)

Lluís Tejedor Ballesteros (Ayuntamiento del Prat de Llobregat)



En representación de las Cámaras de Comercio, de organizaciones empresariales y sindicales y de sectores relevantes en el ámbito portuario

Josep M. Basáñez Villaluenga

Carles Boy Rodríguez

José Pérez Domínguez

Xabier M. Vidal Niebla

Secretario (no consejero)

Román Eguinoa de San Román

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.

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 Estructura organizativa de la APB

El artículo 29 del RDL 2/2011 establece como órganos de gestión de las autoridades portuarias los siguientes.

- Como órganos de gobierno, el Consejo de Administración y el presidente
- Como órgano de gestión, el Director General
- Como órgano de asistencia, el Consejo de Navegación y Port

El Consejo de Administración está integrado por el presidente de la entidad, nombrado por la Generalitat de Catalunya; un vicepresidente, nombrado por los miembros del consejo, a propuesta del presidente; el director general de la APB, el secretario y 13 vocales.

Así mismo la organización interna de la APB se estructura en cinco subdirecciones generales:

- La **Subdirección General de Estrategia y Comercial**, que integra la Dirección Comercial y la Dirección de Desarrollo de Negocio



- La **Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria**
- La **Subdirección General de Infraestructuras y Conservación**
- La **Subdirección General de Económico Financiero**
- La **Subdirección General de Organización y Recursos Internos**, que integra tres direcciones: **Dirección de Organización y Consultoría de Negocio**, la **Dirección de Personas**, y la **Dirección de Sistemas de Información**

Además, el Área de Presidencia incluye:

- La **Secretaría General**
- La **Dirección de Auditoría Interna**
- La **Dirección de Comunicación**
- El **Adjunto a la Presidencia**

Y el área de Dirección general incluye:

- La **Dirección de Seguridad Corporativa**
- La **Dirección de Servicios Jurídicos**
- **Adjunto a Dirección General i Desarrollo Corporativo**

Hay que remarcar que, si bien los órganos de gestión de la Autoridad Portuaria están definidos por el RDL 2/2011, corresponde a estos órganos de gobierno y gestión la definición del resto de estructuras internas de la organización y, en este sentido, las funciones y responsabilidades de las diferentes subdirecciones y áreas de la entidad.

Hay que mencionar, también, el Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria de Barcelona, que es el órgano que materializa la voluntad de cooperación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona y todas las instituciones públicas y privadas que llevan a cabo su actividad en el ámbito portuario de Barcelona, con el fin de participar en su desarrollo futuro.



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.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENERALES DEL PORT DE BARCELONA					
Situación		Superficie terrestre		Dique Seco	
Latitud	41° 21' N	Muelles y atraques	1114,23 ha	Eslora	215 m
Longitud	2° 10' E	Rampas ro-ro	22,970 km	Manga	35 m
Mareas		Calados	26	Capacidad	Hasta 50.000Tn
Amplitud	125 cm	Remolcadores	Hasta a 16 m	Grúas	38
Entrada		Almacenamiento			
Bocana Sur	Orientación	166° / 346° v	Cubierto	203.304 m ²	
	Anchura	525 m	Descubierto	5.040.000 m ²	
	Calado	18.5 m			
Bocana Norte	Orientación	015° / 195° v			
	Anchura	278 m			
	Anchura	11,50 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.

Medidas de galibo de los principales accesos al recinto portuario.

El Port de Barcelona dispone de una línea de autobús 88 propia que recorre el recinto portuario, con origen en la avenida Paral·lel, junto a la estación de Metro Paral·lel de las líneas 2 y 3; y las líneas de autobús D20, H14, V11, 21, 91, 120 y 121.

Traslado parada bus Álvarez de la Campa - Agrícola 11010

Desde el 22 de septiembre de 2014, la empresa prestataria del servicio es Monbus. Los horarios y recorridos no varían.

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 29 km.; de los que 9,05 km son de ancho Ibérico, 4,543 km son de ancho métrico, 5 Km, de ancho mixto (Ibérico / métrico), 8 km, de ancho mixto (Ibérico / Internacional).y 2,25 km de ancho mixto (ibérico-europeo, métrico). El resto son vías de origen-destino.

RENFE sirve a una demanda diversa de tráfico: contenedores, carga general no contenerizada, 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 Príncep d'Espanya dispone de una terminal ferroviaria pública polivalente, principalmente dedicada a coches, productos siderúrgicos y contenedores.

Accesos terrestres

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

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

PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS

Durante el año 2016 el Port de Barcelona ha realizado una inversión total de 25,7 millones de euros, de los cuales 22,6 millones se han destinado al capítulo de las infraestructuras.

A continuación se describen las actuaciones más destacadas de este ejercicio

1) REHABILITACIÓN DEL MUELLE DE LEPANT

ADJUDICATARIO: SATO S.A. DE TRABAJOS Y OBRAS

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 7 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 862.026,25 €

Unas inspecciones rutinarias, realizadas con sonda multihaz, permitieron detectar la socavación y el descalce generalizado en gran parte de las alineaciones del muelle de Lepant. También se detectaron una serie de movimientos en superficie en la unión de los muelles de Lepant y Álvarez de la Campa.



En la explanada definida por ambos muelles, la Autoridad Portuaria promueve la implantación de una terminal de graneles sólidos de exportación, por lo que se ha llevado a cabo la rehabilitación y puesta a punto de los muelles y una mejora de calado.

Las obras han consistido en la adecuación y protección del pie del muelle en el ámbito del muelle de Lepant, la reparación de las juntas de los cajones que se encontraban en mal estado y de la base de los muelles mediante una inyección de hormigón, la nivelación del fondo afectado por las erosiones, la colocación de una protección contra futuras erosiones mediante una manta geotextil encima y el remate perimetral de hormigón.

2) ADECUACIÓN DE INTERSECCIONES FERROVIARIAS

ADJUDICATARIO: TECSA EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 5 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 881.024,80 €

En los últimos años el tráfico ferroviario en el Port de Barcelona se ha incrementado muy significativamente. Actualmente se llevan a cabo muchas actuaciones para adaptar circulaciones ferroviarias con ancho UIC, lo que hace prever también un crecimiento de estas. Todas las intersecciones entre la red ferroviaria y la viaria dentro del ámbito del Port de Barcelona están resueltas.

Además del aumento de las posibles afecciones a la circulación vial en estos puntos, hay un riesgo inherente para la coexistencia de ambos tráfico al mismo nivel. Por este motivo se ha planteado una auditoría para determinar el estado de todas las intersecciones del ámbito portuario y establecer un plan de mejora, tanto en operativa como en seguridad.

El objeto de la presente obra consiste en la mejora de los niveles de seguridad de diversas intersecciones ferroviarias

3) URBANIZACIÓN DE LA RONDA DEL PORT. TRAMO IV (BUNGE). FASE 1

ADJUDICATARIO: JOSÉ ANTONIO ROMERO POLO, S.A.U.

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 8 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 1.176.147,40 €

Como consecuencia de los cambios en la zona norte del Port de Barcelona, la Autoridad Portuaria ha emprendido diversas actuaciones para acondicionarla a sus nuevas actividades y facilitar el acceso de los peatones y los vehículos, como puede ser el caso del muelle de



Sant Bertran o el muelle de Costa. La zona ha pasado de ser una zona industrial y comercial a ser un espacio con características urbanas, donde se concentran las estaciones marítimas que prestan servicio en las rutas a Baleares y otros puntos del Mediterráneo.

La actuación del muelle de Costa finaliza en una rotonda frente al muelle de Contradic, que distribuye la circulación de entrada y salida hacia la ronda del Port dirección ZAL, la zona de la dársena del Morrot y las instalaciones ubicadas en el muelle de Contradic. Todas se encuentran dentro del recinto portuario y tras el punto de control de acceso. En esta rotonda se integra también la salida de las plataformas de carga de Grimaldi y el futuro acceso de vehículos hacia la terminal.

Con esta actuación se ha integrado la rotonda dentro del espacio urbano del muelle de Costa, se ha reubicado el punto de control de acceso, y se ha reordenado la vialidad del entorno. Además, se han remodelado y pavimentado las aceras perimetrales de la rotonda, se ha resituado el punto de control de acceso a la ronda del Port y se ha segregado la vialidad interna hacia la zona de las instalaciones de Bunge Ibérica y el muelle de Contradic. La actuación abarca una superficie aproximada de unos 10.462 m².

4) NUEVO ACCESO FERROVIARIO. VÍAS DE ACCESO Y EXPEDICIÓN/ RECEPCIÓN

ADJUDICATARIO: UTE ACC FERROVIARIO APB

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 11 meses (en ejecución)

PRESUPUESTO: 11.996.420,62 €

Esta actuación incluye la estructura global (infraestructura y superestructura) de vía interior al Port; en concreto, la ejecución del ramal de acceso de vía general hasta dejarlo encarado, con final en punta, al espacio del antiguo cauce del río Llobregat; así como su conexión con la red interior del puerto hacia la zona de muelle de la Energía. También se materializa, en el espacio entre el vial ronda del Port y la terminal BEST, un haz de vías de expedición/recepción de 750 m de longitud operativa.

Se prevé finalizar la obra en mayo de 2017. Se trata de una de las actuaciones incluidas en el proyecto de los nuevos accesos ferroviarios al Port de Barcelona, cofinanciado por la Unión Europea a través del programa Connecting Europe Facility (CEF).





5) NUEVO ACCESO VIARIO-FERROVIARIO EN EL MUELLE ÁLVAREZ DE LA CAMPA

ADJUDICATARIO: UTE MUELLE ALVAREZ DE LA CAMPA

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 10 meses (en ejecución)

PRESUPUESTO: 2.974.309,62 €

Con esta obra se crea una conexión viaria para la futura terminal de Iberpotash en el muelle Álvarez de la Campa, con suficiente capacidad y un trazado apropiado al tráfico previsto. Además, se adecua la infraestructura ferroviaria actual, para posibilitar una conexión en ancho mixto métrico-UIC en la futura terminal. La actuación se completará con una nueva red de drenaje y los elementos de urbanización y sistema de alumbrado de los viales.

La finalización de la obra está prevista para mayo de 2017.

6) MUELLE DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA F. RELLENO

ADJUDICATARIO: DRAGADOS, S.A.

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 13 meses (en ejecución)

PRESUPUESTO: 2.163.364,64 €

El muelle Adossat, en el dique de l'Est del Port, acoge diferentes concesiones entre las que predominan las cuatro terminales de cruceros: Terminal A, Terminal B, Terminal C y Terminal D (de norte a sur). Asimismo, se encuentra en una fase avanzada de proyecto una quinta terminal de cruceros, la Terminal E, y en el extremo más meridional se plantea la Terminal F. El objeto del proyecto es el relleno del espacio que ocupará esta sexta terminal de cruceros.

La obra consiste en ejecutar un relleno parcial y consolidarlo en la zona de explanadas adyacentes al dique del Est, donde se prevé ubicar esta terminal. El relleno se independiza de la construcción del muelle para anticipar plazos y, en caso necesario, posibilitar la construcción del edificio de la terminal en paralelo a la ejecución del muelle.

Se prevé finalizar la obra hacia agosto del 2017.



7) AMPLIACIÓN DE LAS VÍAS DE LA TERMINAL FERROVIARIA DÁRSENA SUD

ADJUDICATARIO: COPCISA

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 4,5 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 485.682,80 €

Para mejorar la operativa de descarga de vehículos en las terminales ubicadas en la dársena Sud y en la dársena Interior, se consideró necesaria la prolongación de las vías del apeadero de la terminal ferroviaria de la dársena Sud.

La actuación ha consistido básicamente en extender unos 45 m todas las vías de dicha terminal, el cierre perimetral de la misma y la reordenación de la urbanización, con el fin de que sea compatible con las operaciones de movimientos de vehículos que se desarrollan en el muelle.

8) REMEDIACIÓN DEL SUBSUELO DEL MUELLE CONTRADIC (2a FASE)

ADJUDICATARIO: UTE SUELOS MUELLE APB

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 15 meses y medio (en ejecución)

PRESUPUESTO: 1.445.527,53 €

Al vencer recientemente la vigencia de varias concesiones situadas en el muelle Contradic, se llevó a cabo un proceso de verificación, durante el cual se detectó una contaminación del suelo, principalmente relacionada con hidrocarburos. Esta contaminación no corresponde a las actividades realizadas recientemente, sino que proviene de usos muy anteriores, cuando la normativa y los estándares para la declaración de suelos contaminados no exigían ninguna salvaguarda.

Ante esta situación y con el objetivo de recuperar las zonas afectadas antes de su puesta en explotación, concesión o reurbanización, ha sido necesario emprender las actuaciones necesarias.

Con esta fase se completa la descontaminación del resto de terrenos no tratados en la fase inicial.

Se prevé finalizar esta actuación en agosto del 2017



.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 el 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.

EL PUERTO EN RED

El Port de Barcelona presta servicio a un hinterland amplio, que abarca y da servicio a toda la península Ibérica, especialmente el nordeste y centro peninsular, otros países europeos (Francia e Italia, especialmente) y el Mediterráneo (sobre todo Marruecos, Argelia y Túnez).

Con la voluntad de acercar los servicios portuarios a los operadores logísticos marítimos y a los clientes importadores y exportadores de estos territorios, el Port ha promovido una red de servicios e infraestructuras en puntos estratégicos, que han adoptado la forma de terminales marítimas interiores. Estas infraestructuras de proximidad contribuyen a crear cadenas logísticas más eficientes y facilitan el encaminamiento de las cargas por la capital catalana.



TERMINALES MARÍTIMAS INTERIORES

Nombre	Objetivo y alcance	Tráfico 2016	Servicios ferroviarios
Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) Desde el 2001	Plataforma de servicios para los operadores y los importadores y exportadores de Aragón, Navarra y La Rioja, y el nodo logístico de paso hacia el centro y el nordeste peninsular.	130.000 TEU, segunda terminal intermodal interior de España.	Entre 5 y 7 servicios diarios con el Port y las conexiones diarias con otros nodos logísticos españoles. Novedad 2016: un servicio diario de contenedores refrigerados por la exportación de carne congelada a China.
	El Port también tiene tráfico con las otras terminales de la zona: PLAZA y LTA.		
Puertos secos de Coslada (Madrid), Azuqueca de Henares y Yunquera de Henares (Guadalajara)	Participados por el Port, para acercar el transporte marítimo y facilitar la competitividad del polo logístico y de consumo de la Comunidad de Madrid y el centro peninsular, así como la conexión con los otros mercados de la península Ibérica.	55.000 TEU en Azuqueca, con los puertos de Barcelona, Valencia, Algeciras, Sevilla y Bilbao.	Un servicio diario entre el Port de Barcelona y la terminal de Puerto Seco de Azuqueca de Henares.
	Para ampliar la actividad en el corredor de Henares, el Port de Barcelona promueve con socios locales el desarrollo de la Terminal Intermodal Marítima Centro, en el término municipal de Yunquera de Henares.		
Terminal Intermodal de Navarra Desde 2013	Terminal ferroviaria ubicada en la localidad de Noáin, cerca de Pamplona.	15.000 TEU	3 servicios semanales con el Port, operados por Hutchison Logistics.
Terminal de Contenedores de Saint-Charles (Perpiñán)	El Port participa con un 5% en esta terminal, situada en uno de los principales centros logísticos y de distribución de productos frescos del sur de Europa. Acoge operaciones logísticas de todo tipo de mercancías con destino/origen Europa y paso por el Mediterráneo.	22.250 UTI	Conexiones regulares con el noroeste y el sudeste de Francia.
Terminal Intermodal Ampurdán	El Port y la empresa pública Cimalsa han constituido una sociedad para desarrollar el núcleo logístico intermodal formado por la futura terminal intermodal del Far de l'Empordà y la actual terminal de Vilamalla. Ambas están situadas al lado del centro de almacenamiento y distribución Logis Empordà, al este de Figueras.		
Terminal Marítima de Toulouse (tmT)	Integrada en la Zona de Actividades Logísticas Eurocentre, en Toulouse (Francia), acerca los servicios del Port a los importadores y exportadores del norte de los Pirineos (Mediodía-Pirineos y Aquitania) para facilitar su comercio marítimo internacional a través de Barcelona.		
Terminal Marítima de Lyon (tmL)	La representación del Port a Lyon acerca los servicios portuarios a los operadores del comercio marítimo internacional de la zona de Ródano-Alpes y su área de influencia.		



El Port también tiene presencia activa en diversos mercados, tanto del hinterland europeo y mediterráneo como del foreland, a través de representaciones permanentes.

En cuanto a los mercados cercanos, existen delegaciones permanentes en España (Zaragoza, Madrid y Zona Norte) y en Francia (Lyon y Toulouse). Estas tienen por función acercar los servicios del Port de Barcelona a los operadores del comercio marítimo internacional situados en los mercados interiores y promover la creación de nuevas cadenas logísticas. El Port también dispone de representación permanente en Argentina, en Japón y en China, con el objetivo de fortalecer vínculos e incrementar los intercambios con estos mercados clave del foreland estratégico y sus países vecinos.



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.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

El Port de Barcelona ha registrado en el 2016 un total de 48,7 millones de toneladas (incluidos avituallamiento y pesca), un incremento del 3,4% respecto del año anterior. El ejercicio se ha cerrado con resultados positivos en los principales indicadores de tráfico y, una vez más, con cifras récord en cuanto al comercio exterior y en segmentos de carga estratégicos como los vehículos o las autopistas del mar.

ESCALAS

Durante este ejercicio se han contabilizado un total de 8.728 escalas de barco en el Port de Barcelona, 682 más que el año anterior (+8,5%). Por otra parte, han aumentado de forma considerable las dimensiones de los buques que hacen escala en Barcelona y el arqueo ha pasado a sumar un total de 310.338.799 toneladas (+7,9%).

CONTENEDORES

El Port ha registrado un aumento del 14,5% en el tráfico de contenedores y ha alcanzado un total de 2,2 millones de TEU (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies), gracias al buen comportamiento de todos los ámbitos de este tráfico.

En cuanto al comercio exterior, el Port ha canalizado 683.527 TEU llenos de exportación durante el año 2016 (+3,8%), poniendo de relieve el esfuerzo de apertura del tejido productivo del entorno, y ha recibido 518.480 TEU llenos de importación (+8,7%), lo que confirma la reactivación del consumo interno. Por otra parte, los intercambios con Baleares han avanzado un 10%, y destaca el incremento del 47% de los contenedores en tránsito.

Estos datos también revelan un cambio en cuanto a la composición del comercio exterior que vehicula la infraestructura catalana. En el 2008 las importaciones representaban el 54% del comercio exterior y las exportaciones el 46%, mientras que hoy en día esta relación se ha invertido: el 56% de los contenedores son de exportación y el 44%, de importación.



Por mercados, han crecido un 23,2% los intercambios con China, que se consolida como principal socio comercial del Port de Barcelona, con una cuota de mercado superior al 31,7% en carga contenerizada. También se ha registrado una evolución positiva en el comercio exterior (tanto importaciones como exportaciones) con Brasil (+17%), Marruecos (+10,6%), México (+9,3%), Japón (+8,8%) e India (+ 8,6%). Por otra parte, se ha mantenido con cifras similares el fuerte impulso registrado el año pasado en el intercambio de componentes de automóvil para el clúster de la automoción de Aragón.

TRÁFICO FERROVIARIO

La apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad ha permitido que la cuota ferroviaria haya pasado de ser de un 3,2% sobre el total de tráfico en el 2006 a un 13% en el 2016.

El número de contenedores que han accedido o salido del Port en tren ha ascendido a 225.996 TEU, lo que supone un crecimiento del 6% respecto del 2015.

También el tráfico ferroviario de vehículos ha obtenido muy buenos resultados, con un total de 271.669 unidades transportadas (+2,9%). Un 33,54% del total de vehículos que han entrado o salido del Port de Barcelona han usado el modo ferroviario.

El volumen principal del tráfico ferroviario de vehículos es de descarga, con 254.716 unidades (+5,6%) destinadas a la exportación por vía marítima. El tráfico ferroviario de vehículos de carga de exportación destinados al *hinterland*, ha supuesto 16.953 unidades transportadas. Buena parte de estos vehículos cargados –14.624 unidades– han sido dirigidos a destinos europeos a través de las vías de ancho UIC. Barcelona es el primer puerto de España conectado con Europa con ancho de vía internacional.

Además, destaca la puesta en marcha en diciembre del 2016 de un nuevo servicio ferroviario que conecta el Port de Barcelona con Zaragoza, capaz de operar trenes especializados en el tráfico frigorífico.



VEHÍCULOS

Este año se ha registrado una nueva cifra récord en el movimiento de vehículos del Port, que ha alcanzado las 916.834 unidades (+4%). Las exportaciones, que suponen el principal volumen del total de unidades transportadas, han aumentado un 3% y ha sumado un total de 641.215 coches cargados. Por otra parte, las importaciones han avanzado a un ritmo del 20%, aunque en términos absolutos tienen un peso menor en el total (275.661 unidades).

Con estas cifras el Port de Barcelona está consolidado como el principal *hub* de distribución de vehículos del Mediterráneo y del sur de Europa. Los destinos de las exportaciones de vehículos son cada vez más diversificados e incluyen mercados lejanos como Corea del Sur y México (los más dinámicos), además de Turquía o Israel. Dentro del ámbito europeo se confirma la recuperación del sector con crecimientos relevantes de las exportaciones de automóviles en Italia, Reino Unido, Alemania, Holanda y Noruega.

MERCANCÍAS A GRANEL

Graneles sólidos

Con 4,4 millones de toneladas, este año se ha canalizado a través del Port prácticamente el mismo volumen de graneles sólidos que el año anterior (-0,8%).

Aunque algunos productos de gran volumen se han mantenido estables o han crecido muy ligeramente –como el cemento y clínker y los cereales y las harinas–, cabe destacar el aumento de los piensos y forrajes en un 50,3% respecto del 2015. Por otra parte, el haba de soja y las potasas han tenido descensos del 18,1% y 10,9% respectivamente, motivados básicamente por circunstancias eventuales del mercado y la operativa.

Graneles líquidos

El total de los graneles líquidos que se han movido en las terminales especializadas del Port ha ascendido a 11,4 millones de toneladas, un 5% inferior al ejercicio anterior. Los principales hidrocarburos se han comportado de manera muy diversa y han disminuido en conjunto un 2%, mientras que el capítulo de otros líquidos registró una disminución del 16%. Cabe destacar el aumento del 16,4% del gasóleo, que ha alcanzado 2,7 millones de toneladas. Sin embargo, este producto no ha sido capaz de generar sinergias suficientes con los biocombustibles, que han continuado a la baja con un descenso interanual del 32%.



El tráfico de productos químicos a granel, por otra parte, ha sufrido una disminución del 11% ligada a los cambios de regulación industrial producidos últimamente, y que se prevé que acaben favoreciendo una estabilización. También ha influido en ello el aumento de los tráficos contenerizados, que permite ofrecer soluciones para el transporte de químicos a granel sin incrementar estocs. Así, se observa una subida del 7% de las operaciones de productos químicos en contenedor, que en valores absolutos dobla el descenso de graneles.

SHORT SEA SHIPPING

En lo que respecta al tráfico ro-ro (carga rodada que accede al barco sobre un camión, plataforma o remolque), el Port de Barcelona ha encaminado más de 370.500 unidades de transporte intermodal (UTI), un 2,9% más que el año anterior. Este segmento de actividad incluye tanto las 235.400 UTI (+7,4%) registradas en los intercambios de carga rodada con las islas Baleares, como el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) o *short sea shipping* (SSS), que ha canalizado con destinos de Italia y del norte de África más de 135.000 UTI. Este tráfico equivale a desviar más de 135.000 camiones del modo terrestre al marítimo, más eficiente económicamente y ambiental.

Con los servicios en Civitavecchia, Livorno, Génova, Savona, Porto Torres, Tánger y Túnez, el Port de Barcelona confirma su posición líder en la península Ibérica en tráfico de SSS. En los últimos años la evolución de las autopistas del mar –líneas de SSS de alta frecuencia y fiabilidad– ha sido muy positiva y ha consolidado el Port como un modelo para este tipo de tráfico: no sólo ofrecen una alternativa más competitiva en coste y tiempo, sino que además en el 2016 han supuesto un ahorro de 191.089 toneladas de CO₂.

PASAJEROS

El movimiento de pasajeros también ha registrado de nuevo máximos históricos. Durante el 2016 han pasado por el Port de Barcelona casi 4 millones de pasajeros (+ 6,4%), de los que 1,27 millones (+ 9%) han sido usuarios de los ferris de línea regular que conectan con las islas Baleares, Italia o norte de África, y más de 2,68 millones han sido cruceristas (+5,8%).

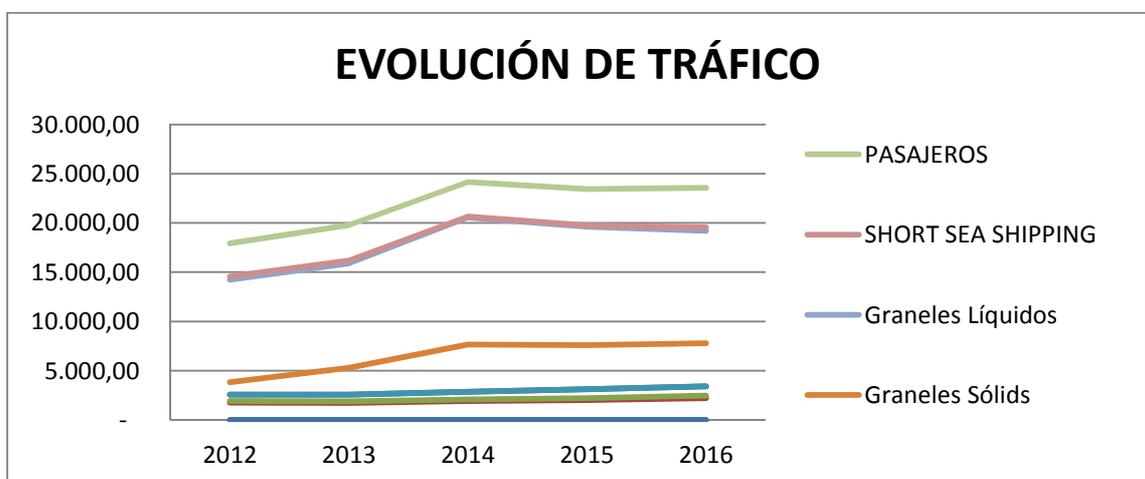
El aumento registrado en los cruceros ha sido propiciado por la confianza del sector en el puerto barcelonés y la apuesta de las principales navieras para posicionarse más barcos y de los más grandes que operan en el Mediterráneo.

Los cruceristas de *turnaround* (los que inician y/o finalizan su crucero en la capital catalana y, por tanto, suponen una mayor aportación a la economía del entorno) son los que más



han crecido: un 12%. Entre enero y diciembre del 2016 el Port de Barcelona ha recibido un total de 758 escalas de crucero.

Miles (€)	2012	2013	2014	2015	2016	VARIACIÓN
ESCALAS	-	7,73	7,82	8,03	8,73	9%
CONTENIDORES	1.756,43	1.720,38	1.900,00	2.000,00	2.200,00	10%
TRÁFICO FERROVIARIO (Nº TEU)	148,93	148,93	189,55	213,23	271,67	27%
VEHICULOS	664,93	705,37	748,39	881,89	916,83	4%
ANCÁS A GRANDEL (toneladas)						
Graneles Sólidos	1.272,09	2.700,00	4.800,00	4.500,00	4.400,00	-2%
Graneles Líquidos	10.400,00	10.600,00	12.900,00	12.000,00	11.400,00	-5%
SHORT SEA SHIPPING	302,88	304,40	112,51	136,66	370,50	171%
PASAJEROS	3.400,00	3.600,00	3.500,00	3.700,00	4.000,00	8%



ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS 2012-2016 (en miles de toneladas)

	2012	2013	2014	2015	2016
Carga contenerizada	17.401	16.982	17.807	18.717	20.935
Carga convencional	8.969	9.426	9.793	10.723	10.745
Graneles líquidos	10.431	10.610	12.949	12.055	11.401
Graneles sólidos	4.685	4.374	4.764	4.426	4.430
TOTAL	41.486	41.392	45.313	45.921	47.511



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

Àrees geogràfiques	Acumulat mensual		%	% sobre total acum. 2016
	2015	2016		
Tones (t)	45.946.630	47.512.963	3,4%	100%
Espanya (Cabotatge)	7.540.265	8.689.241	15,2%	18,3%
Itàlia/França (Mediterrani)	6.774.797	7.457.304	10,1%	15,7%
Extrem Orient i Japó	5.307.729	5.703.720	7,5%	12,0%
Àfrica del Nord	4.869.522	5.191.883	6,6%	10,9%
Mediterrani Ort./Mar Negre/Caspi/Pròxim Orient	3.413.601	3.077.896	-9,8%	6,5%
Europa (Atlàntic)	3.110.366	2.601.679	-16,4%	5,5%
Golf Pèrsic/Mar Aràbig	2.944.854	2.592.426	-12,0%	5,5%
Àfrica Occidental	1.975.708	2.156.338	9,1%	4,5%
Amèrica del Sud (Atlàntic)	2.519.478	1.909.706	-24,2%	4,0%
Golf de Mèxic (Mèxic i EUA)	1.331.756	1.568.505	17,8%	3,3%
Sud-est asiàtic	1.641.042	1.462.870	-10,9%	3,1%
Pakistà/Índia/Sri Lanka/Bangladesh	936.907	1.259.325	34,4%	2,7%
Amèrica Central i Carib	946.554	942.839	-0,4%	2,0%
Amèrica del Nord (Atlàntic)	557.689	736.252	32,0%	1,5%
Mar Roig	728.362	570.981	-21,6%	1,2%
Amèrica del Sud (Pacífic)	372.563	474.425	27,3%	1,0%
Canadà (Atlàntic) i Grans Llacs	270.687	372.680	37,7%	0,8%
Àfrica del Sud i de l'Est/Oceà Índic	316.089	358.302	13,4%	0,8%
Austràlia i Nova Zelanda/Illes del Pacífic	183.610	168.999	-8,0%	0,4%
Amèrica del Nord (Pacífic)	132.921	121.263	-8,8%	0,3%
Desconegut	72.129	96.328	33,5%	0,2%

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 en 2016 es del **24,78%**

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

Cataluña es la principal región importadora y exportadora de España y supone el 26% del valor del comercio exterior marítimo de España de 2016.

En este contexto, el Puerto de Barcelona es la principal puerta de entrada y salida del comercio exterior marítimo de Cataluña vehiculando un 74% de éste en 2016.

Una de las características del sector exterior catalán es su elevado grado de diversificación englobando una amplia gama de sectores productivos: industria automoción, bienes de equipo, alimentación, sector energético, industria química, metalurgia, textil....

Como se observa en la tabla adjunta todos los principales sectores económicos que configuran el comercio exterior marítimo catalán y su tejido empresarial e industrial, utilizan mayoritariamente las instalaciones del Puerto de Barcelona para canalizar sus flujos de



comercio, a los que el Puerto de Barcelona da respuesta a través de la prestación de servicios eficientes que respondan a las necesidades de las empresas, contribuyendo de este modo a la mejora de su competitividad.

2016	Distribución del comercio exterior marítimo de Catalunya			Cuota de mercado del Port de Barcelona		
	Export.	Import.	Total	Export.	Import.	Total
Principales segmentos de tráfico						
AUTOMOCIÓN	24%	13%	18%	96%	80%	90%
BIENES DE EQUIPO	16%	15%	16%	76%	65%	70%
ALIMENTACIÓN	13%	12%	12%	84%	59%	71%
ENERGÉTICO	8%	13%	10%	60%	59%	60%
QUÍMICA ELABORADA	14%	5%	9%	89%	89%	89%
TÉXTILES Y PIELES	3%	12%	8%	53%	80%	75%
MANUF. DIVERSAS	5%	9%	7%	84%	72%	76%
QUÍMICA PRIMARIA	4%	7%	6%	46%	64%	57%
PIENSOS	1%	6%	4%	88%	38%	47%
MINERALES Y METALURGIA	3%	4%	3%	72%	75%	74%
PAPEL Y PASTA DE MADERA	3%	1%	2%	84%	32%	71%
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	2%	1%	2%	77%	77%	77%
MOBILIARIO	1%	2%	2%	81%	87%	85%
RESTO DE MERCANCÍAS	2%	0%	1%	58%	31%	53%
TOTAL	100%	100%	100%	81%	68%	74%

Servicios

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.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Concesiones y Autorizaciones	377	366	372	339	382	360 expedientes 255 empresas

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

Tipo de ocupación	Número de Empresas
Concesiones	155 expedientes 90 empresas
Autorizaciones	152 expedientes 114 empresas
Otras	11 expedientes 11 empresas

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

	2012	2013	2014	2015	2016
Superficie para concesiones (m ²)	5.005.767	4.894.017	4.881.841	4.909.236,41	5.039.802

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.

El porcentaje de mercancías movidas en terminales marítimas concesionadas o autorizadas en 2016 es el **97,9%** sobre el total de tráfico de mercancías.

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

Además, en la web del Puerto de Barcelona, Sede Electrónica, existe el espacio de información pública sobre licitaciones denominado **Perfil del contratante** que consta de los apartados siguientes:



The screenshot shows the 'Perfil del contratante' page on the Port de Barcelona website. The page has a blue header with the Port de Barcelona logo and the text 'SEDE ELECTRÓNICA > PERFIL DEL CONTRATANTE'. The main content area is divided into two columns. The left column contains a navigation menu with the following items: 'Identificación de la Sede', 'Tablón de anuncios', 'Normativa', 'Tramitación', 'Carpeta del ciudadano', and 'Perfil del contratante'. The 'Perfil del contratante' item is highlighted in blue. Below it, there are sub-items: 'Licitaciones en curso', 'Licitaciones finalizadas', 'Contratos menores en curso', and 'Contratos menores finalizados'. The right column contains a search bar with the text 'Buscar...' and a magnifying glass icon. Below the search bar, there is a list of links: 'Calendario días inhábiles', 'Fecha y hora oficial', 'Validación del certificado de Sede', 'Quejas y sugerencias', 'Preguntas técnicas', 'Preguntas frecuentes', and 'Enlaces de interés'.

A su vez, en la misma pantalla se puede acceder a información referente a:

- Identificación de la Sede
- Tablón de anuncios
- Normativa
- Tramitación
- Carpeta del ciudadano



Port de Barcelona

SEDE ELECTRÓNICA > TRAMITACIÓN

Tramitación

En esta sección se habilitarán los trámites disponibles en esta Sede.

Para acceder a los trámites marcados necesita disponer de un certificado electrónico como el DNI electrónico o un certificado personal de alguna Autoridad de Certificación como la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre o CatCert. Si no dispone de uno en la página de Preguntas Frecuentes tiene información de cómo conseguirlo.

Los trámites identificados con el símbolo  requieren que la primera vez se registre el certificado para obtener los datos de contacto. Desde este [enlace](#) puede realizar el registro del certificado y también podrá actualizar los datos de contacto proporcionados por si en el futuro tuvieran que revisarse. Así mismo, los identificados con  permiten el uso de claves concertadas. Puede consultar los requerimientos técnicos que ha de tener su ordenador en este [enlace](#)

Listado de trámites disponibles:

- Registro electrónico 
- Solicitud de autorización genérica de transporte terrestre    
- Solicitud de autorización específica de transporte terrestre    
- Solicitud de envío de preavisos de transporte terrestre    
- Solicitud del servicio de aguada    
- Solicitud de transporte especial 
- Solicitud de acceso temporal al muelle de la Energía    
- Carpeta del cliente    

Sede Electrónica

Calendario días inhábiles

Fecha y hora oficial

Validación del certificado de Sede

Quejas y sugerencias

Preguntas técnicas

Preguntas frecuentes

Enlaces de interés

SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

El Servicio de Acceso Unificado (SAU) es la ventanilla única de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y tiene la misión de facilitar y hacer más accesible la tramitación y la obtención de información sobre los servicios que la entidad ofrece a los diferentes usuarios de su Comunidad Logística. El SAU dispone también de una oficina específica para los servicios dirigidos en el sector del transporte, especialmente de contenedores: el Centro de Identificación del Servicio de Acceso Unificado (SISAD).

En el SAU se pueden registrar documentos de entrada e iniciar procesos o trámites; solicitar información sobre el estado de los asuntos, servicios, instalaciones y acontecimientos; hacer efectivo pagos de facturas emitidas por el APB.

Durante el 2016 el SAU ha atendido 13.719 consultas telefónicas y ha tramitado 101.077 documentos.

Como dato relevante destacamos los trámites correspondientes a los trámites implantados a la web, así como, el número de consultas atendidas por correo electrónico.



TRÁMITES

Oficinas

Servicio de Acceso Unificado
Edificio Este del World Trade Center, planta baja Muelle de Barcelona s/n 08039 Barcelona
 Horario: de 08:00 h. a 19:00 h.
 Horario agosto: de 08:00 h. a 15:00 h.
 Tel.: Tel.: 93 298 60 00
 Fax: Fax: 93 298 60 01
sau@portdebarcelona.cat

Servicio de atención para operaciones con contenedores
Edificio TIR
 Av. Álvarez de la Campa, s/n, planta baja
Horario: de 07:30 h. a 20:00 h.
Los días 24 y 31 de diciembre de 07.30h a 15.00h
 Tel.: Tel.: 93 298 60 66
 Fax: Fax: 93 306 87 66
centre.identificacio@portdebarcelona.cat

-
- Registro general
-
- Carnés de acceso
-
- Transportes especiales
-
- T.terrestre de contenedores
-
- Pagos
-
- Pago tasa mensual
-
- Solicitud de abonos
-
- Denuncias
-
- Consulta de proyectos
-
- Permisos varios
-
- Solicitud factura telemática
-
- Cobro T-0
-
- Declaración de Joint Service
-
- Inscripción en línea regular
-
- DUE reducido
-
- Aguada
-
- Solicitud de balizamiento
-
- Autorizaciones de acceso temporal al Muelle de la Energía
-
- Carpeta del cliente

TRÁMITES

Trámites

Registro general

Descripción:

Como Administración Pública, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) dispone de un registro general con estas finalidades:

- Garantizar a los usuarios que queda constancia de sus relaciones con la Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Proporcionar en todo momento información precisa y fiable de que documentos han llegado o salido, cuando, a que destinatario, origen y contenido.

Documentación:

Para poder registrar un documento se ha de presentar un escrito original y firmado dirigido al Port de Barcelona, acompañado, en caso de ser necesario, de la documentación pertinente.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Llamadas telefónicas	66.792	2.1205 (*)	17.418	17.274	12.887	13.719
Documentos tramitados	152.273	126.732	107.146	112.779	102.836	101.077
Documentos registrados	12.944	32.415	30.401	39.771	43.028	43.247
Cobros realizados	52.445	23.933	18.598	17.293	15.415	16.482

a Partir del 2012 no están incluidas las llamadas atendidas por la centralita del Puerto

Trámites electrónicos

En el marco del proyecto e-SAU se promueven y trabajan iniciativas que permiten gestionar por medios electrónicos trámites para los cuales se requería el desplazamiento de personas y documentos en papel. Este proyecto redunda directamente en la reducción de recursos y de emisiones por desplazamientos, además de facilitar la gestión y abaratar los costes para los usuarios del Puerto de Barcelona.

TRÁMITES

Trámites en línea

[Servicio de transportes especiales](#)

[Servicio de cobro de la tasa de señalización a embarcaciones deportivas](#)

[Servicio de recogida de pliegos](#)

Todas las solicitudes de trámites a través de la web serán atendidas dentro del horario de oficina.

Festivos 2016

Enero	1,6	Junio	24	Noviembre	1
Febrero	12	Agosto	15	Diciembre	6,8,26
Marzo	25,28	Septiembre	24		
Mayo	16	Octubre	12		



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.

EFFICIENCY NETWORK, LA MARCA DE QUALITAT DEL PORT DE BARCELONA

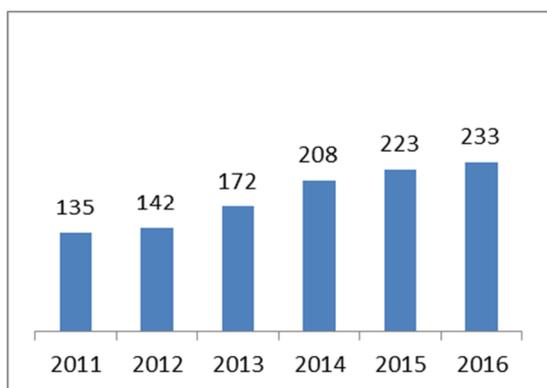
Efficiency Network, la Marca de Qualitat del Port de Barcelona, es una de las iniciativas promovidas por el Port de Barcelona con el fin de obtener de manera constante un mayor nivel de eficiencia y calidad del Servicio del Port de Barcelona y su Comunidad Portuaria, orientando sus actuaciones y objetivos hacia una mejor competitividad hacia los clientes.

Evolutivo desde el 2010 (año de constitución) hasta el número total de organizaciones certificadas por actividad en el año 2016.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
CONSIGNATARIOS	4	14	14	13	13	14	12
EMPRESAS DE TRANSPORTE	2	12	18	20	23	23	23
AGENCIAS ADUANA / TRANSITARIAS	4	19	23	30	32	34	36
TERMINALES	2	2	2	2	2	2	2
TOTALES	12	47	57	65	70	73	73

El año 2016 se cierra con un total de 73 organizaciones certificadas.

Número total de auditorías realizadas



Evolución de las auditorías realizadas por la Marca Efficiency Network

Todas las organizaciones son auditadas como mínimo una o dos veces al año. Con el objetivo de evaluar el cumplimiento de sus estándares de calidad. En total se han realizado 233 informes, lo que supone el análisis de más de 700.000 datos, obteniéndose una media de cumplimiento del 92%. Los resultados de estas auditorías han permitido al conjunto de la Comunidad Portuaria

disponer de información para detectar áreas de mejora; lo que repercute en la eficiencia de los procesos garantizados por la Marca, este año se han mantenido los registros del año anterior.

Iniciativas Efficiency Network 2016:

En 2016 en el ámbito de jornadas, promoción y celebración del Acto del V Aniversario de la Marca, se centran los hechos más destacables.

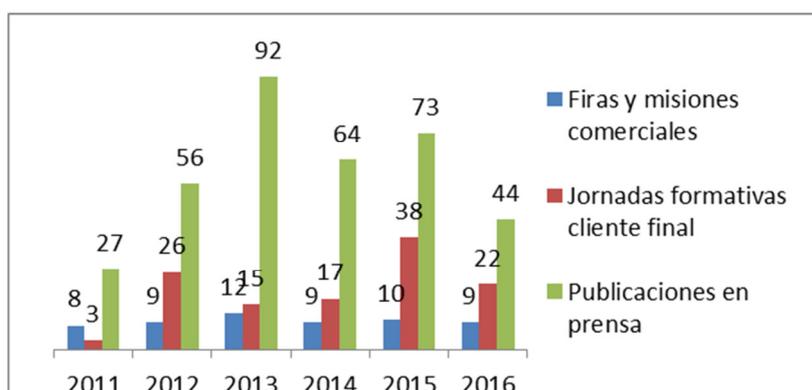
Jornadas

En diciembre 2016 se ha llevado a cabo la quinta edición de las Jornadas Técnicas de la Marca, en la que participaron 100 profesionales de las administraciones y empresas certificadas repartidas en 8 grupos de trabajo que analizaron los niveles de calidad y eficiencia alcanzados hasta la fecha y se propusieron acciones de mejora que puedan ser introducidas en los Compromisos de Calidad del Puerto de Barcelona. Con las conclusiones recogidas se han establecido varios grupos de trabajo y se han seguido desarrollando mejoras para la revisión de los compromisos de la Marca que darán pie a la edición de la actualización de la Normativa y de las exigencias generales establecidas por la Marca, de acuerdo con las observaciones de todos los operadores certificados pero buscando una mayor exigencia.

Acciones de promoción y difusión

La promoción y difusión de la Marca y las empresas certificadas. Aparte de medir la calidad de los procesos, la Marca de Calidad aplica una política activa de promoción y difusión, tanto de los propios compromisos de calidad, como de las empresas y administraciones que colaboran. En este sentido, el sello de calidad del Puerto, ha estado presente en 9 ferias internacionales y en la misión empresarial que se ha llevado a cabo en Panamá y Cuba, como parte de la promoción internacional de la Marca, así como en las 22 acciones formativas dirigidas a clientes, que ha desarrollado el Puerto de Barcelona.

Este año también se ha editado el vídeo explicativo de la Marca, en inglés, catalán y castellano. En este vídeo se puede visualizar de manera comprensible todo el proceso de la mercancía por el Puerto y los compromisos de los cuales se puede beneficiar un cliente, en



caso de hacerlo con una empresa certificada. El vídeo que está a la página web del Puerto ayuda a hacer llegar el mensaje a los importadores y



exportadores interesados en conocer organizaciones Efficiency Network y sus características.

Celebración del Quinto aniversario de la Marca.

Dentro de las acciones de promoción una muy novedosa y destacable fue la Celebración del Quinto aniversario de la Marca, coincidiendo con su quinto aniversario, que se celebró el pasado mes de junio.

En esta primera edición de los Premios a la Excelencia para las empresas certificadas Efficiency Network, se destacaron cuatro categorías:

Primera categoría ***Las Personas, factor clave para la consolidación de la Marca de Calidad.*** Con esta categoría se resaltaba el valor de las personas dentro de la organización a la hora de difundir y hacer útil y accesible la Marca para su empresa.

Segunda Categoría ***Orientación a los objetivos comunes: la colaboración entre empresas Efficiency Network,*** daba relevancia a las empresas Efficiency Network en su colaboración en cadena.

Tercera: ***La Marca como herramienta de apoyo a la mejora continua de la empresa.***

Esta era la categoría más pragmática, ya que valoraba casos reales de empresas que habían implementado mejoras a partir de la información de las auditorías, el análisis de los indicadores o la revisión de procesos internos.

Y finalmente, como cuarta categoría, pero no por eso menos importante: ***La transmisión de los compromisos al cliente final.*** Sin este último paso todos los esfuerzos quedarían minimizados, por lo tanto se valoraba aquellas empresas que habían sabido hacerlo de manera más original y eficiente.

El Puerto de Barcelona también reconoció las 16 primeras organizaciones certificadas por su apuesta por la Marca de Calidad ya que sin su implicación, no se habría desarrollado.

El director general de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Catalunya, el señor Pere Padrosa, fue el encargado de clausurar el acto y destacó la elección del espacio de la Casa Convalecencia (donde se celebró el acto) por su paralelismo con la Marca de Calidad en términos de innovación y eficiencia y animó en las empresas y al Port de Barcelona, a seguir trabajando en busca de la excelencia.

Se puede concluir que el 2016 ha sido el año de la colaboración de las empresas de una forma activa dentro de todos los acontecimientos de la Marca, dada también la experiencia y la continuidad de muchas de las empresas certificadas.

REFERENCIALES DE SERVICIO ESPECÍFICOS DEL PORT DE BARCELONA

Durante el 2016 un total de 9 terminales y 4 navieras han sido certificados según los Referenciales de Servicio Específicos del Port de Barcelona.

Los hitos más relevantes del año 2016 directamente relacionadas con el Sistema de Calidad del Port de Barcelona y con la gestión del sistema de calidad del Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (DOMQ) se han producido en los siguientes ámbitos: el estado de los Referenciales de Servicio, las certificaciones obtenidas y la elaboración del informe del Sistema de Calidad.

Referenciales de servicio específicos del Port de Barcelona

Los Referenciales de Servicio son instrumentos que permiten que las organizaciones que participan en su desarrollo e implantación puedan diferenciarse del resto por una mayor calidad en la prestación de los servicios y, a la vez, puedan transmitir a sus clientes el esfuerzo de mejora que se pretende.

Referenciales de Servicio Específicos del Port de Barcelona		
Terminales certificadas		Fecha certificado 2016
	AUTOTERMINAL	27/05/2016
	SETRAM	23/02/2016
	BEST	08/11/2016
	CREUERS DEL PORT	17/05/2016
	ERGRANSA	31/10/2016
	DECAL	04/05/2016
	TEPSA	21/11/2016
	CLH	08/08/2016
	TERQUIMSA	18/10/2016



Referencial de Servicio Específico para el Tráfico de cruceros

Creuers del Port de Barcelona ha renovado su certificación el 17 de mayo de 2016.

Referencial de Servicio Específico para el Tráfico de Graneles

Durante este año las terminales DECAL (04/05/2016), TERQUIMSA (18/10/2016), ERGRANSA (31/10/2016), TEPSA (21/11/2016) y CLH (08/08/2016) han renovado sus certificaciones respecto de este referencial.

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

Las dos terminales de vehículos del Port de Barcelona han renovado su certificado durante el ejercicio: SETRAM (23/02/2016) y AUTOTERMINAL (27/05/2016)

Referencial de Servicio Específico para el Tráfico de Contenedores (DEMANAT A RUTH PONCE)

Las dos terminales internacionales de contenedores del Port de Barcelona han renovado su certificación: Terminal de Contenedors de Barcelona (TCB), el 20 mayo (revisión 2) y Barcelona Europe South Terminal (BEST), (8/11/2016)

Referencial de Servicio para Navieras

Este año un total de seis navieras han renovado su certificación en base al Referencial de Servicio Genérico: MAERSK, el mes de junio; ACCIONA TRASMEDITERRANEA, en octubre, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC), MSC CROCIERE (MSC), ROYAL CARIBBEAN (RCL CRUISES) y CELEBRITY (RCL CRUISES) en noviembre.

El Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad de la APB ha participado como observador en las auditorías de certificación de los diferentes referenciales de servicio específicos de las siguientes empresas (por orden cronológico de las auditorías): TCB, CREUERS DEL PORT DE BARCELONA, DECAL, AUTOTERMINAL, TERQUIMSA, CLH, BEST, ERGRANSA y TEPSA.

Certificación del Sistema de Gestión de Calidad

El Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad de la APB ha superado en el mes de septiembre la auditoría de renovación de su certificación según la norma UNE-EN ISO 9001:2008. La auditoría se centra en el control del Sistema de Gestión de Calidad a clientes de la Autoridad Portuaria de Barcelona.



Informe del Sistema de Calidad

Mensualmente, trimestralmente y anualmente se elabora un informe del Sistema de Calidad (SDQ) del Puerto de Barcelona, que pretende ser una fotografía de la gestión del paso de la mercancía por el puerto, a fin de detectar los puntos débiles y poder implantar la mejora continua. El informe presenta datos relativos al control de los procesos y los índices de calidad y hace referencia a las terminales, instalaciones y organismos comprometidos con el Sistema de Calidad del Puerto de Barcelona: TCB, BEST, el área PIF (punto de inspección fronterizo), la Aduana y los Servicios de Inspección.

Datos del Informe del Sistema de Calidad

INTEGRIDAD Y SEGURIDAD	2015	2016	Variación
Contenedores descargados y cargados llenos, dentro del Sistema de Calidad	890.252	987.546	10,93%
Actuaciones del equipo de Calidad (EQ) en las incidencias dentro del Sistema de Calidad	942	693	-26,43%
Incidencias internas susceptibles de activación del programa de compensaciones	56	37	-33,93%
INSPECCIONES FÍSICAS			
Total de inspecciones físicas	25.634	26.670	4,04%
% en relación con el total de contenedores susceptibles de inspección (import+export)	2,88%	2,70%	-6,20%
Área PIF - total de operaciones	5.674	6.508	14,70%
% en relación con el total de contenedores susceptibles de inspección en el PIF	3,73%	3,52%	-5,68%
RECLAMACIONES/COMPENSACIONES			
Reclamaciones recibidas por el departamento *	64	67	4,68%
Compensaciones abonadas:	57	59	3,50%
- Seguridad total en la mercancía	37	34	
- Fiabilidad despacho aduanero	18	21	
- Fiabilidad proceso SIF y despacho	2	4	
Indemnizaciones por programa de compromisos de Efficiency Network (euros)	11.215,30	10.242,56	

* Hace referencia a los incumplimientos de los compromisos de la Marca de Calidad que se analizan desde el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad.



I_20 Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio
Volumen de tráfico que representan dichas empresas

1.a) Bonificación ambiental en la tasa del buque (T1) 5%: Se ha aplicado a 3.518 escalas sobre 8.747 en 2016. Ha supuesto una bonificación de 751.740,84€)

2.a) Bonificación a navieras con certificado basado en referencial de calidad de navieras emitido por Puertos del Estado del 5% de la tasa T1: Se ha aplicado a 1.718 escalas sobre 8.747 en 2016. Ha supuesto una bonificación de 298.584,97 €)

2.b) Bonificación a concesiones y prestadores de un servicio portuario con certificación de servicio basada en referencial genérico de PPE o específico de Autoridad Portuaria del 15% en la tasa de actividad. Se ha aplicado a las siguientes empresas en 2016 con las cantidades indicadas.

REFERENCIAL VIGENTE	EMPRESA	Tasa aplicable RD 2/11	2016
VEHÍCULOS Rev. 4 (24/11/2015)	AUTOTERMINAL	15% tasa actividad	55.259,61
	SETRAM	15% tasa actividad	19.557,57
CONTENEDORES Rev. 3 (19/05/2016)	TCB	15% tasa actividad	76.936,91
	TERCAT (BEST)	15% tasa actividad	203.164,53
CRUCEROS Rev. 1 (07/03/2013)	CREUERS DEL PORT		23.327,26
			1.920,31
GRANELES Rev. 3 (24/11/2014)	TEPSA	15% tasa actividad	61.694,06
	DECAL	15% tasa actividad	38.961,68
	CLH	15% tasa actividad	31.320,59
	ERGRANSA	15% tasa actividad	9.085,96
	TERQUIMSA	15% tasa actividad	19.049,86

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.

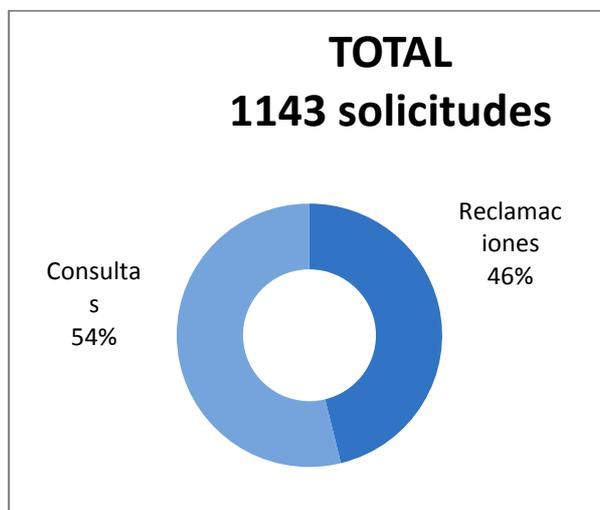
SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) de la Autoridad Portuaria de Barcelona ofrece a los usuarios un punto de información y atención de incidencias relativas al funcionamiento de la logística, el transporte de mercancías, las infraestructuras, los circuitos documentales y los procesos logísticos en el paso de las mercancías del Port. Desde este servicio también se busca detectar posibles debilidades en cada proceso y servicio portuario, y poder así realimentar e involucrarse en los procesos de mejora continua de la Comunidad Logística Portuaria.

En el año 2016 el Servicio de Atención al Cliente (SAC) ha atendido de forma totalmente personalizada un total de 1.143 consultas y reclamaciones relacionadas con inspecciones, conceptos tarifarios y trazabilidad en el paso de mercancías. De las 528 reclamaciones atendidas, 176 han sido susceptibles de análisis por parte de la Marca Calidad Efficiency Network, y en 126 de los casos se ha procedido a compensar económicamente a los afectados. El número de consultas ha ascendido a 615.

Por otra parte, se han realizado un total de 88 comunicaciones a los clientes para dar a conocer, entre otros, cambios en las aplicaciones de normativas y actividades del Port de Barcelona (jornadas, ferias, etc.).

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





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.

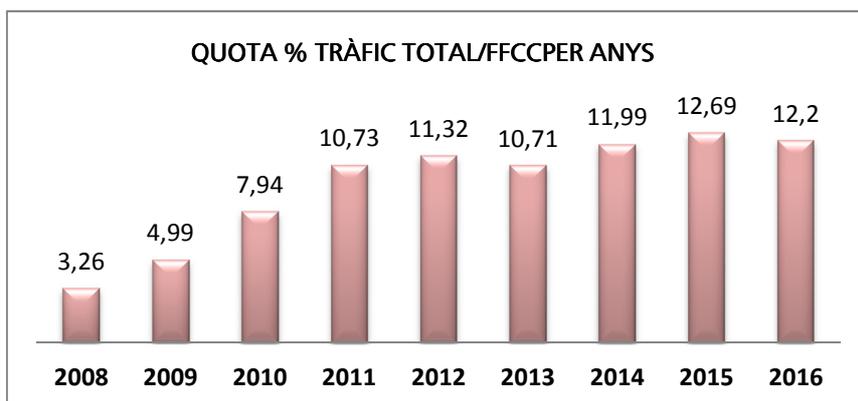
Indicador informado en I_08 Actuaciones en infraestructuras

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).

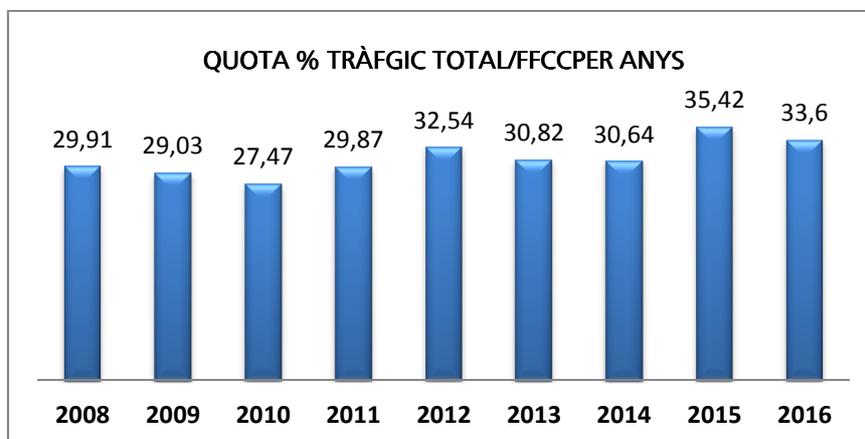
Indicador no informado

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

CONTENEDORES



AUTOMÓVILES



Comunicación institucional

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

Los grupos de interés a los que sirve la Autoridad Portuaria son los siguientes:

GRUPO	SUBGRUPO
1. CLIENTES	1.1 Importadores/Exportadores
	1.2 Armadores
	1.3 Pasajeros
	1.4 Industria Próxima
2. ADMINISTRACIONES	2.1 Unión Europea
	2.2 Gobierno Central
	2.3 Generalitat
	2.4. Ayuntamientos y Área Metropolitana de BCN
3. TRABAJADORES	3.1 Empleados de la Administración
	3.2 Empleados de Empresas de la CLP
	3.3. Empleados Estiba
	3.4 Tripulantes
4. PROVEEDORES	4.1 Servicios Generales
	4.2 Servicios Específicos Sector Portuario



GRUPO	SUBGRUPO
5. SOCIEDAD	5.1 Ciudadanos
	5.2 ONG's
	5.3 Usuarios Port Vell
6. MEDIOS COMUNICACIÓN	6.1 Medios Generalistas
	6.2 Medios Especializados Nacionales e Internacionales
	6.3 Redes Sociales
7. INSTITUCIONES	7.1 Comunidad Educativa
	7.2 Instituciones de Investigación
	7.3 Fundaciones
	7.4 Asociaciones Puertos
	7.5 Colegios Profesionales
8. INVERSORES	8.1. Inversores Privados

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

Comunicación

La Dirección de Comunicación, formada por el Gabinete de Prensa y el Área de Imagen, trabaja conjuntamente con los otros departamentos del Port de Barcelona para construir una imagen homogénea, reconocida y reconocible del Port, además de difundir la actualidad y proyectos de infraestructura a todos sus públicos objetivo.

El desarrollo de esta estrategia comporta mantener un contacto diario con los medios de comunicación (atención a los periodistas, conferencias y notas de prensa, entrevistas, etc.),



que los convierte en el mejor altavoz del Port. La presencia habitual de temas portuarios en los principales diarios del país (como La Vanguardia, El Periódico o Ara) y en publicaciones especializadas (Sàpiens, L'Econòmic, International Transport Journal, etc.) han contribuido a dar a conocer el Port en sus mercados cercanos e internacionalmente. Barcelona tiene un puerto global y la Dirección de Comunicación trabaja para conseguir una comunicación global que responda a las necesidades de difusión de su Comunidad Portuaria.

Canales

La política comunicativa del Port está en línea con el posicionamiento y el objetivo del III Plan Estratégico 2015-2020: convertirse en el principal centro de distribución euroregional en el Mediterráneo en competencia con los puertos del norte de Europa. En este sentido, utiliza sus diversos canales para explicar sus servicios, su papel como motor económico y su potencial de crecimiento a los públicos próximos y lejanos. Los grandes ejes del Plan estratégico –crecimiento, competitividad y sostenibilidad- han marcado sus comunicaciones, que han explicado tanto las infraestructuras, los servicios y el potencial del Port como las diferentes actividades que desarrolla.

El Port de Barcelona ha tenido durante el 2016 una creciente presencia en las redes sociales y los nuevos canales de comunicación (Twitter, Youtube, LinkedIn, o el newsletter). Destaca el perfil de Twitter @portdebarcelona, que ha pasado de los 5.600 seguidores en 2015 a 7.000 en 2016, año durante el cual ha publicado 3.000 tuits en catalán y castellano y 720 tuits en inglés.

Temáticas

Entre las iniciativas que han recibido una especial difusión en el 2016 han destacado la herramienta web Port Links; el programa Port Challenge Barcelona; la participación en programas europeos, como el proyecto CLYMA; las jornadas Getting Contacts, con agenda a medida entre cargadores y operadores logísticos; el Plan de Sostenibilidad Sectorial, para desarrollar objetivos del Plan estratégico, y la primera Jornada de Revisión de Compromisos de la Marca de Calidad Efficiency Network.

La Dirección de Comunicación ha apoyado activamente las iniciativas de difusión que el Port ha realizado en su área de influencia y en los mercados lejanos. Así, el crecimiento del Port en el hinterland ha ido acompañado de notas de prensa, reportajes y entrevistas y una atención personalizada a los medios de los principales mercados interiores: Zaragoza y Aragón, Madrid y el resto de la península Ibérica, Francia y el resto de Europa, etc.



Igualmente, se ha dado apoyo comunicativo a las actividades comerciales y de difusión de los diferentes departamentos, empresas e instituciones de la Comunidad Portuaria de Barcelona, como la Misión Comercial a Panamá y Cuba, la participación en ferias o la asistencia a jornadas y encuentros sectoriales internacionales.

El Port también ha sido activo explicando las diferentes iniciativas en el ámbito del Port Vell, especialmente la reforma del muelle de Pescadors y nuevos proyectos como el Pier 01, de Palau de Mar. En el ámbito medioambiental, tanto los medios de comunicación convencionales como las redes sociales se han hecho eco del Plan de mejora de la calidad del aire del Port de Barcelona.

La Dirección de Comunicación ha explicado y argumentado ante los ciudadanos las necesidades de la primera infraestructura de transporte y comercio de Catalunya: la importancia de contar con unos nuevos accesos viarios y ferroviarios que garantizan el crecimiento de tráfico; la reivindicación de más libertad tarifaria para poder realizar una política comercial activa, o el desarrollo de las infraestructuras y conexiones ferroviarias que ayuden a situar el Port de Barcelona en competencia real con los grandes puertos europeos, entre otros.

I_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés

Las principales preocupaciones de nuestros grupos de interés según las diferentes perspectivas son:

Perspectiva institucional y económica

- ◆ Ética empresarial
- ◆ Impulsar proyectos en las líneas marcadas por las administraciones
- ◆ Aportación de la información requerida por las administraciones
- ◆ Evitar prácticas monopolísticas
- ◆ Colaboración en proyectos/actividades promovidas por los diferentes grupos de interés
- ◆ Pago en plazos establecidos
- ◆ Garantizar la igualdad de oportunidades en la contratación de proveedores
- ◆ Garantizar la mejor selección calidad / precio en las contrataciones públicas / privadas



- ◆ Transparencia en la gestión pública
- ◆ Inversión pública y privada y cumplimiento del programa de inversión pública
- ◆ Crecimiento económico y de tráfico sostenido en el tiempo
- ◆ Transparencia en la información a los medios de comunicación
- ◆ Patrocinio económico / donación
- ◆ Rentabilidad de las inversiones de terceros
- ◆ Continuidad en los servicios (paz social)
- ◆ Estabilidad en el marco legal

Perspectiva social

- ◆ Protección seguridad y salud para los trabajadores
- ◆ Participación activa a las decisiones del puerto
- ◆ No entorpecer la movilidad de las zonas vecinas al puerto
- ◆ Oferta de actividades deportivas y de ocio en el Port Vell
- ◆ Garantizar la seguridad y protección de personas y mercancías
- ◆ Contratación laboral de personas con riesgo de exclusión social
- ◆ Diálogo con todos los grupos de interés
- ◆ Iniciativas solidarias
- ◆ Mejorar la movilidad y el transporte público en el recinto portuario
- ◆ Generación de puestos de trabajo
- ◆ No discriminación laboral
- ◆ Formación continua de los trabajadores
- ◆ Servicios para las tripulaciones
- ◆ Certificación en sistemas de gestión en la seguridad y la salud

Perspectiva ambiental

- ◆ Fomento de medios de transporte medioambientalmente sostenibles: ferrocarril y short sea shipping como alternativa a la carretera

- ◆ Fomento del uso de energías limpias
- ◆ Minimización de los impactos ambientales
- ◆ Prevención de riesgos ambientales y corrección de incidencias
- ◆ Uso eficiente de energías y agua
- ◆ Minimización del impacto paisajístico en el entorno portuario
- ◆ Certificación en sistemas de gestión ambiental

I_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones

PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA.

Consejo Rector y grupos de trabajo

A través de grupos de trabajo específicos, el Consejo Rector de la Comunidad Portuaria canaliza y materializa en iniciativas concretas los intereses de todos los estamentos, públicos y privados, que desarrollan su actividad en el ámbito portuario.

En 2016 se han celebrado dos reuniones del Consejo Rector, en las cuales ha destacado el alto grado de cumplimiento de los objetivos marcados por los ocho grupos de trabajo (GT) que lo conforman:



A solicitud del Consejo Rector, tres grupos han expuesto más específicamente sus iniciativas y trabajos:

- El GT Transporte terrestre se ha centrado en las infraestructuras y conexiones ferroviarias en el *hinterland* del Port. Ha impulsado el liderazgo para coordinar y mejorar la gestión ferroviaria, con la elaboración de una ordenanza y el uso de herramientas informáticas para el desarrollo sostenible de las circulaciones.



- El GT Short Sea Shipping ha actualizado los datos de evaluación de Italia, Marruecos, Túnez y Argelia, ha organizado la Conferencia ShortSea 2016 y ha coordinado la participación de la Comunidad Portuaria en diversos eventos y jornadas nacionales e internacionales.
- El GT Estrategia e Innovación es nuevo y tiene el objetivo de identificar el escenario futuro del Port de Barcelona como generador de riqueza para su entorno e impulsar nuevas ideas que permitan asegurar su desarrollo constante y sostenible y el de su Comunidad Portuaria. En el marco de este objetivo se ha realizado una encuesta, pendiente de análisis.

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

PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES Y PROYECTOS

El Port de Barcelona otorga mucha importancia a la participación en organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con su actividad y da apoyo a proyectos vinculados con su ámbito de negocio.

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

European Sea Ports Organisation (ESPO)

En 2016 ha finalizado el segundo mandato del Port de Barcelona en la presidencia de la organización, pero se ha mantenido como miembro del Comité Ejecutivo y preside el Comité de Gobernanza Portuaria. Desde estas posiciones puede seguir de cerca las acciones de la Comisiones Europeas en materia de transportes, como la propuesta de revisión de la política europea de puertos.

International Association of Ports and Harbours (IAPH)

Se ha mantenido la presidencia de la Asociación Internacional de Puertos y la vicepresidencia del Comité de Facilitación del Comercio y PCS. La IAPH es el único fórum reconocido como portavoz del sector portuario mundial, y sus puertos aglutinan un 80% del tráfico mundial de contenedores y más del 60% en toneladas.



Intermed

En colaboración con el secretariado de la Unión por el Mediterráneo, esta asociación integrada por los puertos de Barcelona, Génova y Marsella, ha organizado en esta última ciudad el primer Medports Fórum, en que han participado unos ochenta profesionales de 25 puertos mediterráneos, expertos y otros *stakeholders*.

Medcruise

Durante este ejercicio el Port ha continuado como miembro de la Junta Directiva de la asociación de puertos de crucero del Mediterráneo.

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

RELACIONES CON ORGANISMOS VINCULADOS AL MERCADO CHINO

Para el Port de Barcelona es clave mantener una estrecha relación con el mercado chino, primer socio comercial en el tráfico de contenedores con una cuota del 22%.

En este sentido se desarrolla el proyecto **Barcelona China's European Logistics Centre (BARCELOC)**, impulsado por el Port de Barcelona y Catalonia Trade & Investment y al cual este año se ha integrado como socio el Ayuntamiento de Barcelona. El Port ha recibido en 2016 la visita de diversas delegaciones del país asiático y ha trabajado en la identificación de empresas chinas internacionalizadas, es decir, que ya exportan y/o ya tienen inversiones en el mercado europeo. También se han llevado a cabo acciones de promoción, especialmente en China, a través de la participación en las ferias Transport Logistics (Shanghái), China International Logistics & Transportation Fair (Shenzhen) y Canton Fair.

En el marco de la **cátedra de Logística** de la escuela de negocios **China Europe International Business School (CEIBS)** de Shanghái, patrocinada por el Port de Barcelona y fruto del convenio de colaboración entre las plataformas telemáticas de este puerto (PortIC) y del de Shanghái (Shanghai E&P International), este año ha continuado el proyecto piloto para desarrollar el servicio Track&Trace de contenedores, de intercambio de información para hacer visible la cadena de transporte a los importadores y exportadores respectivos.

ORGANIZACIONES NACIONALES

En el ámbito del Estado español, el Port es miembro de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, la Federación Española del Café (FEC-ANCAFE), Barcelona Centro Financiero Europeo y la Asociación Española del Gas Natural para la Movilidad (GASNAM).

Además, participa en el Clúster Agroalimentario de la UPC y las agrupaciones empresariales innovadoras (AEI) Barcelona-Catalunya Centre Logistic (BCCL) y Fórum Marítim Catalán.

PROYECTOS INTERNACIONALES

Entre los proyectos internacionales en que participa el Port de Barcelona y reciben ayuda financiera de la Unión Europea, destacan los dos nuevos iniciados este 2016: RePort y CarEsmatic. Además, destaca la subvención otorgada por la Comisión Europea, a través de la agencia INEA, al proyecto de los nuevos accesos ferroviarios al Port de Barcelona (New Southern Rail and Road Access to the Port of Barcelona. Phase 2. Connection Works), que supone una aportación de hasta 36,1 millones de euros, el 30% de los costos elegibles del proyecto, de los cuales 21,5 millones corresponden a la APB y 14,6 millones, a ADIF (el otro socio del proyecto).

Período	Proyecto	Acción	Programa
2016-2018	 	Reducción de las emisiones de contaminantes causadas por el transporte en camión al Port, y mejora de la tecnología existente en motores de doble combustible para contribuir a la consolidación del gas natural licuado.	
2016-2018		Adaptación de la terminal Príncipe de España y construcción de un nuevo acceso ferroviario para mejorar el servicio e incrementar el transporte de coches eléctricos mediante las autopistas del mar.	



<p>2015 - 2018</p>	<p>New Southern Rail and Road Access to the Port of Barcelona. Phase 2. Connection Works</p>	<p>Construcción del nuevo acceso ferroviario al Port de Barcelona, que absorberá el tráfico ferroviario generado por la ampliación del Port y sus áreas logísticas. Supone la creación de 10,8 km de nuevas vías aproximadamente.</p>	
<p>2015 - 2018</p>		<p>Desarrollo de los servicios de gestión del tráfico marítimo y de los procesos de coordinación y de los procesos de coordinación entre la torre de control y los servicios técnico-náuticos, mediante el uso de las tecnologías de la información.</p>	
<p>2014 - 2020</p>		<p>Despliegue del uso de gas natural licuado (GNL) en el transporte marítimo a través de una serie de acciones piloto, como la adaptación de una gabarra para suministrar GNL a los buques y la adaptación de maquinaria portuaria y el diseño de un remolcador propulsados por este combustible.</p>	
<p>2014 - 2017</p>	<p>CLEANPORT</p>	<p>Adaptación de un barco de la compañía Balearia, para que pueda usar GNL como combustible en los motores auxiliares, y conexión del punto de atraque de Port con el suministro de GNL.</p>	



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

MISIÓN COMERCIAL A PANAMÁ Y CUBA

La misión empresarial del Port de Barcelona 2016, desarrollada en Panamá y Cuba, ha tenido como objetivo impulsar el comercio exterior entre Cataluña y la zona del Caribe, promover nuevas oportunidades de negocio, y establecer o consolidar vínculos comerciales en la región.

Delegación

Con un perfil institucional y empresarial multisectorial, la delegación ha estado integrada por 60 directivos, principalmente del sector logístico portuario y también de la consultoría, *software*, infraestructuras de madera y servicios. Esta decimoctava edición la misión ha estado presidida por el *conseller* de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, Josep Rull, y el presidente del Port de Barcelona, Sixte Cambra. Además, como en la edición anterior, se ha compartido agenda con otra misión empresarial organizada por ACCIÓ y presidida por el *conseller* de Empresa y Conocimiento, Jordi Baiget.

Jornadas empresariales

En Panamá, ante un auditorio de 250 personas, el Port ha presentado su posicionamiento como puerta de entrada a la península Ibérica, el sur de Europa y el norte de África para las mercancías procedentes de la zona Caribe, así como puerto de origen más competitivo para las exportaciones catalanas y europeas. El seminario técnico de aduanas ha contado con la participación de un centenar de profesionales del sector, la mejor asistencia de todas las ediciones.

En Cuba, aparte de explicar a los 200 empresarios participantes las infraestructuras y servicios logísticos de Barcelona, el presidente ha destacado la posición del Port como base de cruceros y su conversión e integración en la ciudad con el Port Vell.

Contactos bilaterales

En el transcurso de la misión se han realizado más de 200 contactos bilaterales entre empresas e instituciones catalanas y las de los países de destino. La Oficina de ACCIÓ en Panamá ha sido la encargada de preparar agendas de contacto en este país y en Cuba esta labor ha ido a cargo de la Oficina Económica Comercial de la Embajada de España en Cuba



(ICEX). Además, algunas empresas han desarrollado su agenda particular y otras han participado en los encuentros institucionales.

Agenda institucional

En el marco de la misión se han mantenido reuniones con los máximos responsables del Ministerio de la Presidencia de Panamá; los ministros de Turismo de Panamá y el de Cuba; el ministro de Asuntos Marítimos y Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá; y el ministro de Asuntos del Canal. También han celebrado reuniones de trabajo con directivos de Panamá-Pacífico, el proyecto de la L2 del metro de Panamá, la Oficina del Historiador de La Habana y las navieras MAERSK y Melfi.

La delegación también ha tenido la oportunidad de realizar una visita al nuevo Canal de Panamá y ver en directo una de las esclusas de Cocolía y su torre de control. También han podido conocer el puerto y la Zona Especial de Desarrollo Mariel (ZEDM), que se prevé que sea el gran polo logístico de Cuba.

Convenios y acuerdos

En el ámbito institucional, los presidentes de las asociaciones de la Comunidad Portuaria han firmado convenios de colaboración con sus homólogos panameños para fomentar el intercambio de experiencias y conocimiento; y el Ministerio de la Presidencia de la República de Panamá y el Port de Barcelona han definido la firma de un memorándum de colaboración en materia de formación, organización de estructuras y equipos de trabajo multidisciplinar, plataforma tecnológica y facilitación del comercio.

En relación a las empresas participantes, algunas han cerrado acuerdos comerciales y otros han comenzado a definir las líneas para una futura colaboración inmediata.

PROMOCIÓN COMERCIAL

Durante el año 2016 el Port ha participado en más de 21 ferias y conferencias nacionales e internacionales, como visitante o como expositor, con el objetivo de consolidarse y posicionarse en lo que respecta a sus tráficos estratégicos. Además, estudia de primera mano las tendencias del mercado y las necesidades de los usuarios y operadores del Port para contribuir a incrementar su eficiencia.



Presencia en ferias y congresos

Ámbito europeo

Un año más ha destacado la presencia en la feria **Fruit Logística**, de Berlín, dedicada a la logística y el comercio internacional de frutas y verduras. Presente en 14 de las 23 ediciones, en los últimos años participa en esta feria con Grimaldi Group y Mercabarna. Así busca fomentar los tráficós de importación de América Central y del Sur y los de corta distancia, así como recuperar el posicionamiento de Barcelona como *hub* logístico y de distribución para este tipo de productos.

Otro evento ferial relevante en Europa en 2016 ha sido el **SITL Europe** de París. Esta feria bienal, que este año ha contado con más de 500 expositores de 80 países, reúne a los principales representantes de empresas de transporte, operadores logísticos, empresas de servicios y usuarios de la industria, el comercio y la distribución de Francia y sus países vecinos.

Cita anual imprescindible per al Port de Barcelona es el **Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL)**. Como en los últimos años, y en línea con la estrategia de orientación al cliente, el Port ha apostado por una presencia proactiva, con la organización de un programa de conferencias, presentaciones y jornadas de *networking* en el propio stand. También ha participado en la 33ª edición del Congreso de ALACAT, la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Internacionales de América Latina y el Caribe, celebrado en el marco del salón.

Continente americano

El Port ha estado presente en la feria **Intermodal** de Sao Paulo (Brasil), donde ha buscado consolidar contactos con armadores, operadores logísticos y puertos y establecer nuevos lazos comerciales en un mercado estratégico en el que trabaja desde hace tiempo.

Mercado asiático

En los últimos años se han ido incrementando las acciones que promueven el acercamiento del Port de Barcelona en los países asiáticos, y sobre todo China. En aplicación del convenio de colaboración vigente con las asociaciones WCA Family y China International Freightforwarders Association (CIFA), el Port ha participado en ferias y eventos como **8th WCA Worldwide Conference**, en Abu Dabi, y **13th WCA Sino-International Freight Forwarders Conference**, de Shanghái.

Magreb

En este mercado, que también cada vez toma más protagonismo, el Port ha participado como cada año en el **IV Encuentro Hispano-Marroquí del Sector de Transporte y Logística**, que reúne en Tánger (Marruecos) a los principales actores que operan entre ambos países, sobre todo con el puerto Tanger Med. En Casablanca, la infraestructura catalana ha asistido por primera vez en la **Med Port**, feria anual de puertos de contenedores y operaciones de terminal del Mediterráneo, que este año ha celebrado su tercera edición.

Productos específicos

Un año más el Port de Barcelona ha estado presente en el encuentro más importante del mundo para el sector de **cruceros**, el Seatrade Cruise Global 2016 de Miami, y en la Seatrade Med 2016, principal feria profesional de cruceros de Mediterráneo, celebrada en Tenerife.

En el ámbito del **automóvil**, sector de importancia estratégica tanto para el Port como para toda la economía del entorno, destaca la participación en diversas conferencias y congresos, como la ECG Conference 2016, celebrada en Hamburgo, y en grupos de trabajo de asociaciones del sector, como el Clúster de la Industria de la Automoción de Cataluña (CIAC) y el European Car Transport Group (ECG).

En relación con el **short sea shipping (SSS)** o transporte marítimo de corta distancia, destaca la organización y participación en la conferencia anual European Short Sea Shipping Conference (SSPC), que este año se ha celebrado en Barcelona y ha permitido actualizar y compartir los desarrollos y tendencias de este transporte, así como contactar con otros puertos y agentes sectoriales.

El 2016 ha tenido lugar la decimoctava **misión comercial** liderada por el Port de Barcelona, que se ha desarrollado en Ciudad de Panamá (Panamá) y La Habana (Cuba). La ampliación de esta actuación comercial se detalla en el apartado siguiente.

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

Gastos de promoción comercial del puerto.
Gastos destinados a promoción del puerto: 3.791.725 €
Gastos de explotación 2016: 26.980.000 €



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 registrar solicitudes, escritos y comunicaciones genéricas dirigidas al Port de Barcelona. Además en la actualidad hay 8 trámites activos.

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.

El Port Community System del Puerto de Barcelona, sistema propiedad de la Autoridad Portuaria y explotado por la empresa Portic 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.

Durante 2016 se ha mejorado el PCS añadiendo todos los procedimientos relativos al VGM.

Infraestructuras de comunicaciones

En 2016 se ha ejecutado el proyecto de instalación de control de accesos a la ZAL, se han desplegado cámaras de Seguridad en varias zonas del territorio, se ha desplegado control de accesos en algunas puertas, se ha realizado un plan de telecomunicaciones y se ha desplegado la oficina de ciberseguridad.



Mejoras en la gestión con clientes y proveedores

La presentación telemática de facturas para los proveedores y el uso del perfil del contratante para los concursos es ya una realidad consolidada.

Para los clientes se ofrece la aplicación portlinks que es una herramienta de toma de decisiones en la planificación de cadenas logísticas.

Mejoras en la gestión interna

En la operativa interna de la APB se ha puesto en marcha una nueva aplicación de gestión de manifiestos con lo que se da por finalizado el plan de modernización de las aplicaciones de gestión.

Asimismo se ha digitalizado el proceso de contratación, permitiendo el uso del expediente electrónico.

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

**Ver el indicador I_29 "Participación en organismos internacionales y proyectos"*



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

Durante el año 2016, desde el Puerto de Barcelona se han realizado un total de 16 jornadas técnicas, en las que han asistido a un total de 499 asistentes, de 245 empresas importadoras / exportadoras.

En relación a las temáticas, las jornadas que han resultado más interesantes para los asistentes han sido: Nuevo Código Aduanero (CAU), Incoterms e IVA.

Jornadas Formar:

JORNADA/CURSO	Nº ASISTENTES	Nº EMPRESAS CLIENTES
Técnicas de Negociación	32	20
Crédito Documentario	42	27
Protocolo de negocios en la China	34	25
Nuevo Código Aduanero, CAU	108	77
Incoterms	66	44
Proceso aduanero, 3r países	25	19
Operaciones triangulares	43	29
Marketing i distribución en la China	14	9
Introducción a la exportación marítima	26	18
Como encontrar mercados de exportación a través de Internet	24	18
Hong Kong, tú plataforma logística y comercial en la China y Asia	23	15
Factura portuaria	26	19
Proceso aduanero, origen de la mercancía	31	18
El transporte de mercancía peligrosa	17	14
El IVA	49	30
Verificación del peso	40	28
TOTAL	600	410
TOTAL REAL (*)	499	245

(*) Número de asistentes, independientemente del número de cursos a los que hayan asistido.

Por otro lado, se han llevado a cabo otras jornadas divulgativas no incluidas en el plan de formación del Puerto, es decir, no incluidas en el proyecto ForMar, pero que también han sido organizadas o promovidas desde el puerto.

Estas jornadas han sido:

JORNADA/CURSO	Nº ASISTENTES	Nº EMPRESAS CLIENTES
SEGURIDAD EN LA CADENA LOGÍSTICA	28	25
E COMMERCE GATEWAY TO CHINA	117	90
SUPPLY CHAIN LOGISTICS SUMMIT (SCL)	429	230
LA IMPLEMENTACIÓN DE LA VERIFICACIÓN DEL PESO DE LOS CONTENEDORES EN EL PORT DE BARELONA	630	420
MARITIME DAY (European Shippers' Council)	72	51
TOTAL	1276	816

I_35 Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interface 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. (COPIAR DE INDICADOR SOCIAL)

La ciudad y el puerto de Barcelona comparten un proyecto común, con el Port Vell como paradigma de la integración entre el puerto y la ciudad, como punto de encuentro. Para entender cómo Barcelona se ha llegado a situar en una posición de liderazgo mundial envidiable, es necesario recordar cuáles son las variables imprescindibles para revitalizar una ciudad y su puerto y tener en cuenta la importancia de un catalizador como las Olimpiadas, que proyecta la imagen de la ciudad al mundo y convierte la transformación urbanística de Barcelona en un modelo de éxito.

La Gerencia Urbanística Port 2000 del Port de Barcelona, con personalidad jurídica propia, gestiona el ámbito del puerto-ciudad del Puerto de Barcelona.

Bajo su tutela, sus competencias son:

La explotación de los espacios públicos del Port Vell y Nueva Bocana, como también su mantenimiento, limpieza y conservación.

La explotación y gestión del edificio de oficinas ubicado en la calle d'Escar esquina con el Paseo Joan de Borbó.

A través de la gestión del espacio público del puerto, Port 2000 presta servicio a la ciudadanía y a Barcelona, y promueve el interés y la presencia de ciudadanos y turistas en el Puerto.

En el Port Vell se puede ir de tiendas los 365 días del año, comer en restaurantes al lado del mar, visitar museos, ir al cine, observar especies marinas, pasear en barco, viajar en teleférico, hacer deporte, y muchas cosas más.

CRUCEROS

El año 2016 el Port de Barcelona ha dado la bienvenida a **2.683.594** cruceristas, un **5.8%** más que el año anterior.

La actividad de cruceros es un elemento dinamizador del turismo y la economía de grandes ciudades como Barcelona. Con 2,6 millones de cruceristas anuales, la capital catalana es el puerto líder de cruceros de Europa y el Mediterráneo y el cuarto puerto del ranking mundial de cruceros. Barcelona destaca por su rol como puerto base (se realizan las operativas de inicio y finalización de itinerario de los cruceros).

El estudio de la Universidad de Barcelona realizado sobre la actividad crucerística del 2014 indica que la actividad de cruceros de la capital catalana genera una facturación total de 796 millones de euros, contribuye al producto interior bruto (PIB) de Cataluña con 413,2 millones de euros anuales y permite mantener 6.759 puestos de trabajo.

El gasto directo derivado de la actividad de cruceros asciende a 442,5 millones de euros anuales, que se reparten entre 3 principales agentes de gasto: navieras (121,2 millones), cruceristas (315,8 millones) y tripulaciones (5,5 millones). A partir de este impacto directo, se genera una facturación de manera indirecta e inducida de 353,5 millones de euros, lo que sitúa la facturación total de la actividad de cruceros en 796 millones de euros. Además genera unas rentas fiscales de 152 millones de euros en impuestos estatales y autonómicos y tasa turística.





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

Recursos invertidos en materia de protección y seguridad. 2016
3.135.642,37€

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

Recursos empleados en materia medioambiental. 2016
1.100.563,16€



DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

El ejercicio económico del 2016 ha cerrado con un beneficio neto de 33,4 millones de euros, un 15% inferior al del año anterior. La disminución del beneficio ha sido motivada, principalmente, por las ganancias extraordinarias obtenidas en el 2015 en la desinversión de activos financieros.

El importe neto de la cifra de negocio ha totalizado 155,5 millones en 2016 y se ha situado en el mismo nivel que en el ejercicio anterior.

El total de los ingresos de las tasas portuarias ha disminuido ligeramente por el descenso de los ingresos de la tasa de ocupación, motivada por la nueva valoración de los terrenos del Port de Barcelona. Pero las variaciones positivas de los ingresos de las tasas del buque y de la mercancía han compensado esta bajada de los ingresos por las concesiones del dominio público.

El volumen total de tráfico de mercancías ha aumentado un 3,4% respecto del año anterior, alcanzando un total de 47,5 millones de toneladas. Los tráficos más estratégicos han vuelto a registrar crecimientos anuales significativos: el de contenedores, que ha sumado 2,2 millones de TEU, ha aumentado un 14,5%; el de automóviles, un 4%; y el total de pasajeros, un 7%.

El resultado de explotación sumó 33,9 millones de euros y ha bajado un 8% respecto del año anterior. Esta disminución se ha producido como consecuencia del incremento considerable de los otros gastos de explotación debido, por una parte, a las dotaciones a las provisiones para impuestos y litigios y, por otra, a las actuaciones en el ámbito del convenio con la Cofradía de Pescadores para la construcción de la nueva fábrica de hielo.

Las pérdidas derivadas de las bajas de inmovilizado han incrementado en un 48% el gasto registrado el año anterior, principalmente, por la baja de la nave de pintura revertida dentro del área de reparaciones de embarcaciones menores.

En cambio, en el ámbito de los gastos corrientes, el volumen de gastos de personal se ha situado en el mismo nivel del 2015.

La ganancia registrada en el capítulo de los otros ingresos de explotación ha sido gracias a dos nuevos contratos de arrendamiento y el traspaso a resultados de los ingresos a distribuir de las concesiones revertidas.

El aumento de los otros gastos de gestión corriente ha incrementado en dos puntos la ratio de absorción de ingresos respecto del ejercicio anterior.

En el ámbito de las sociedades participadas, la operación más destacada del ejercicio ha sido el deterioro del valor de la participación –por un importe total de 1,6 millones de euros– en el capital de varias empresas vinculadas.

Al cierre del ejercicio, los porcentajes sobre el capital social de las empresas participadas no han variado respecto al ejercicio anterior.

El resultado financiero del ejercicio registró una pérdida de 0,5 millones y un empeoramiento neto de 2,9 millones en relación con los beneficios de 2,4 millones del año anterior. Esta variación se ha producido por el efecto combinado de:



- La salida del capital de la sociedad Consorcio de Parques Logísticos y la venta de la participación en el capital de Marina Barcelona 92 representaron un beneficio conjunto de 10,7 millones de euros en el 2015. Sumando el deterioro de valor de 1,6 millones en este ejercicio, el empeoramiento neto del resultado de este capítulo ha representado un total de 12,3 millones de euros.
- En sentido positivo, cabe destacar la reducción significativa del volumen de gastos financieros respecto del año anterior, fruto de:
 - La cancelación anticipada del préstamo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI Tramo III A) por valor de 47,5 millones, a finales del ejercicio anterior, por el que la entidad pagaba un interés fijo del 3,748%
 - La reducción progresiva de los tipos de interés variable aplicados a los préstamos suscritos con el BEI, que a partir del segundo trimestre del 2016 han sido del 0%.
 - La cancelación anticipada del préstamo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI Tramo II B), por valor de 20,8 millones, hecha a finales del ejercicio del 2016, que no ha significado ningún gasto financiero adicional respecto de los 6,6 millones pagados en el 2015 -en concepto de intereses futuros- en la cancelación anticipada realizada el año anterior.
- La contabilización como gastos financieros en el 2015 de 1,5 millones de intereses a pagar por los litigios de la T3, que han representado una disminución neta.

Los beneficios antes de impuestos, de intereses, de amortizaciones y depreciaciones (ebidta) han sumado un total de 93,9 millones, y los recursos procedentes de las operaciones han generado un cash flow operativo de 86,3 millones, un 17,1% más respecto de los 73,7 millones del 2015.

Se ha ejecutado un volumen total de inversiones de 26,6 millones de euros, un 60% menos que el año anterior, hecho que ha supuesto un superávit de 59,7 millones en relación con los recursos generados por las operaciones.

Si afectación al presupuesto de inversiones, el activo y el patrimonio de la entidad se han visto incrementados en 26,7 millones de euros como consecuencia de la aprobación de la modificación sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP). A raíz de esta, el Port de Barcelona ha adscrito los terrenos del antiguo cauce del río Llobregat.

Por segundo año consecutivo se ha cancelado anticipadamente uno de los préstamos que la entidad tiene suscritos con el Banco Europeo de Inversiones. Este año ha sido por un total de 20,8 millones de euros, el año anterior fue de 47,5 millones.

A la cancelación del préstamo hay que sumarle el traspaso a corto plazo de un total de 22,8 millones, de modo que el endeudamiento bancario largo plazo se sitúa en 303,9 millones al cierre del ejercicio, el menor registro de los diez últimos años.

La reducción progresiva del volumen de endeudamiento, combinada con la incorporación del resultado del ejercicio a los fondos propios, ha situado la ratio de endeudamiento en el 24%.



Situación económica financiera.

E_01 Rentabilidad sobre activos.

<i>En miles de €</i>	2013	2014	2015	2016
Resultado Ejercicio:	74.831	37.426	39.360	33.389
Activo Totales	1.769.343	1.749.728	1.738.930	1.731.759
RATIO (%)	4,23%	2,14%	2,26%	1,93%

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).

	2013	2014	2015	2016
EBITDA	93.997.393	90.230.844	89.090.118	86.227.752
% de variación de EBITDA	3%	-4%	-1%	-3,21%
Toneladas movidas.	41.391.000	45.313.911	45.921.253	47.512.963
RATIO 100 x (EBITDA/tonelada)	227,10	199,12	194,0	181,48

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

	2013	2014	2015	2016
Amortizaciones	13.000	19.167	69.167	45.000
Intereses	6.265	5.845	11.522	2.504
Suma	19.265	25.012	80.689	47.504
Cash flow	91.445	103.749	73.718	86.268
RATIO (%)	21,07%	24,11%	109,46%	55,07



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 no informado

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

<i>En miles de €</i>	2013	2014	2015	2016
Gastos de Explotación	119.994	119.796	124.747	130.533
Ingresos de Explotación	163.883	158.178	159.162	160.863
RATIO	73,22%	75.74%	78,86%	81,15%

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.

<i>En miles de €</i>	2013	2014	2015	2016
Inversión pública Total	85.104	40.783	44.064	25.692
Cash Flow	91.445	103.749	73.718	86.268
RATIO	0,93%	0,39%	0,60%	0,30%

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.

<i>En miles de €</i>	2013	2014	2015	2016
Inversión privada	119.548	118.558	120.960	46.825
Inversión pública	85.104	40.783	68.193	25.692
RATIO	1,40	2,5	1,8	1,8



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.

<i>En miles de €</i>	2013	2014	2015	2016
Inversión pública	85.104	40.783	68.193	25.692
Activos netos medios	1.588.787	1.692.357	1.735.715	1.739.512
RATIO	0,05	0,02	0,04	0,01

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.

<i>En miles de €</i>	2013	2014	2015	2016
INCN	158.901	154.832	155.616	155.474
T. Ocupación	58.279	54.868	55.445	52.439
100 x (T. Ocupación/INCN)	36,68%	35,44%	35,63%	33,73%
T. Actividad	16.488	16.421	14.311	14.214
100 x (T. Actividad/INCN)	10,38%	10,61%	9,20%	9,14%

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.

	2013	2014	2015	2016
Toneladas totales movidas	41.391.199	45.313.911	45.921.253	47.512.963
Superficie caracterizada de uso comercial (m2)	4.894.017	4.881.841	4.909.236	5.039.802
Toneladas / m2	8,46	9,28	9,35	9,43



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.

	2013	2014	2015	2016
Toneladas totales movidas	41.391.199	45.313.911	45.921.253	47.512.963
Metros lineales de muelle en activo	22.216	22.216	22.579	22.970
Toneladas/m	1.863,12	2.039,69	2.033,80	2068,48

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).

<i>En miles de €</i>	2013	2014	2015	2016
INCEN	158.901	154.832	155.616	155.474
Plantilla media anual	524	521	537	551
INCEN / nº de empleados	303,25	297,18	289,79	282,17

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

<i>En miles de €</i>	2013	2014	2015	2016
EBITDA	93.997.393	90.230.844	89.090.118	86.227.752
Plantilla media anual	524	521	537	551
EBITDA / nº de empleados	179.384,34	173.187,80	165.903	156.493



Impacto económico-social

NOTA: Los datos corresponden a los informados en 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015 ya que 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_14, los datos corresponden a los informados en **2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015** ya que no se ha realizado un nuevo estudio sobre este tema.

Estimación del valor añadido bruto

Miles de euros		% Participación	
		VAB Cataluña	VAB España
Impacto Inicial	1.452.484€	0,89%	0,22%
Impacto Intersectorial	838.926€	0,51%	0,13%
Directo	198.692€	0,12%	0,04%
Indirecto	74.325€	0,05%	0,01%
Inducido	565.910€	0,35%	0,07%
Impacte Total	2.291.410€	1,40%	0,35%

CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

La estrategia para las personas

Todas las acciones y proyectos que se desarrollan e impulsan desde la Dirección de Personas de la Autoridad Portuaria están orientados a consolidar una nueva realidad empresarial en la cual todas las personas de la organización puedan compartir una serie de valores, actitudes y comportamientos que promuevan la cohesión interna.

Esta visión se basa, en primer lugar, en la necesidad de anticiparse a los cambios en la estructura de la plantilla. Las restricciones en la contratación estable hacen más necesaria que nunca una política de personas que asegure la continuidad de negocio en un futuro cercano y, a la vez, la selección de personas de alto potencial y rendimiento.

Por otra parte, también se tiene en cuenta el desempeño diferencial como base del desarrollo profesional dentro de la organización, y se trabaja para potenciar una organización más horizontal, en la que el talento interno pueda aflorar y ser reconocido.

Además, se pone el énfasis en mejorar los procesos clave de Recursos Humanos: por un lado, con la sistematización de los operativos y, por otro, con el diseño de los procesos clave que definen a largo plazo la relación entre las personas y la empresa

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

	2012	2013	2014	2015	2016
Plantilla media anual	541	524	524	526	513

S_02 Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Debe tenerse en cuenta que desde que se están produciendo jubilaciones parciales, estas personas trabajadoras pasan a tener la modalidad de contrato temporal.

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria

	2012	2013	2014	2015	2016
Porcentaje de trabajadores eventuales	12,75% (69 personas)	11% (58 personas)	12,60% (66 personas)	12,24% (64 personas)	13,55% (63 personas)

Datos a 31.12.2016



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 2016

Actividad	Porcentaje sobre plantilla a final de ejercicio
Oficina fuera de convenio	13,07% (69 personas)
Oficina dentro de convenio	53,98% (285 personas)
Mantenimiento	4,55% (24 personas)
Policía Portuaria	28,41% (150 personas)

Datos a 31.12.2016

Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2015

Actividad	Porcentaje sobre plantilla a final de ejercicio
Oficina fuera de convenio	13,19% (69 personas)
Oficina dentro de convenio	54,49% (285 personas)
Mantenimiento	4,02% (21 personas)
Policía Portuaria	28,30% (148 personas)

Datos a 31.12.2015

S_04 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.

2015: 86,81% (454 personas); **2016:** 86,55% (457 personas)

Comunicación interna y participación

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

La Autoridad Portuaria de Barcelona dispone de un Comité de Empresa en representación de los trabajadores, formado por 17 miembros en representación de los trabajadores con la siguiente composición:

- 10 representantes de Comisiones Obreras (CCOO)
- 4 representantes de Coordinadora de Autoridades Portuarias (CAP)

- 2 representantes de Unión General de Trabajadores (UGT)
- 1 representante de Sindicato Profesional de la Policía Portuaria (SPPP)

El Comité de Empresa mantiene reuniones periódicas con el departamento de Relaciones Laborales así como con la dirección de la APB.

Asimismo, en el Consejo de Administración del Puerto de Barcelona hay 3 sindicatos representados por 3 consejeros, 1 de CCOO, 1 de Coordinadora y otro de UGT.

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

Existen dos líneas de acción respecto a la participación de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria.

La primera son los procesos departamentales. Durante el 2016 se han implementado proyectos de mejora de los procesos internos de gestión, en los Departamentos de Conservación y de Concesiones.

La segunda línea de acción consiste en la mejora de procesos transversales, es decir, que afectan a varios departamentos. Concretamente el Equipo de Eficiencia Interna, que se creó en el 2014, ha definido cuatro líneas de acción para desarrollar en el 2016. Se ha implementado y puesto en producción la herramienta de gestión del proceso de Contratación.

Los procesos de mejora se llevan a cabo en coordinación con los Departamentos de Sistemas de Información, que proporcionan las herramientas que hacen posible gran parte de estas mejoras, y con el Departamento de Desarrollo y Comunicación Interna, para comunicar los cambios y formar a las personas. De esta forma se acometen las mejoras teniendo en cuenta el lado humano y tecnológico que todo proceso de cambio implica.

Por otra parte existen Comités de Coordinación específicos que fomentan la cooperación interdepartamental en diferentes temas. Los principales son:

- Comité de Calidad y Mejora de Procesos Portuarios: aglutina personas de las subdirecciones de Estrategia y Comercial, de Planificación y Explotación y de Organización y Recursos Internos. Su función es alinear los objetivos de los distintos departamentos en lo que se refiere a calidad y mejora de procesos y servicios portuarios en general.



- Comité de I+D+i: integra representantes de todas las subdirecciones y su misión es coordinar los esfuerzos de los proyectos de I+D+i en los que participa la Autoridad Portuaria
- Comité de Dirección Ampliado: Además del Comité Ejecutivo y el Comité de Dirección, existe un Comité de Dirección Ampliado que incluye a mandos intermedios de todas la áreas de la empresa para canalizar de forma más directa el dialogo entre la Dirección y los diferentes departamentos.
- COMEX: Este comité agrupa a personas de las Subdirecciones de Estrategia y Comercial y de Planificación y Explotación. Su misión es la coordinación general de estas dos grandes áreas de negocio de la Autoridad Portuaria.

Formación

S_07 Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación

Incluye cualquier trabajador/a que haya realizado cualquier acción formativa.

Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación	
Dentro de convenio	59,58%
Fuera de convenio	85,92%

Datos a 31/12/2016

S_08 Evolución del promedio de horas de formación por trabajador

En este apartado se sigue el criterio de formación finalizada, considerándose únicamente aquellos cursos en los que se haya alcanzado el 75% de asistencia por parte del alumnado.

	Total Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	14.225,25	480	29,64
Fuera de convenio	4272,00	71	60,17

Datos a 31/12/2016



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 **33**. Los programas formativos son los siguientes:

- Comercial y marketing. Nivel I
- Comercial y marketing. Nivel II
- Medio ambiente. Nivel I
- Medio ambiente. Nivel II
- Prevención de riesgos laborales. Nivel I
- Prevención de riesgos laborales. Nivel II
- Náutica. Nivel I
- Contabilidad y auditoría. Nuevo plan general contable. Nivel I
- Contabilidad y auditoría. Nuevo plan general contable. Nivel II
- Gestión económico-financiera y presupuestaria. Nivel II
- Gestión económico-financiera y presupuestaria. Nivel I
- Seguridad industrial. Nivel I
- Seguridad industrial. Nivel II
- Tráfico de pasajeros. Nivel II
- Normativa Portuaria 1
- Operaciones y servicios portuarios. Nivel I
- Operaciones y servicios portuarios. Nivel II
- Sector y estrategia portuaria. Nivel I
- Sector y estrategia portuaria. Nivel II
- Logística e intermodalidad. Nivel I
- Logística e intermodalidad. Nivel II
- Gestión de mercancías. Nivel I
- Gestión de mercancías. Nivel II
- Tráfico de pasajeros. Nivel I
- Gestión de actividades pesqueras. Nivel I
- Relaciones laborales. Nivel I
- Relaciones laborales. Nivel II
- Sistemas de ayuda a la navegación. Nivel I
- Sistemas de ayuda a la navegación. Nivel II
- Access 2010



- Excel 2010
- PowerPoint 2010
- Word 2010

Estructura de la plantilla y equidad

S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

% de mujeres sobre el total de trabajadores **29,36% (155 personas)**

*Calculado como (Nº total de trabajadoras a 31.12.2016 / 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 3,22% (17 personas) sobre plantilla total.

24,64% (17 personas) sobre personal excluido de convenio.

Calculado como (nº de trabajadoras fuera de convenio / total de trabajadores fuera de convenio a 31.12.2016).

S_12 Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

% Trabajadores fijos > 50 años **41,48% (219 personas)**

(De 51 años en adelante) a 31.12.2016

S_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

% Trabajadores fijos < 30 años **0,95% (5 personas)**

(Menores e iguales a 30 años) a 31.12.2016



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)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	14,99	17,48	23,15	18,60	16,76	20,11

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

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,31	0,21	0,22	0,44	0,24	0,35

Cálculos sobre 100 horas trabajadas

S_16 Evolución del índice de absentismo anual

Evolución del índice de absentismo anual (IA)

	2013	2014	2015	2016
Porcentaje de horas perdidas en relación al total de horas laborales (Tasa Media)	4,08%	4,35%	4,42%	4,05%

COMENTARIO: En el año 2012 se extinguió por ley la colaboración voluntaria de la APB en la gestión de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Durante el año 2013, la APB se volvió a hacer cargo de parte de la gestión de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social, presentando una cifra del 4,08% en su índice de absentismo anual. Los porcentajes presentaron un repunte del 0,27% en 2014 y de 0,34 en 2015.

Durante el año 2016 se ha reducido el absentismo en un 0,37% con respecto al previo, siendo el más bajo de los tres años anteriores.



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

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2016

Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
1.548 horas	551	2,81

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

Nº de incidentes en seguridad y protección	0
Nº de ejercicios y simulacros en materia de seguridad	38

Ejercicios conjuntos con bomberos-remolcadores: **10**

Simulacros internos en concesiones con activación PAU nivel 1: **26**

Simulacro general PAU Puerto de Barcelona: **1**

Ejercicio de rescate con puente grúa en APM: **1**

S_19 Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.

Indicador no informado

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 de riesgos laborales 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 riesgos laborales 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 y en sus RD de desarrollo.

Respecto al RD 1627/1997, de Obras en Construcción, la subdirección general de Infraestructuras y Conservación de esta APB se responsabiliza de designar al Coordinador de Obra, tanto en fase de Proyecto como de Ejecución, por medio de un técnico de Prevención perteneciente a una ingeniería, que será licitada por concurso cada 4 años.

En lo referente al RD 171/2004, sobre Coordinación de Actividades Empresariales, la APB designó a un Coordinador de Actividades Preventivas al amparo del artículo nº 13 del mencionado RD. Se desarrolla la coordinación mediante aplicación informática e gestiona, para aquellos trabajos de mantenimiento y/o conservación de los enseres e inmuebles propios de la APB.

La APB, por medio de los coordinadores del Servicio de Prevención Interno y de la empresa de prevención contratada, se relaciona con los Servicios de Prevención de las empresas y concesiones situadas en la comunidad portuaria en los casos en que trabajadores/as propios de la APB desarrollen su tarea en el interior de los lugares de trabajo de dichas empresas y cuando trabajadores/as de empresas contratadas por la APB deban acceder al recinto de las mencionadas concesiones.

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.

Ni el Servicio de Prevención ni ningún otro departamento de la APB dispone de ningún dato actual que permita responder a este ítem, puesto que nunca se ha solicitado a las empresas.

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.

- XIV Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa.

ACCIÓN SOCIAL

Este año se ha puesto en marcha el Plan de sostenibilidad sectorial, que da respuesta a los objetivos de sostenibilidad del III Plan estratégico del Port de Barcelona. Este especifica que para crecer de manera sostenible hay que tener presentes las expectativas de los diferentes grupos de interés, conocer qué grado de respuesta les da la Comunidad Logística Portuaria y planificar las acciones de mejora necesarias. Garantizar un crecimiento sostenible desde el punto de vista económico, social y ambiental es fundamental para el Port de Barcelona.

En el proceso de desarrollo del Plan se han identificado 8 grupos y 26 subgrupos de interés (clientes, administraciones, trabajadores, proveedores, entidades sociales, medios de comunicación, instituciones e inversores, etc.) y se ha analizado el impacto de la actividad portuaria sobre cada uno de ellos y sus expectativas respecto del Port. Con esto se ha definido un conjunto de indicadores basados en Global Reporting Initiative (GRI), a fin de medir el grado de respuesta que la Comunidad Logística Portuaria da a las expectativas de cada uno de los grupos.

Un total de 53 organizaciones han integrado al Plan de sostenibilidad sectorial y con la información recopilada se ha elaborado, como prueba piloto, la correspondiente memoria de sostenibilidad del 2015.

Por otra parte, en el marco de las políticas de responsabilidad social corporativa de la organización se han impulsado acciones de amplio alcance, como las siguientes:

- Se ha destinado el 0,2% de la facturación por la emisión del Cheque Gourmet correspondiente al año 2015 (€ 2.115,37) al Casal dels Infants del Raval.
- Se han impreso, con recursos propios, 750 ejemplares de la revista trimestral de la Fundación CARES, Naranja y Azul. La misión de la Fundación es garantizar trabajo digno para las personas con discapacidad y/o en riesgo de exclusión social, mediante el desarrollo de sus habilidades relacionales y profesionales, sobre todo logística.
- Se ha organizado la XIV Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria bajo el lema "Organizaciones Activas y #eSaludables". El espacio dedicado a RSC ha contado con ponentes de la organización Salud Mental Cataluña; del Apostolado del Mar Stella Maris, entidad ganadora del premio Seafarers' Centre of the Year 2016 al mejor centro para marineros; Proactiva Open Arms, ONG dedicada al rescate de refugiados en el mar, y Port 2000, en representación de los intangibles puerto-ciudad.



- En el marco de la campaña “Navidad solidaria 2016”, del 13 al 16 de diciembre se han recaudado 1.298 kg de alimentos, que se han entregado al Banco de Alimentos de Barcelona, y 2.397 unidades de productos de higiene personal, entregadas a la Fundación IReS. La campaña ha sido posible gracias a la colaboración de APM Terminals, WTC Barcelona, CILSA, ESTIBARNA-SAGEP, la Fundación CARES, las asociaciones de la Comunidad Logística y las empresas y administraciones del Port.
- Se han impreso 10.000 unidades de los folletos promocionales de la “Barcelona Magic Line”, marcha solidaria en favor de las personas en situación vulnerable que organiza el Hospital de San Juan de Dios.
- Se han apoyado diversas acciones que han tenido lugar dentro del ámbito geográfico y de actividad del Port, como la celebración del día de la Virgen del Carmen (16 de julio), con diferentes actividades, o las XIX Jornadas de la Gente del Mar, organizadas por el Comité de Bienestar del Port.



PRINCIPIOS DE GESTIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

La voluntad del Port de Barcelona es compatibilizar su actividad habitual con el entorno, reduciendo el impacto de su actividad sobre el entorno y sobre el medio ambiente, al mismo tiempo que asegura la sostenibilidad desde el punto de vista de la cadena logística.

Estos objetivos se articulan alrededor de cuatro ejes de actuación:

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

Vigilancia y gestión del medio ambiente

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

<input checked="" type="checkbox"/>	Si, completamente certificado	<input type="checkbox"/>	No, pero esta fase de proyecto
<input type="checkbox"/>	No, pero está en fase de implantación	<input type="checkbox"/>	No y no está proyectado

- Norma de referencia seguida para la implantación del Sistema de Gestión Ambiental

<input checked="" type="checkbox"/>	EMAS	<input checked="" type="checkbox"/>	ISO 14001:2004	<input type="checkbox"/>	PERS
-------------------------------------	------	-------------------------------------	----------------	--------------------------	------

- Gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA en 2016

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	20.000 €
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100	0,05%

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 2016. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.)

<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>	No
-------------------------------------	----	--------------------------	----



- Aspectos que se han medido o caracterizado durante el periodo 2016

X	Calidad del agua o sedimentos	X	Calidad de suelos
X	Calidad del aire		Ruidos
	Espacios o especies protegidos		Otros hábitats o especies.

- Información económica durante el ejercicio 2016 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

Inversiones en caracterización medioambiental	1.000.000€
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	%
Gastos en caracterización medioambiental	225.000€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	%

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 2016 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

Gastos en limpieza terrestre	700.000€
Área superficie terrestre de servicio	10.781.960m ²
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,065€/m ²



Gastos en limpieza de lámina de agua	350.000€
Área superficie zona I	9.021.488m ²
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,038€/m ²

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

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	3
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:	88
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2016	17%

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	NÚMERO DE FOCOS
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"> ▪ <i>Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales</i> (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) 	4	3
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos.</i> (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"> ▪ <i>Actividades industriales en concesiones</i> (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"> ▪ <i>Limpieza y pintura de cascos de barcos</i> (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 	3	
<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 	2	
<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.

Existen dos vías para recibir quejas:

- 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.
- Las quejas llegan a la APB a través del Servicio de Atención Unificada y se derivan al responsable

- Quejas recibidas durante el año 2016 ligadas a la calidad del aire 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
Emisiones contaminantes	3	Emisiones de los buques

- Actuaciones realizadas durante el año 2016 por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación

- Evolución del número de quejas:

AÑO	2013	2014	2015	2016
Número de quejas	14	3	6	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.

	Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
X	Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
X	Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
	Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
X	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
X	Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
X	Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
X	Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
X	Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos
X	Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques
	Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
X	Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
X	Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
X	Firmas de convenios de buenas practicas
	Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son:
X	<ul style="list-style-type: none"> a. Pantallas cortavientos b. Sistemas de riego de acopios de graneles y viales c. Sistemas lavaruedas d. Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento e. Parada operativa por velocidad del viento adversa
	Incentivo a camiones con toldo automático o instalación de puntos de toldado
X	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 2016.

Si No

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
Captadores de alto volumen	Correos	Calidad aire puerto Vigilancia alérgeno soja	PM ₁₀ PST
Captador de alto volumen	Sant Antoni	Vigilancia alérgeno soja	PST
Captadores de alto volumen	Dársena Sur	Calidad aire puerto	PM ₁₀ , PM _{2.5}
Captadores de alto volumen	Port Vell	Calidad aire puerto-ciudad	PM ₁₀ , PM _{2.5}
Captador de alto volumen	Porta Coeli	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM ₁₀
Captador de alto volumen	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM ₁₀
Captadores de alto volumen	ZAL 2	Calidad aire puerto	PM ₁₀ , PM _{2.5}
Captador sedimentables	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	Partículas sedimentables
Analizador automático	Dársena Sur	Calidad aire puerto	SO ₂ , H ₂ S
Analizador automático	Unidad Móvil	Calidad aire puerto	SO ₂ , NO _x , BTX, O ₃
Analizador automático	ZAL 2	Calidad aire puerto	NO _x
Captador de alto volumen	BEST	Calidad aire puerto	PM ₁₀
Captador alto volumen	ZAL BCN	Calidad aire puerto	PM ₁₀



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

Si No

Estudio sobre las emisiones de los buques de crucero que hacen escala en puerto
 Estudio sobre emisiones de los buques ferris que hacen escala en puerto
 Inventario de las emisiones de los buques que atracan en el puerto

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

Si No

Integrados en la Taula contra la Contaminación del Aire del Ayuntamiento de Barcelona
 Integrados en la Comisión Rectora del Plan de Mejora de la Calidad del Aire en Región Metropolitana de la 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/m	Nº de superaciones del valor límite diario.
Partículas PM _{2,5}	12,6	
Partículas PM ₁₀	24,4	
SO ₂	3,5	
H ₂ S		
NO ₂	32.5	
Benceno C ₆ H ₆		

- Estudios específicos de calidad del aire

Informes mensuales y anual del Estado del Medio Atmosférico Portuario.
 Estudio de la contribución del puerto a la calidad del aire en la ciudad de Barcelona



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	1
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	2
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 de concesiones
 Vertidos urbanos al puerto Vertidos accidentales

Otros. Indicar:

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

Sí En implantación En proyecto No está previsto



- Metodología utilizada (ROM, etc.):

ROM

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 practicas
X	Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina
	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.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora del servicio portuario de recepción de residuos Buque ▪ Gestión CEDEX materiales de dragado,
--



- Vigilancia masas de agua según DMA
- Plan Interior Marítimo (PIM)

- 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 2016 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
Turbidez/Sólidos en suspensión
Nutrientes
Clorofilas
Metales pesados
Pesticidas
Compuestos orgánicos
Otros microcontaminantes orgánicos
Indicadores biológicos



- 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 existe convenio pero sí un acuerdo tácito con la ACA (Generalitat de Catalunya)

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



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 2016.

Nº de embarcaciones	3
Frecuencia de la limpieza	Diaria
Peso de los residuos recogidos en t	74,5



A_16 Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación.

Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM.	42
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto ("situación 0")	2
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto ("situación 0")	4
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional ("situación 1 o superior")	

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 genera aguas residuales urbanas en edificios y oficinas, almacenes y aseos de garitas policiales, estaciones de bombeo y otros locales.

TIPOS DE SUBMINISTRO	2016 (m ³)
GARITAS DE CONTROL POLICIAL DE ACCESO	433
EDIFICIOS DE LA APB	13.975
ESTACIONES DE BOMBEO (LAVABOS)	193
LOCALES DE LA APB	804
TOTAL :	15.405

	2016
Volumen total	15.405 m ³
Volumen ARU	15.405 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 2016 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
	0	

- Evolución del número de quejas:

	2012	2013	2014	2015	2016
Número de quejas	2	2	0	0	0

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:

Barcelona

Municipio:

Barcelona

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

Si

No

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria ha elaborado el Mapa de ruido de la zona de Puerto Ciudadano que se ha 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.

Vigilancia/inspección por personal de la A.P.

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	3.8%	t
Envases ligeros	1.1%	t
Vidrio	0.6%	t
Chatarra	%	t
Runas	32.8%	t
Defensas marinas	%	t
Pilas	0.003%	t
Fluorescentes	%	t
R. Informáticos	%	t
Tóner	0.05%	t
Recogidas puntuales de residuos especiales	3.5%	t
Jardinería	%	t
TOTAL RESIDUOS SEGREGADOS	800.7t	
TOTAL RESIDUOS	800.7t	

- 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 2015.

Tipo de residuo	Recogida Separada (t residuos separados / t residuos totales generados)	Valorización (t residuos valorizados / t residuos totales generados)
R.S.U	5%	%
Recogidas puntales no especiales	1.4%	%
Residuos Peligrosos	2.1%	%
Aceites	0.02%	%

Porcentaje de recogida separada: % (t de t)

Porcentaje de residuos valorizables: %

- 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 2016.

En la siguiente tabla se especifica la cantidad que se ha destinado al vertedero en el 2016.

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en t	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	262	
No Peligrosos	493	
Peligrosos	45.6	



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, 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 barraduras de movimiento de graneles sólidos.	
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	2
Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)	3
Limpieza de vertidos accidentales	
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	
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.
<input checked="" type="checkbox"/> Convenios de buenas practicas
<input checked="" type="checkbox"/> 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. Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM

- Informar sobre el 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.

Cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental del Plan Director del Puerto de Barcelona, concretamente la Condición 1a, párrafo 6 de la DIA, del BOE 164 (10/07/2000): "(...) al objeto de mitigar la erosión que se producirá en el tramo de costa situado al sur del desagüe de la laguna de la Ricarda, se llevarán a cabo aportes periódicos de arena".

- Informar sobre la razón del dragado

Primer establecimiento Mejora de calado Preparación cimentación
 Mantenimiento Ambiental

- Informar del volumen de material dragado de cada una de las clases contempladas en las directrices

	(m3)	% sobre el total
Volumen total de material dragado		100%
Volumen de material de categoría A	104.379,00	100%
Volumen de material de categoría B		
Volumen de material de categoría C		
Volumen de material clasificado como residuo		

- Informar sobre el destino dado al material dragado clasificado categoría C, así como el tratamiento aplicado al material dragado clasificado como residuo.

No Aplicable

- Informar sobre las medidas adoptadas para reducir el impacto del dragado tanto en la zona de extracción como en la zona de vertido o confinamiento.

No Aplicable



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	LIC, ZEPA, Zona húmeda, PEIN	Adyacente al puerto

- 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:

Las especies que mayormente se podrían ver afectadas por las actividades portuarias son las de ornitofauna, que cuentan con una elevada diversidad en este espacio protegido.

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 LLOBREGAT (2016-2018) (10ª aportación)
Lugar	Zona de extracción: Sitges; Área aportación: El Prat de Llobregat
Estado	Aportación anual.
Año	2016 (Inicio: 9/06/16; Final: 23/06/16)
Motivo	Regeneración de playa de El Prat de Llobregat, en cumplimiento de una medida ambiental requerida por la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Plan Director del Puerto de Barcelona.
Descripción	Aportación de arenas a la playa de El Prat de Llobregat procedentes de las zonas de extracción autorizadas situadas enfrente de Port Ginesta y de Covafumada, a levante de Port Ginesta (T.M.Sitges). En esta campaña se han aportado 105.221 m ³ medidos sobre cántara y correspondientes a 103.346 m ³ medidos sobre batimetría final e inicial de la zona de extracción. Considerando, en base a la experiencia, un 1% de material perdido en la zona, se puede estimar que el volumen realmente vertido para esta campaña es 104.379 m ³ .
Inversión y gasto en €	Gasto. Primera de las campañas (2016) correspondientes al proyecto: 615.989,02 €

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 físico-química 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 de DCMD (CIEM, 2015), además de llevar a cabo un seguimiento de los principales vectores ambientales que podrían ser afectados por la ejecución del proyecto. Por último, durante el dragado se realiza una vigilancia en la zona de extracción próxima a RD2000, así como una vigilancia en las zonas de aportación, zona de vertido, para observar si se producen 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 2016 ha sido la siguiente:

EXPEDIENTE	INVERSIÓN (€)
"APORTACIÓN DE ARENAS A LA PLAYA SITUADA AL SUR DEL LLOBREGAT (2016-2018)" (OB-GP-P-0786/2016)	518.104,34
"Campaña de caracterización previa de la zona a dragar de la obra APORTACIÓN DE ARENAS A LA PLAYA SITUADA AL SUR DEL LLOBREGAT (2016-2018) (CAMPAÑA 2016)" (OB-PP-P-0020/2016)	26.903,24
"SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL DE LA OBRA APORTACIÓN DE ARENAS A LA PLAYA SITUADA AL SUR DEL LLOBREGAT (2016 - 2018) (CAMPAÑA 2016)" (OB-PP-P-0035/2016)	24.141,44
"EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS POBLACIONES DEL BANCO DE MOLUSCOS BIVALVO COQUINA Y ROSELLONA POR LA AFECCIÓN DE LA 10ª APORTACIÓN DE ARENAS" (OB-PP-P-0042/2016)	38.340,00
"ESTUDIO DE TRANSPORTE Y DISPERSIÓN DE LA PLUMA. TRABAJOS SUBACUÁTICOS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA 10ª APORTACIÓN DE ARENAS" (OB-PP-P-0043/2016)	8.500,00
TOTAL	615.989,02

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

- Responsable de la venta del agua en el puerto.

La Autoridad Portuaria Externalizado a

- 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)



	2013	2014	2015	2016
Consumo en m ³	43.492 ^(*)	36.735 ^(*)	51.546 ^(*)	45.791
Superficie zona de servicio en m ²	10.781.960	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio m ³ /m ²	0,004	0,003	0,005	0,004

(*) Solamente se contabilizan los m³ consumidos en instalaciones propias y servicios comunes (riego, edificios, garitas de control y locales de la APB), quedando sin contabilizar los volúmenes de suministro a buques, generales, estaciones de bombeo y contadores móviles.

- Consumo de agua de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2016

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	6%
Riego zonas verdes	13%
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	0
Otros usos: salas bombeo, borde muelle	80%

- 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.

	2013	2014	2015	2016
Eficiencia de la red en %(*)	---	---	---	
<i>(*)El puerto no realiza la gestión directa de la red</i>				

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

<input type="checkbox"/>	A. Portuaria	<input checked="" type="checkbox"/>	C. Distribuidora	<input type="checkbox"/>	Empresa Servicios Energéticos
--------------------------	--------------	-------------------------------------	------------------	--------------------------	-------------------------------

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

<input type="checkbox"/>	A. Portuaria	<input checked="" type="checkbox"/>	C. Comercializadora	<input type="checkbox"/>	Empresa Servicios Energéticos
--------------------------	--------------	-------------------------------------	---------------------	--------------------------	-------------------------------

(*)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.

<input checked="" type="checkbox"/>	Mayor al 75%	<input type="checkbox"/>	Entre 75% y 50%	<input type="checkbox"/>	Entre 50% y 25%	<input type="checkbox"/>	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.)

	2012	2013	2014	2015	2016
Consumo en kwh	9.640,200	9.125.171	8.930.774	8.276.038	7.066.580
Superficie zona de servicio en m ²	10.781.960	10.781.960	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio kwh /m ²	0,877	0,846	0,828	0,768	0,655

(*)Nota: A partir del 2011 se suma el consumo de energía térmica de las oficinas del WTCB de la APB (en el 2009 y 2010 no se contempló).

Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2016:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales públicos	26,31
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	55,42
Estaciones de bombeo de aguas	4,05
Faros y balizamiento	1,12
Otros usos (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras video vigilancia, etc.)	13,10

- Los datos facilitados son

Son datos medidos

Son datos y estimaciones

Son estimaciones



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

El 99,5% del total de consumo corresponde a suministros con un sistema de telegestión (que incluye equipos de medida electrónicos, relojes de programación horaria y módems de comunicación). La telegestión permite:

- 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.

Introducción de luminarias led en proyectos de remodelación del alumbrado público.

Instalación de sistemas de control punto a punto del alumbrado público, para un mejor control lumínico y una gestión mucho más precisa de las incidencias.



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 cuatro años.

	2013	2014	2015	2016
Consumo total de combustibles en L	70.191,93	74.139,98	90.988,65	104.213,91L
Superficie zona de servicio en m2	10.781.960	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio L/m2	0.0065	0,0069	0,0084	0,0096

- Consumo por tipo de combustible durante 2016:

Tipo de combustible	Litros
Gas natural	
Gasolina	6601,41
Gas-oíl	97612,50
Gas propano	

- Consumo de combustibles por usos durante el 2016:

Fuentes de consumo	Litros
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	
Vehículos	90732,53
Embarcaciones	10891
Generadores	2590,38
Otros usos	

- El consumo de Gas Natural del Edificio Asta desde el año 2013 ha sido:

AÑO 2013:	884.877 kwh
AÑO 2014:	860.565 kwh
AÑO 2015:	991.089 kwh
AÑO 2016:	680.683 kwh

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



A_35 Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad".

- Disponibilidad de alguna sistemática para conocer el grado de implantación de sistemas de gestión ambiental de prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías.

Si
 En implantación
 En proyecto
 No está previsto

- Informar sobre el grado de implantación de SGMA en prestadores de servicio y terminales de manipulación de mercancías

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA que *cuyo alcance cubre toda su actividad*:

Tipo de terminal/ servicio	Nº Total con SGA	% con SGA
Terminal de mercancías	15	75%
Terminal de pasajeros	3	60%
Servicio estiba	0	0%
Servicio MARPOL	1	50%
Servicio técnico náutico	5	100%

- Iniciativas adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la adopción de SGA por parte de prestadores de servicios portuarios y concesiones.

Aprobación de un convenio de buenas prácticas genérico para la regulación de bonificaciones a la tasa de actividad.

Reuniones periódicas del Grupo de Trabajo de Calidad Ambiental con concesiones para promover el buen desempeño ambiental y la adopción de sistemas de gestión ambiental