



Port de Barcelona



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2014

Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

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

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

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

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

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

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



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

También hay que recordar las actuaciones dirigidas a conseguir una actividad portuaria cada vez más sostenible. En el marco de la novena edición del Green Puerto Congress, el mes de octubre, se han puesto una vez más sobre la mesa los retos ambientales que tienen las infraestructuras portuarias. Muestra del interés del Puerto de Barcelona por estas cuestiones es la certificación obtenida este año por la metodología de cálculo de emisiones. También van en esta línea el desarrollo de la estrategia intermodal y la aplicación de medidas cada vez más estrictas tanto en la protección del medio ambiente como de las personas.

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

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

Sixte Cambra

Presidente del Port de Barcelona

Texto: Mensaje del Presidente Memoria Corporativa 2014

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

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

31 de diciembre del 2014

Presidente

Sixte Cambra

Vocal nato

Francisco J. Valencia Alonso

Director general (no consejero)

José A. Carbonell Camallonga

En representación de la Administración General del Estado

Emilio Ablanedo Reyes

Rolando Lago Cuervo

Jorge Sánchez Vicente

En representación de la Generalitat de Catalunya

Joan Amorós i Pla

Jordi Aragunde Miguens

Antoni Llobet de Pablo

Ángel Montesinos García

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

Lluís Tejedor Ballesteros (Ayuntamiento del Prat de Llobregat)

Antoni Vives Tomàs (Ayuntamiento de Barcelona)

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



Josep Manuel Basáñez Villaluenga

Joan Moreno i Cabello

José Pérez Domínguez

Xavier María Vidal Niebla

Secretario (no consejero)

Román Eguinoa de San Román

Ceses producidos durante el año 2014

En representación de la Generalitat de Catalunya

Mariano Fernández Fernández (16-1-2014)

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
- 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 y Asesoría Jurídica**, que incluye la Dirección de Servicios Jurídicos
- El **adjunto a la Presidencia**
- La **Dirección de Comunicación**
- La **Dirección de Auditoría Interna**

Y el área de Dirección general incluye:

- La **Dirección de Seguridad Corporativa**

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 Puerto

Datos Técnicos			
Situación		Superficie terrestre	1.081,35 ha
Latitud	41° 21' N	Muelles y atraques	22,238 km
Longitud	2° 10' E		
Mareas		Rampas ro-ro	30
Amplitud	125 cm	Calados	Hasta 16 m
Entrada		Remolcadores	9 (1.213 kW / 2.943 kW)
Bocana sur	Orientación: 191,8° Anchura : 370 m Calado: 16 m	Almacenamiento	
Bocana norte	Orientación: 205° Anchura: 145 m Calado: 11,5 m	Cubierto:	203.304 m2
		Descubierto:	4.802.463 m2
		Dique Seco	Eslora: 215 m Manga: 35 m Capacidad: hasta 50.000 t de peso muerto
		Grúas	37 (todas de contenedores)

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 gálibo 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 20, 21, 36, D20 y 64.

Desde el 22 de septiembre de 2014, la empresa prestataria del servicio será Monbus. Los horarios y recorridos no varían. Se adjunta una imagen aproximada del nuevo modelo de bus para su reconocimiento.



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

INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS

Durante el año 2014 el Port de Barcelona ha realizado una inversión total de 40,8 millones de euros, de los cuales más de 29 se han destinado a infraestructuras, un 71% del total.

A continuación se describen las actuaciones más destacadas de este ejercicio.

1) NUEVOS ACCESOS A LA AMPLIACIÓN SUR. FASE 1 B

ADJUDICATARIO: UTE ACCESOS FASE 1 B

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 9,5 meses (en ejecución)



PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN: 10.644 (miles de euros)

El objeto de esta obra es la creación de nuevos accesos a la ampliación sur del puerto de Barcelona. Concretamente, se ejecuta la red viaria del nudo sur de acceso a la ampliación sur. En el año 2012, con la fase 1A, ya se llevó a cabo el terraplenado y la precarga de la mayor parte de este nudo para, así, emprender la fase de consolidación geotécnica previa. Con la fase 1B se ejecutan todas las estructuras compatibles con el paso del ferrocarril y con la parte viaria del nudo.

Esta actuación se prevé que finalice en marzo del 2015.

2) HABILITACIÓN LÍNEA DE ATRAQUE MUELLE PRAT (ÁREA NORTE)

ADJUDICATARIO: COPCISA

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 8,5 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 2.007 (miles de euros)

A finales del 2013 se empezó a ejecutar esta obra, que finalmente acabó en agosto del 2014. Ha tenido por objeto la construcción de la superestructura del muelle Prat sobre los cajones constitutivos del muro de muelle, que está formada por la viga cantil de hormigón armado y las instalaciones que se ubican en ella. Además, el proyecto incluye la habilitación de la línea de atraque de 500 m de muelle situados más hacia el norte.

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

ADJUDICATARIO: UTE ZONA MANIOBRA

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 9 meses (en ejecución)

PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN: 7.072 (miles de euros)

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



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

La previsión es finalizar la obra a finales de junio del 2015.

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

ADJUDICATARIO: UTE CONEXION VIARIA M.PRAT.ENE

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 4 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 971 (miles de euros)

Esta actuación ha permitido una accesibilidad segura, tanto en el área norte del muelle Prat como en la futura ampliación del muelle de la Energia, compatible también con la intersección ferroviaria que se produce en este punto, por el cruce del acceso ferroviario al muelle Prat.

5) AMPLIACIÓN ZONA DE MANIOBRAS TERMINAL MOLL SUD

ADJUDICATARIO: COPISA CONSTRUCT PIRENAICA S.A.

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 7,5 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 1.692 (miles de euros)

Se han llevado a cabo los trabajos necesarios para dejar acabada la ampliación del muelle Sud de la Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB) para el uso de esta empresa. La obra ha comprendido la prolongación de la vía de apoyo de la pata terrestre de la grúa de muelle, con cimentación profunda de pilotes de gran diámetro y viga/riostra superior de atado y apoyo del carril. También se ha pavimentado la superficie correspondiente a la zona de maniobra.



6) AMPLIACIÓN TERMINAL FERROVIARIA MUELLE SUD. FASE II B

ADJUDICATARIO: COMSA

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 8,5 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 4.470 (miles de euros)

Mediante esta actuación se ha completado la totalidad de las actuaciones previstas en la terminal ferroviaria de TCB (Terminal de Contenedores de Barcelona). El proyecto incluía todas las obras necesarias para la conversión completa de las vías 1, 2, 3 y 4 en mixtas, transformar a ancho mixto la vía 5 (operaba provisionalmente como vía de maniobra) y construir las nuevas vías de enlace por la cabecera norte y la cabecera sur. Así se ha completado la adaptación de todas las vías de la terminal TCB a ancho mixto, a fin de que la circulación por las vías en anchos IB y UIC se desarrolle con fluidez y eficacia.

7) ORDENACIÓN VIAL ZONA III (URBANIZACIÓN DEL MUELLE COSTA)

ADJUDICATARIO: UTE URB. MUELLE COSTA Z. III

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 6 meses (finalizada)

INVERSIÓN: 3.137 (miles de euros)

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

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

8) NUEVOS ACCESOS A LA AMPLIACIÓN SUR. FASE 1C

ADJUDICATARIO: UTE AMPLIACION SUR FASE 1C

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 9,5 meses (en ejecución)

PRESUPUESTO: 5.914 (miles de euros)



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

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

9) URBANIZACIÓN AMPLIACIÓN TERMINAL MARÍTIMA D

ADJUDICATARIO: CRC OBRAS Y SERVICIOS, S.L.

TIEMPO DE EJECUCIÓN: 3,75 mesas (finalizada)

INVERSIÓN: 366 (miles de euros)

El incremento del tráfico de grandes cruceros conlleva la mejora de las condiciones de infraestructura y la calidad espacial y urbana de las zonas relacionadas con esta actividad. Por este motivo se decidió derribar las estaciones marítimas (terminales A y D) que habían quedado obsoletas y construirlas de nuevo.

Por otra parte, las terminales B y C se remodelaron completamente respetando la misma estructura. En junio del 2007 finalizaron las obras del proyecto de urbanización de las terminales de cruceros, que comprendió la reordenación y la urbanización de la mayor parte de la superficie del muelle Adossat para dotar de infraestructura las estaciones marítimas B, C y D. Esta actuación está pensada conjuntamente con el proyecto de ampliación del edificio de la terminal D.

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

- **Adaptar topográficamente la urbanización del entorno como consecuencia de la ampliación de la Terminal D.**
- **Reordenar los accesos y mejorar la gestión del tráfico.**



- Mejorar la gestión de colas para el taxi y las condiciones de espera.
- Mejorar las condiciones de drenaje actuales.
- Construir una valla de seguridad.

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.

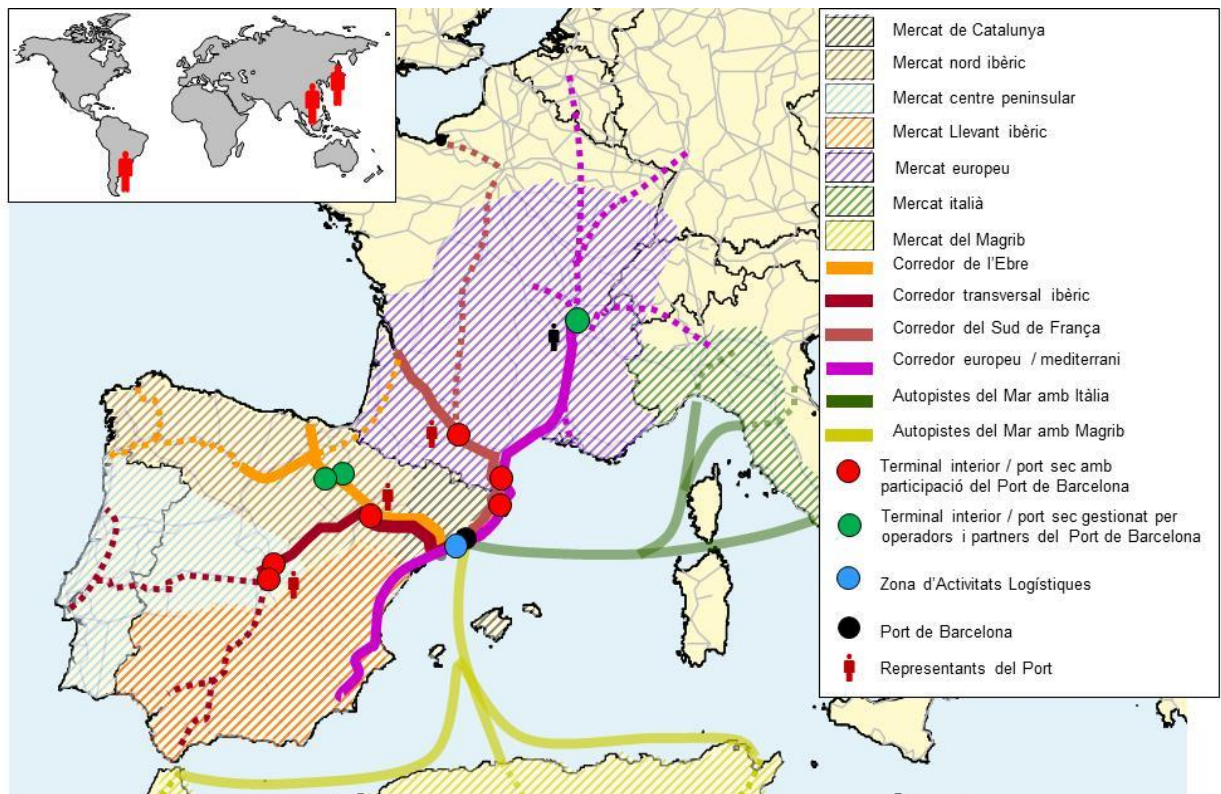
CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)

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



El Port en red

Por eso, la actividad del Port y sus servicios no están restringidos en el recinto portuario ni acaban en los límites definidos por los muelles y su frontera con la ciudad. Con la voluntad de acercar los servicios portuarios a los operadores logísticos marítimos y a los clientes importadores y exportadores de esta amplia región, el Port de Barcelona promueve una red de servicios e infraestructuras en puntos estratégicos del territorio, que han adoptado la forma de terminales marítimas interiores.

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

Las piezas clave que conforman esta red del Port de Barcelona son las siguientes:

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Creada en el 2001 como plataforma de servicios para los operadores y los importadores y exportadores de Aragón, Navarra y La Rioja. Hoy día es una de las principales terminales intermodales de España con un tráfico sobradamente superior a los 100.000 TEUS y se ha convertido en un nodo logístico que da servicio no sólo a las zonas mencionadas sino que es



un punto de paso hacia el centro peninsular. La terminal está conectada con el Port de Barcelona por diversos servicios ferroviarios diarios y con otros nodos logísticos españoles también de forma diaria.

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

Los puertos secos de Coslada y Azuqueca de Henares son la base para acercar el transporte marítimo y facilitar la competitividad del importante polo logístico y de consumo que constituye la comunidad de Madrid, el centro de la Península y la conexión con los otros mercados de la Península Ibérica.

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

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

Estas actuaciones contribuyen a potenciar el encaminamiento por el Port de Barcelona de los flujos de mercancías con origen/destino<A[destinación|destino]> el centro peninsular, un área con gran potencial de desarrollo.

Terminal Intermodal de Navarra

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

Terminal Marítima de Toulouse (tmT)

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



marítimo internacional a los importadores y exportadores de la región a través del Port de Barcelona.

Terminal de Contenedores de Saint-Charles (Perpiñán)

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

El Port dispone de una participación en la empresa que gestiona la Terminal de Contenedores de Saint-Charles (5%), con conexiones ferroviarias regulares con el norte, este y sureste de Francia.

Además de estas implantaciones, el Port cuenta con presencia activa en otros mercados europeos y mediterráneos de su hinterland, mediante representación permanente (como puede ser Lyon) o mediante misiones específicas regulares como puede ser el caso de Marruecos o del mercado del norte peninsular.

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

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

ESCALAS

El número de escalas del ejercicio se ha mantenido estable respecto al año anterior y así se han contabilizado un total de 7.822 (86 más que el año pasado, lo que supone un incremento del 1%). Por otra parte, las dimensiones de los barcos que escalan en el Port de



Barcelona han aumentado de forma considerable, el arqueo medio ha pasado de 33.928 a 35.781, un incremento del 5,5%.

CONTENEDORES

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

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

En el año 2014 destaca especialmente el incremento del 12% registrado por los contenedores llenos de importación, que se han situado en 437.435 TEU, aumento relacionado con una reactivación del consumo interno y de la actividad industrial. Si en la exportación la carga está muy repartida entre diversos países de destino, en el caso de la importación China se mantiene como primer país de origen de las mercancías que llegan al Port de Barcelona, con una cuota de casi el 40%.

Durante el pasado ejercicio más de 180.000 TEU llegaron desde el país asiático, un 16% más que en el 2013, y también se han registrado crecimientos relevantes en las importaciones procedentes de Turquía (+19%), Vietnam (15%) –hay que recordar que Barcelona es el primer puerto del Estado español en tráfico de café, mayoritariamente de origen vietnamita–, y Corea del Sur, que ha experimentado un aumento del 154%, especialmente por las piezas de automoción.

También han contribuido a la buena evolución del tráfico total de contenedores el tráfico de cabotaje (con otros destinos del Estado español, especialmente Canarias), que ha sumado 187.358 TEU, y los transbordos. Después de las caídas registradas en los últimos años, en el 2014 los transbordos de contenedores se han incrementado un 11% y han representado



312.000 TEU. No es el tráfico prioritario del Port, porque no tiene implicación directa con la economía del entorno, pero genera sinergias para mejorar las prioridades de escala y abaratamiento de costes asociados.

TRÁFICO FERROVIARIO

La apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad ha permitido que la cuota ferroviaria haya pasado de un 2,6% sobre el total de tráfico en el 2007, a un 11,99% el pasado ejercicio.

El año 2014 el tráfico ferroviario de contenedores ha registrado un incremento del 22,67%, lo que supone un total de 189.553 TEU llegados o salidos del Port con este modo de transporte. El 2014, pues, ha sido el mejor año del Port en cuanto a contenedores manipulados en tren, gracias, entre otros, a la gran aportación de los tráficos con origen o destino Zaragoza, que han supuesto una cuota del 69% del total.

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

VEHÍCULOS

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

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



MERCANCÍAS A GRANEL

Graneles sólidos

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

Graneles líquidos

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

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

SHORT SEA SHIPPING

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

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

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



PASAJEROS

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

Con respecto a los cruceros, el año 2014 el Port de Barcelona ha dado la bienvenida a 2.364.292 cruceristas, cifra que posiciona el enclave como puerto base por excelencia del Mediterráneo y cuarto a nivel mundial en este tipo de tráfico.

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

Por otra parte, Creuers del Port de Barcelona SA, el concesionario privado que gestiona las terminales públicas de cruceros, ha renovado su equipamiento y ha anunciado la inversión en nuevas pasarelas durante los próximos años.

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

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

Con la voluntad de reforzar nuestra región y pensando siempre en la importancia de un itinerario de calidad, el Port de Barcelona es cofundador de Medcruise, la Asociación de Cruceros del Mediterráneo, de la cual ha sido escogido para presidir la asociación durante un periodo de tres años.



ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS 2010-2014 (en miles de toneladas)

	2010	2011	2012	2013	2014
Carga contenerizada	19.187	19.857	17.401	16.982	17.807
Carga convencional	8.589	8.903	8.969	9.426	9.793
Graneles líquidos	11.558	10.761	10.431	10.610	12.949
Graneles sólidos	3.542	3.544	4.685	4.374	4.764
TOTAL	42.877	43.065	41.486	41.392	45.313

L_11 Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías.

Àrees geogràfiques	Acumulat mensual		%	% sobre total acum. 2014
	2013	2014		
Tones (t)	41.537.203	45.313.911	9,1%	100,0%
Espanya	7.290.936	7.519.961	3,1%	16,6%
Àfrica del Nord	4.831.870	6.258.451	29,5%	13,8%
Itàlia i França	5.579.450	5.818.925	4,3%	12,8%
Extrem Orient i Japó	3.843.268	4.724.079	22,9%	10,4%
Mediterrani Oriental, Mar Negre, Caspi i Pròxim Orient	2.895.708	3.633.577	25,5%	8,0%
Europa	3.081.442	3.123.145	1,4%	6,9%
Sud-Amèrica (Atlàntic)	2.466.533	3.098.650	25,6%	6,8%
Golf Pèrsic i Mar Aràbic	2.609.387	2.376.510	-8,9%	5,2%
Àfrica Occidental	2.194.130	1.871.861	-14,7%	4,1%
Sud-est Asiàtic	1.674.454	1.562.390	-6,7%	3,4%
Golf de Mèxic (Mèxic i EE.UU.)	948.965	1.300.413	37,0%	2,9%
Centre Amèrica i Carib	895.447	990.131	10,6%	2,2%
Pakistan, Índia, Sri Lanka i Bangla Desh	758.862	698.614	-7,9%	1,5%
Nord-Amèrica (Atlàntic)	482.308	489.649	1,5%	1,1%
Mar Roig	675.556	471.955	-30,1%	1,0%
Sud-Amèrica (Pacífic)	397.078	382.117	-3,8%	0,8%
Àfrica del Sud i de l'Est i Ocea Índic	369.566	341.505	-7,6%	0,8%
Canadà (Atlàntic) i Grans Llacs	161.811	253.124	56,4%	0,6%
Austràlia, Nova Zelanda i Illes del Pacífic	244.791	180.987	-26,1%	0,4%
Nord-Amèrica (Pacífic)	66.276	127.437	92,3%	0,3%
Àrea desconeguda (Tara de contenidors buits)	69.364	90.430	30,4%	0,2%

L_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales expresado en tanto por ciento del total facturado.

El porcentaje de la cifra de negocio que representan los cinco principales clientes de la APB es del **25,56%**



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

Catalunya es la principal región importadora y exportadora de España con una cuota del 25% del comercio exterior marítimo de España de 2014.

En este contexto, el Puerto de Barcelona es la principal puerta de entrada y salida del comercio exterior marítimo de Cataluña vehiculando un 71% de éste.

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

Como se observa en la tabla adjunta todos los principales sectores económicos del comercio exterior marítimo catalán y por ende de su tejido empresarial e industrial, utilizan mayoritariamente las instalaciones del Puerto de Barcelona para vehicular 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 y contribuyan a mejorar su competitividad.

2014 Principales Segmentos de Tráfico	Exterior Marítimo de Cataluña			Cuota de Mercado del Port de Barcelona		
	Export.	Import.	Total	Export.	Import.	Total
ENERGÉTICO	8%	23%	16%	45%	55%	53%
BIENES DE EQUIPO	17%	11%	14%	78%	76%	77%
AUTOMOCIÓN	17%	9%	12%	94%	81%	89%
ALIMENTACIÓN	11%	11%	11%	78%	55%	65%
QUÍMICA ELABORADA	16%	5%	10%	87%	90%	88%
TEXTILES Y PIELES	4%	12%	8%	56%	84%	79%
QUÍMICA PRIMARIA	6%	9%	8%	40%	63%	54%
PIENSOS	2%	8%	5%	89%	42%	49%
MINERALES Y METALURGIA	4%	4%	4%	72%	73%	73%
PAPEL Y PASTA DE MADERA	4%	1%	2%	81%	32%	69%
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	3%	1%	2%	77%	83%	78%
ABONOS	1%	0%	1%	81%	15%	64%
MADERA Y CORCHO	0,2%	0,1%	0,1%	76%	74%	75%
RESTO MERCANCÍAS	7%	8%	8%	79%	75%	77%
TOTAL	100%	100%	100%	76%	66%	71%
Nota: Cálculos en base al Valor (€) del comercio Exterior de Cataluña (excluido crudo de petróleo)						



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

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

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

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

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

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

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



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

	2010	2011	2012	2013	2014
Concesiones y Autorizaciones	342	377	366	372	339

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	142
Autorizaciones	162
Otras	28

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

	2011	2012	2013	2014
Superficie para concesiones (m ²)	4.824.548	5.005.767	4.894.017	4.881.841

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 2014 es el **95,96%** 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 de ello, en la web del Puerto de Barcelona hay un espacio de información pública sobre licitaciones denominado perfil del contratante que consta de los apartados siguientes:



The screenshot shows the website interface for the Port of Barcelona. At the top left is the logo and name 'Port de Barcelona'. A navigation menu includes 'Información corporativa', 'Perfil del contratante', 'Memoria anual', 'Estadísticas', 'Trámites SAU', and 'Registro SSPP'. A search bar with the text 'BUSCAR' is on the right. The breadcrumb trail reads 'AUTORIDAD PORTUARIA > PERFIL DEL CONTRATANTE > LICITACIONES EN CURSO > 2014'. The main heading is 'PERFIL DEL CONTRATANTE' followed by 'Licitaciones en curso'. Below this, there are links for the years '2014 /2013 /2012'. A paragraph states: 'En esta sección encontrará información sobre los concursos y otros proyectos de licitación pública iniciados por la Autoridad Portuaria de Barcelona. Otros concursos y licitaciones se encuentran en la [Sede electrónica](#).' A footer note says: 'Recuerde que también hay información disponible en www.contrataciondelestado.es.'

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

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

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



3. Tramitaciones y resoluciones

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.

Información corporativa	Perfil del contratante	Memoria anual	Estadísticas	Trámites SAU
AUTORIDAD PORTUARIA > TRÁMITES SAU > OFICINAS				
TRÁMITES SAU				
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		CI-SAU 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. Tel.: Tel.: 93 298 60 66 Fax: Fax: 93 306 87 66 centre.identificacio@portdebarcelona.cat		

Durante el 2014 el SAU ha atendido 17.274 consultas telefónicas y ha tramitado 112.779 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.



Port de Barcelona

Información corporativa Perfil del contratante Memoria anual Estadísticas Trámites SAU Registro SSPP

AUTORIDAD PORTUARIA > TRÁMITES SAU > TRÁMITES > REGISTRO GENERAL

TRÁMITES SAU

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.



Hay que resaltar también que, a pesar del momento de recesión económica general que se está sufriendo y el mal momento que atraviesa el sector del transporte, al CI-SAU se han gestionado un total de 14.897 gestiones asociadas al transporte de contenedores y 25.393 preavisos.

	2010	2011	2012	2013	2014
Llamadas telefónicas	72.360	66.792	2.1205 (*)	17.418	17.274
Documentos tramitados	121.530	152.273	126.732	107.146	112.779
Documentos	10.622	12.944	32.415	30.401	39.771



registrados					
Cobros realizados	45.694	52.445	23.933	18.598	17.293

(*) 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.

The screenshot shows a web interface with a top navigation bar containing the following tabs: Información corporativa, Perfil del contratante, Memoria anual, Estadísticas, Trámites SAU, and Registro SSPP. Below the navigation bar, there is a breadcrumb trail: AUTORIDAD PORTUARIA > TRÁMITES SAU > TRÁMITES EN LÍNEA. The main heading is 'TRÁMITES SAU' followed by 'Trámites en línea'. Underneath, there are three links for online services: 'Servicio de transportes especiales', 'Servicio de cobro de la tasa de señalización a embarcaciones deportivas', and 'Servicio de recoqida de pliegos'.

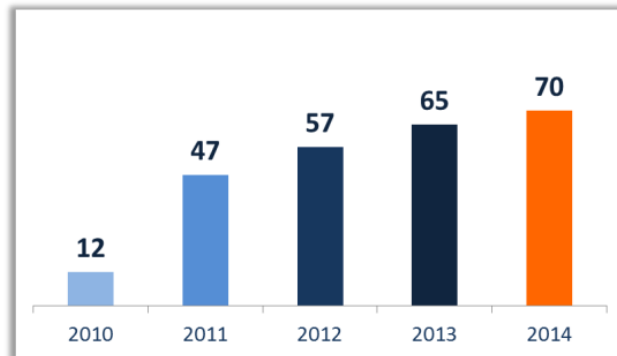
I_19 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

La marca de Calidad del Puerto de Barcelona: EFFICIENCY NETWORK.

El Puerto de Barcelona y su Comunidad Portuaria trabaja para alcanzar un nivel de eficiencia y calidad en el servicio ofrecido, orientando esfuerzos y objetivos en beneficio de la mejora de la competitividad de los clientes. Se por eso que durante éste se han seguido desarrollando herramientas como la Marca de Calidad del Puerto de Barcelona, y la



respuesta de las empresas de la Comunidad Portuaria ha seguido siendo positiva, pues durante el 2014 5 nuevas empresas han alcanzado la certificación de Calidad, llegando a un total de 70 empresas que ya cuentan con esta distinción.



En referencia a la eficiencia de los procesos garantizados en la Marca, este año se han mantenido los registros, especialmente de las cadenas logísticas certificadas, consolidando la tendencia positiva mantenida durante los últimos 4 años, desde la puesta en marcha de la Marca, y se ha consolidado el GAP positivo entre estas cadenas y la media general del puerto en torno al 7 puntos.

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

Aparte de la medida continuada de los procesos, también se han seguido elaborando, de forma periódica auditorías en las empresas certificadas para evaluar el cumplimiento de los estándares de Calidad a los que se comprometieron a la hora de la certificación. En total se han realizado un total de 208 informes, una media de 2 por empresa y año. También se han llevado a cabo un total de 12 análisis de los compromisos alcanzados por las administraciones participantes. Los resultados de estas auditorías y análisis han permitido al conjunto de la Comunidad portuaria disponer de información para detectar áreas de mejora que se analizan en grupos de trabajo formados por todos los integrantes de la cadena logística.

Otro de los objetivos de la Marca se difundir los Compromisos de eficiencia del Puerto de Barcelona y al conjunto de empresas reconocidas con esta certificación de calidad. En este



sentido, durante este año el sello de calidad ha estado presente en 8 ferias internacionales y en la Misión empresarial que el Puerto de Barcelona ha llevado a término en México.

También ha estado presente de forma bien espacial en el stand del Puerto de Barcelona al SIL, donde se ha desarrollado un programa de actividades para dar a conocer la Marca en el sector logístico.

Cooperación internacional de la Marca de Calidad.

En el marco de la misión empresarial en México, el Puerto de Barcelona renovó el acuerdo de colaboración con el Puerto de Veracruz en materia de calidad, siendo el primer puerto, aparte de Barcelona, con un sistema permanente de medida y análisis de los procesos de Negocio en el tráfico de contenedores y vehículos.

Aparte de este puerto del golfo de México también se han reanudado los trabajos con el Puerto de Manzanillo después de que se entregara el certificado de Calidad del Puerto de Barcelona, en julio de 2012.

Otro Puerto con lo que Barcelona ha fortalecido las relaciones de trabajo en materia de Calidad, ha estado Cartagena de Indias, en Colombia. Durante este año se han llevado a cabo uno diversos intercambios de información que ha permitido seguir profundizar en un marco de colaboración estable en materia de Calidad y mejora de los procesos portuarios y aduaneros.

El tercer país americano en el que el Puerto de Barcelona está colaborando se Brasil. Durante este año se han realizado diversos estudios con la Secretaría Especial de Puertos de aquel país, y también con los Puertos de Inbituba, Vitoria y Sao Paulo, con el objetivo de implementar un modelo de trabajo que permita analizar y detectar áreas de mejora en referencia al tráfico de contenedores.

Ampliación del alcance de la Marca a los servicios en el barco

En el marco de la ampliación de la Marca de Calidad a otros procesos de negocio del Puerto de Barcelona, durante este año se han definido unos compromisos de calidad y servicio en el ámbito de los servicios relativos al barco, y que se derivan de las 5 líneas de trabajo iniciadas en el 2013. Estos compromisos hacen referencia a la fiabilidad en la operativa de entrada y salida; a la obtención del Ship Clearance con una antelación determinada antes de la salida del barco; a la puntualidad en la prestación de los servicios mientras el barco está atracado, y a los plazos en la gestión administrativa de la bonificación por la retirada de



residuos. Estos nuevos Compromisos, a diferencia de los vigentes que serán aplicables al tráfico de contenedores, tendrán como alcance en todos los tipos de tráfico comercial.

Con el fin de hacer el seguimiento e implantación de estos Compromisos se ha creado un Grupo de Trabajo donde participan todos los sectores de actividad relativos a estos servicios, tanto públicos como privados. También se ha definido una batería de indicadores que permitirán medir y evaluar el grado de cumplimiento de estos Compromisos y detectar posibles áreas de mejora.

El contenido de estos Compromisos se presentó en el último Consejo Rector de 2014 y está previsto que se activen durante el primer semestre de 2015, integrándose en el resto de Compromisos de la Marca de Calidad.

REFERENCIALES DE SERVICIO ESPECÍFICOS DEL PORT DE BARCELONA

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

El Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (DOMQ) participa como observador en las auditorías de certificación de los diferentes referenciales específicos del Puerto de Barcelona. A lo largo del año se han llevado a cabo las siguientes:

Referencial de servicio Específico para el Tráfico Ro-Pax

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

Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Cruceros

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

Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Graneles

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



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

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

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

Referencial de servicio Específico para el Tráfico de Contenedores

La terminal TCB renovó su certificación en fecha 21 mayo de 2014, de acuerdo con el Referencial de Servicio Específico para el Tráfico de Contenedores (Rev. 2).

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

Referencial de servicio para Navieras

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

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

CERTIFICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD

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

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



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

En 2014 hay 10 empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio.

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

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

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

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

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

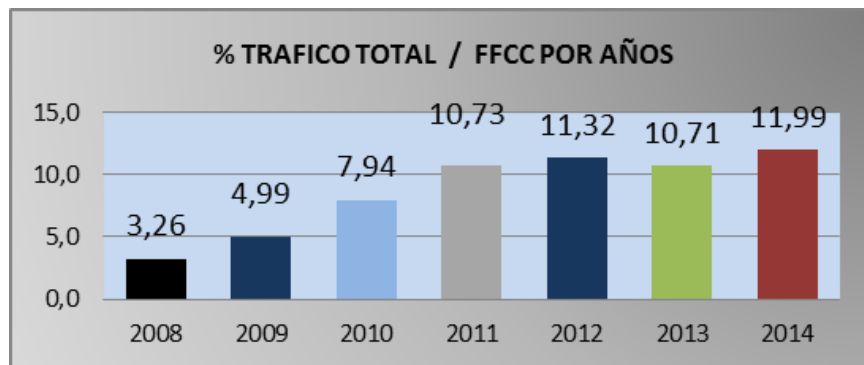
I_23 Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).

Indicador no informado

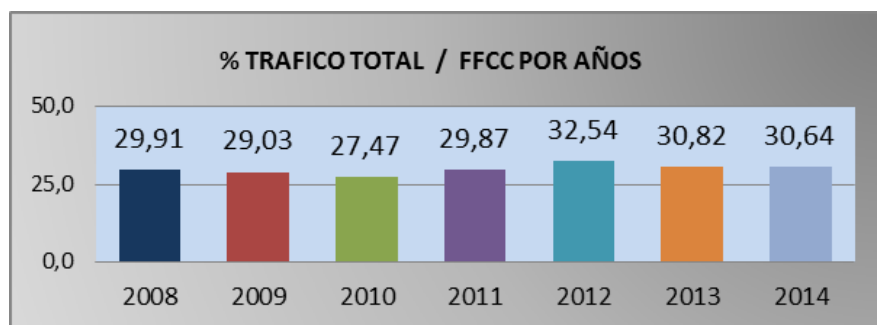


I_24 Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril.

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:

- Clientes finales: importadores/exportadores
- Clientes finales: navieras
- Clientes finales: pasajeros
- Operadores de transporte y logísticos: consignatarios, transitarios, transportistas, operadores ferroviarios...
- Concesionarios y empresas autorizadas que prestan servicios

- Instituciones y administraciones (Puertos del Estado, Ministerio de Fomento, Generalitat de Catalunya, Ayuntamientos de Barcelona y del Prat de Llobregat, Aduana, otros servicios de inspección, Capitanía Marítima, etc.).
- Ciudadanos y usuarios, en general, del puerto
- Proveedores
- Trabajadores
- Medios de comunicación

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

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

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

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

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

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



El **2014** ha sido un año con una agenda llena de acontecimientos en el Port de Barcelona. Así, en el ámbito de los cruceros, en septiembre, la ciudad acogió la décima edición de la feria Seatrade Med, el principal congreso del sector de cruceros en el Mediterráneo. El mismo mes, el Port recibió la primera escala como puerto base del crucero Oasis of the Seas, de la compañía Royal Caribbean, que ha confiado en el Port de Barcelona para posicionar el mayor crucero del mundo. Y en línea con la renovación constante de las infraestructuras de cruceros, en el 2014 se han desarrollado las obras de ampliación de la terminal D (Palacruceros), del Grupo Carnival.

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

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

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

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



I_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés

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

GRUPOS DE INTERÉS (<i>stakeholders</i>)	REQUERIMIENTOS DE LOS GRUPOS DE INTERÉS			
	<i>SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA</i>	<i>SOSTENIBILIDAD SOCIAL</i>	<i>SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL</i>	<i>SERVICIOS PORTUARIOS</i>
Clientes finales: Importadores /exportadores	Ética empresarial transparencia			Precios competitivos Eficiencia operativa Seguridad Infraestructuras adecuadas Buena oferta de líneas regulares marítimas y de ferrocarril
Clientes finales: Navieras.	Ética empresarial: transparencia Crecimiento tráficos			Precios competitivos Eficiencia operativa Seguridad Infraestructuras adecuadas
Clientes finales: Pasajeros.		Seguridad para los pasajeros	Calidad medioambiental	Señalización Transporte interior Servicios adecuados
Operadores logísticos: Consignatarios, Transitarios,...	Crecimiento tráficos			Eficiencia operativa Seguridad Infraestructuras adecuadas
Concesionarios y empresas autorizadas prestadoras de servicios	Transparencia en los procesos de concesión y autorización de servicios Crecimiento tráficos			Eficiencia operativa Seguridad Infraestructuras adecuadas
Instituciones y Administraciones	Crecimiento tráficos	Creación de puestos de trabajo	Calidad	Servicios adecuados para



s	Autosuficiencia económica Ética empresarial		medioambiental	las administraciones auxiliares
Ciudadanos	Autosuficiencia económica	Seguridad para los visitantes Creación de puestos de trabajo Servicios al ciudadano: Ocio, marinas deportivas etc.	Calidad medioambiental	
Proveedores	Transparencia en la contratación (igualdad de oportunidades) Pagos dentro de plazos Inversiones: alta capacidad de contratación de obras y servicios			
Personas trabajadoras	Crecimiento económico	Salarios adecuados No discriminación Transparencia en la contratación (igualdad de oportunidades) Creación de puestos de trabajo Prestaciones sociales Transporte interno Formación adecuada Instalaciones de trabajo adecuadas	Calidad medioambiental	

I_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones

PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA. Consejo Rector y grupos de trabajo

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



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

Grupos de trabajo del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria

Foro Telemático

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

- Mejora del procedimiento de entrada y salida de contenedores vía terrestre (ESCT)
- Procedimiento de solicitud del servicio de aguada a la Autoridad Portuaria
- Actualización del procedimiento de declaración de mercancías peligrosas
- Actualización de las guías de usuario de los servicios de inspección fronterizos

Proyectos en curso:

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

Innovación

Proyectos finalizados:

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



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

- CLYMA
- B2mos

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

- IfreightMed
- Widermos
- Monalisa 2.0
- Flexible LNG bunkering value chain on the Spanish Mediterranean Coast
- Optimed

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

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

Responsabilidad Social Corporativa

- Subgrupo de Calidad Ambiental:

Seguimiento de los circuitos de recogida integral de residuos a las concesiones del puerto y del grupo de compra de energía eléctrica, y celebración de una jornada técnica sobre eficiencia energética en el puerto y terminales.

- Subgrupo de Prevención de Riesgos Laborales:

La colaboración de FREMAP, con una ambulancia medicalizada, ha permitido una primera asistencia sanitaria urgente en los ámbitos del Port y la ZAL en un tiempo de cinco minutos.

XII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria



Procedimientos ante el Ébola

- Subgrupo de Responsabilidad Social Corporativa:

Campaña “Navidad solidaria 2014”, con un nuevo reto: llenar un contenedor

Transporte terrestre

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

Marketing y comercial

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

También son relevantes los cambios en el sistema naviero internacional para el 2015 con nuevas alianzas como el servicio 2M y O3 con escalas semanales.

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

Short Sea Shipping (SSS)

Los temas tratados en este grupo de trabajo son:

- Presentación de VIIA
- Potenciar y facilitar los mecanismos de desarrollo y mejora del SSS

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



Calidad

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

En este sentido, durante el año 2014 se han certificado 70 empresas entre las cuales hay transitarios, armadores, transportistas y terminales.

Además se han trabajado en la definición definido cinco nuevos compromisos de eficiencia de los procesos relativos al servicio al barco de la marca de calidad: Son 5 compromisos:

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

Servicio de Inspección Fronterizo (SIF)

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

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 es miembro de organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con su actividad y participa y apoya proyectos relacionados con su ámbito de negocio.

Organizaciones internacionales

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



Este año el Port ha mantenido la primera vicepresidencia de la **Asociación Internacional de Puertos (IAPH, International Association of Ports and Harbours)**, a la cual accedió el año pasado, y se prevé que acceda a la presidencia en junio del 2015.

En este ámbito hay que destacar la participación durante el mes de abril a la conferencia anual de esta organización en Sydney, Australia, con la asistencia de 200 delegados de 35 países de la industria marítimo-portuaria, organizaciones internacionales y autoridades nacionales. Los puertos miembros de la IAPH representan un 85% del tráfico mundial de contenedores y el 60% en toneladas.

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

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

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

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

Proyectos internacionales

El Port de Barcelona toma parte directamente e indirectamente en diversos proyectos en el marco de la **Red Transeuropea de Transportes (TEN-T)**, según las siglas en inglés) y apoya algunos proyectos incluidos en los programas europeos Med y ENPI CBCMED, de cooperación en el Mediterráneo.



Proyectos **con participación** del Port de Barcelona:

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

Proyectos **con apoyo** del Port de Barcelona:

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2013 – 2015	 IFREIGHT MED Intermodal Freight Services Development Committee	Optimización de las infraestructuras ferroviarias para mercancías, a través de la creación de comités de desarrollo de servicios de carga.	
2013 – 2015	 WiderMoS	Contribución a la promoción de las autopistas de mar (AdM) mediante la mejora de la interoperabilidad, la conexión efectiva con los corredores de red básica transeuropea y la mejora de la gobernabilidad	
2013 – 2015	 MONA LISA 2.0 SECURING THE CHAIN BY INTELLIGENCE AT SEA	Continuación del proyecto MonaLisa, para la mejora de la seguridad, el cumplimiento ambiental y la eficiencia del transporte marítimo.	



<p>2013 – 2014</p>	<p><i>Flexible LNG bunkering value chain in the Spanish Mediterranean coast</i></p>	<p>Identificación de los requerimientos para superar las barreras al desarrollo de <i>bunkering</i> de GNL en los barcos del Mediterráneo.</p>	
<p>2013 – 2015</p>	<p>OPTIMED</p>	<p>Creación de una innovadora plataforma logística virtual orientada al tráfico ro-ro en el arco tirreno y en el sureste mediterráneo.</p>	

Relaciones con organismos vinculados al mercado chino

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

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

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

En este sentido, y de cara a favorecer la implantación de empresas chinas en Barcelona para que hagan su distribución “multipaís” en el sur de Europa y el Mediterráneo, el Port junto con Invest in Catalonia han puesto en marcha el proyecto **BARCELOC Barcelona China's European Logistics Center**, con el objetivo de atraer inversión logística y de distribución de empresas chinas de diferentes sectores productivos como moda y calzado, automoción, electrónica, químicos, *e-commerce* y otros productos industriales.

El proyecto pone en valor los elementos distintivos de Barcelona -especialización industrial y logística, puerto y aeropuerto, redes de distribución y comercialización que incluyen todos



los mercados europeos y mediterráneos, etc. -, que la posicionan como una ubicación idónea para establecer centros de distribución “multipaís” por Europa y el Mediterráneo.

Durante el año 2014, el Port ha trabajado principalmente en los elementos de comunicación del proyecto (imagen, presentación y web), se ha presentado a las diferentes entidades y organizaciones establecidas en Barcelona vinculadas al mercado chino, como Casa Asia, Esade China Europe Club, la ZAL, el Consorcio de la Zona Franca, y ATEIA, entre otros y se ha trabajado en proyectos concretos de empresas chinas y asiáticas que están estudiando Barcelona como posible ubicación para desarrollar nuevos centros de distribución.

Organizaciones nacionales

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

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

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

MISIÓN COMERCIAL EN MÉXICO

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

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

En esta edición, el Port ha contado con la colaboración de la Cámara, ACC10, Fomento y diversas instituciones de México (principalmente el Puerto de Veracruz y COMCE), así como



con el patrocinio de: Leoproex, CESCE, Freixenet, IDOM, QL-logistics, Masiques, BEST, Meeting y Salones (SIL2015), FGC, Garrigues, COACAB, e IBERIA.

El programa ha incluido una amplia agenda de contactos empresariales, que se ha concretado en 300 reuniones de trabajo, con una media de 21 reuniones por empresa. EN DF y en Veracruz se han celebrado unas jornadas empresariales, que han tenido una gran repercusión mediática, con 200 asistentes al desayuno-jornada de DF y 250 empresarios en Veracruz. En cada jornada se ha presentado el posicionamiento estratégico del Port de Barcelona como puerta de entrada para las mercancías mexicanas, tanto para la Península Ibérica como para el sur de Europa y norte de África, y también como puerto de origen más competitivo para las importaciones mexicanas procedentes del continente europeo.

En México DF se ha organizado un seminario técnico de aduanas, para tratar los procesos aduaneros de ambos países, y en Veracruz, una jornada sobre la integración puerto-ciudad, donde se ha puesto de manifiesto el interés de Veracruz por la experiencia del Port Vell.

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

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

También ha tenido lugar un encuentro con directivos de la aerolínea AeroMexico, con el fin de establecer conexiones directas entre Barcelona y México DF y posicionar El Prat como hub de la compañía para conectar Asia, Europa y América. Paralelamente, el Port valorará la posibilidad de ofrecer paquetes combinados de vuelo y estancia en el barco con el objetivo de promover la llegada de cruceristas a Europa, un público muy importante para la ciudad de Barcelona.

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



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

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

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

Por otra parte, en México DF, la delegación del Port ha compartido agenda con otra misión comercial e institucional de los sectores de la moda y la automoción, organizada por ACC10 y presidida por el consejero de Empresa y Empleo, Felip Puig. Posteriormente se desplazaron a Querétaro y León (Guanajuato) para visitar empresas catalanas instaladas en México y mantener diversas reuniones institucionales.

PROMOCIÓN COMERCIAL

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

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

El departamento ha presentado los diferentes productos estratégicos del puerto – contenedores, automóviles, *short sea shipping*, líquidos y sólidos a granel y cargas de proyecto–, continuando la línea marcada en los últimos años. Conocer las necesidades de armadores, consignatarios, transitarios y usuarios finales de primera mano, así como ver las tendencias actuales y futuras del mercado permite desarrollar acciones comerciales y



operativas encaminadas a incrementar la eficiencia de las empresas usuarias y de los operadores del Puerto de Barcelona.

Presencia en ferias y congresos

El equipo comercial ha trabajado para impulsar la presencia en ferias y congresos y la participación en foros y conferencias especializadas. A través de una revisión y análisis de los acontecimientos previstos para el año, el equipo hace una esmerada selección de aquéllos que se consideran más relevantes en el marco de los objetivos establecidos por el Puerto de Barcelona.

Dentro del **continente europeo**, este año 2014 la gran cita de la logística ha sido la feria **SITL**, que se celebra cada dos años en París, y en la cual el Puerto de Barcelona fue acompañado de diversos operadores y clientes. La acción del Puerto se centró en dar a conocer sus fortalezas delante de los principales actores del sector marítimo de Europa, especialmente clientes finales, transportistas multimodales y transitarios. La presencia del Puerto en el salón también ha permitido compartir experiencias no sólo con clientes, operadores logísticos y navieras, sino también con todos los puertos y potenciales clientes franceses presentes en la feria, lo cual, y gracias al trabajo de los últimos años, está posicionando el Puerto de Barcelona como una buena opción dentro del entorno francés.

También hay que destacar de forma muy importante la **Fruit Logística de Berlin**, la principal feria del sector de la fruta, donde el Puerto de Barcelona ha participado compartiendo stand con Grimaldi Group.

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

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



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

El **continente asiático**, y especialmente la China, ha ocurrido un foco de atención prioritario para el Puerto de Barcelona ya que es lo que genera más volumen de negocio. Es por ello que en los últimos años se ha ido incrementando la presencia del Puerto en este mercado.

En esta línea, se mantiene la aplicación del convenio de colaboración con la **WCA Family** y la China International Freightforwarders Association (**CIFA**). Ligado con eso, el Puerto ha participado en diversas ferias y acontecimientos, como por ejemplo la 6th WCA WORLDWIDE CONFERENCE, la SINO-INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS CONFERENCE (WCA) o la Transporte Logistic China, donde el Puerto ha tomado parte por primera vez. Con estas acciones se promueve el acercamiento de la comunidad logística asiática en la ciudad y en el Puerto de Barcelona.

Otro mercado que cada vez toma más protagonismo es el del **Magreb**. Este año se ha celebrado el **III Encuentro Hispano-Marroquí del Sector de Transporte y Logística**, donde el Puerto participa desde la primera edición. Esta cita reúne en Tánger los principales operadores y transitarios que operan entre ambos países, y sobre todo con el puerto de Tanger Med, y supone una ocasión excepcional para presentar los servicios y trabajar para potenciar los tráficos entre las dos regiones.

Con respecto a productos específicos, el Puerto de Barcelona ha estado presente un año más en la feria más importante del sector de cruceros, la **Seatrade Cruise Convention de Miami**.

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



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

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

Gastos de promoción comercial del puerto.
Gastos destinados a promoción del puerto: 3.769.206€
Gastos de explotación 2014 (en miles de euros): 119.796€

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

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

En el año 2014 se ha añadido en la sede electrónica la solicitud de servicio de aguada, la solicitud de tramitación de transporte especial y la solicitud de acceso temporal al muelle de la energía.

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

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



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

Infraestructuras de comunicaciones

Durante 2014 se ha arrancado una aplicación de monitorización de las señales marítimas, se ha finalizado la instalación de cámaras de identificación de matrículas en todos los accesos al Puerto y se ha implantado un sistema de salidas aduaneras desasistidas en la terminal TCB eliminando una parada de los camiones que salen con contenedores llenos.

Mejoras en la gestión con clientes y proveedores

En 2014 se han realizado mejoras en la aplicación de concesiones integrándola con la herramienta GIS, lo que permite una mayor gestión de las mismas. También se ha teletematizado la declaración del manifiesto de mercancías peligrosas entre otras actuaciones destacables.

Mejoras en la gestión interna

En la gestión interna se ha puesto en marcha una nueva intranet social orientada a mejorar la comunicación con los empleados.

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

Fruto de su vocación innovadora, el Port de Barcelona ha participado de forma continuada en los últimos años en diferentes proyectos de investigación y desarrollo cofinanciados en el ámbito europeo y nacional.

La participación del Port de Barcelona en estos programas europeos* (TEN-T, Marco Polo, FP7, MED) se ha llevado a cabo en diferentes niveles: como líder del proyecto en aquellos casos que responden a un interés estratégico de desarrollar un nuevo servicio o una infraestructura; y como socio (partner), pero sin ejercer el liderazgo, o como observador o usuario cuando el objeto del proyecto corresponde a otras entidades, pero en la que es



necesaria su presencia como experto en la materia o como banco de pruebas para los resultados.

**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 2014, desde el departamento de Desarrollo de negocio se han realizado un total de 17 jornadas técnicas (4 de dos sesiones, 2 de tres sesiones y una de cinco sesiones) en las que han asistido un total de 641 asistentes (527 personas) de 229 empresas importadoras / exportadoras diferentes.

En relación a las temáticas les resultan más interesantes a los asistentes a las jornadas técnicas y cursos son los siguientes: El curso más solicitado por nuestros clientes es el de Procesos aduaneros (173 personas lo solicitan) seguido del curso de Técnicas de negociación (164 personas) y el de Crédito documentario (150 personas).

Jornada/curso	Número de empresas/clientes	Número de asistentes
Márketing y distribución en China	21	28
Técnicas de negociación	43	62
Introducción a la exportación marítima	30	39
El protocolo de los negocios en China	28	38
El proceso aduanero: Tráficos y áreas exentas	36	45
Incoterms 2010, su correcta utilización	48	96
El proceso duaner:3rs Países	15	20
El crédito documentario: como incrementar seguridad y reducir costes	29	43
Como encontrar tus mercados de exportación a través de Internet	33	37
Los establecimientos aduaneros	18	27
Logística marítima y comodalidad	22	28
El transporte y los seguros	18	27
Factura portuaria	20	24
Trazabilidad de la mercancía	16	19



El transporte de mercancías peligrosas	15	18
Proceso aduanero: El origen de las mercancías	22	39
El IVA a la importación, en la exportación y ...	37	51
TOTAL	451	641
TOTAL REAL	229	527

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

La integración entre el Puerto y la ciudad se produce de manera primordial a través del Port Vell. Se trata de un espacio singular que recuperó, para usos ciudadanos, una parte del puerto que había quedado obsoleta para los usos comerciales portuarios, y abrió, de este modo, Barcelona al mar.

El éxito del Port Vell debe tener una triple dimensión: tiene que proporcionar beneficios sociales y económicos a la ciudad, tiene que ser autosuficiente económicamente, y tiene que fortalecer el posicionamiento del Port de Barcelona ante la ciudadanía. Para conseguirlo, la oferta de actividades debe equilibrar de forma sostenible los diferentes usos de la zona y deberá tener como motivación la creación de riqueza para la ciudad y para el Port de Barcelona, mediante una oferta de servicios complementaria a la actividad comercial del Port.

- Desarrollar los proyectos infraestructurales y urbanísticos pendientes
- Poner en valor el patrimonio cultural y arquitectónico del Port Vell
- Implicar el Port de Barcelona en las actividades y los deportes náuticos
- Desarrollar una oferta de servicios coherente con la finalidad del Port Vell.

CRUCEROS

El año 2014 el Port de Barcelona ha dado la bienvenida a 2.364.292 cruceristas, una cifra que posiciona el enclave como puerto base por excelencia del Mediterráneo y cuarto a nivel mundial en este tipo de tráfico.



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

Por su parte, Creuers del Port de Barcelona SA, el concesionario privado que gestiona las terminales públicas de cruceros, ha renovado su equipamiento y ha anunciado la inversión en nuevas pasarelas durante los próximos años.

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

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

Con la voluntad de reforzar nuestra región y pensando siempre en la importancia de un itinerario de calidad, el Port de Barcelona es cofundador de Medcruise, la Asociación de Cruceros del Mediterráneo, de la cual ha sido escogido para presidir la asociación durante un periodo de tres años.

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

Recursos invertidos en materia de protección y seguridad. 2014
3.013.881,55€

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

Recursos empleados en materia medioambiental. 2014
3.932.940,68€



DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Según datos pendientes de auditar, la Autoridad Portuaria ha cerrado el ejercicio económico del 2014 con un beneficio neto de 37,4 millones de euros, el cual ha supuesto una disminución del 50% respecto del año anterior.

Esta disminución tan significativa del resultado del ejercicio ha sido motivada, principalmente, por diversos hechos económicos de carácter excepcional, que significaron una aportación de 24,0 millones al resultado del año anterior, a los cuales hay que añadir un gasto financiero adicional de 5,2 millones, durante el 2014

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

El 1 de enero del 2014 entró en vigor un conjunto de modificaciones legislativas destinadas a reducir las cuantías básicas de las tasas del barco, del pasaje y de las mercancías, así como también los gravámenes de la tasa de ocupación y el coeficiente de la cuota íntegra de la mercancía ferroviaria.

De acuerdo con estas modificaciones, aprobadas en la Ley de presupuestos generales para el 2014, se preveía una reducción anual de las cuantías básicas de las tasas de los barcos, del pasaje y de las mercancías del 5% por término medio, y del 8,5% con respecto a la tasa de ocupación.

El volumen total de tráfico del Puerto ha aumentado de un 9% hasta un total de 45,3 millones de toneladas (no se incluyen las tasas de pesca fresca y avituallamiento). El tráfico de contenedores ha registrado un total de 1. 893. 299 TUYO y un incremento del 10%, respecto del año anterior. Esta variación positiva se ha distribuido uniformemente entre los contenedores de origen y destino (+10%) y los tráficos (+11%). El tráfico de automóviles ha vuelto a crecer de un 6%, hasta un total de 748.394, gracias al aumento del 15% de las exportaciones.

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



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

Situación económica financiera.

E_01 Rentabilidad sobre activos.

<i>En miles de €</i>	2012	2013	2014
Resultado Ejercicio:	43.239	74.831	37.426
Activo Totales	1.734.898	1.769.343	1.749.728
RATIO (%)	2,49%	4,23%	2,14%

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).

	2011	2012	2013	2014
EBITDA	86.166.000	91.243.265	93.997.393	90.230.844
% de variación de EBITDA	-14%	6%	3%	-4%
Toneladas movidas.	43.065.000	41.487.000	41.391.000	45.313.911
RATIO 100 x (EBITDA/tonelada)	200,08	219,93	227,10	199,12

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

	2012	2013	2014
Amortizaciones	8.000	13.000	19.167
Intereses	8.283	6.265	5.845
Suma	16.283	19.265	25.012
Cash flow	84.158	91.445	103.749
RATIO (%)	19,35%	21,07%	24,11%



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>	2011	2012	2013	2014
Gastos de Explotación	123.828	114.318	119.994	119.796
Ingresos de Explotación	157.839	164.264	163.883	158.178
RATIO	78,45%	69,59%	73,22%	75.74%

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>	2011	2012	2013	2014
Inversión pública Total	105.409	88.974	85.104	40.783
Cash Flow	78.335	84.158	91.445	103.749
RATIO	1,35%	1.06%	0,93%	0,39%

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>	2011	2012	2013	2014
Inversión privada	207.760	182.660	119.548	118.558
Inversión pública	105.409	88.974	85.104	40.783
RATIO	1,97	2,05	1,40	2,5



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>	2011	2012	2013	2014
Inversión pública	105.409	88.974	85.104	40.783
Activos netos medios	1.275.883	1.425.194	1.588.787	1.717.472
RATIO	0,08	0,06	0,05	0,02

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>	2011	2012	2013	2014
INCEN	157.839	160.778	158.901	154.832
T. Ocupación	55.146	57.007	58.279	54.868
100 x (T. Ocupación/INCEN)	34,93	35,46%	36,68%	35,44%
T. Actividad	15.915	17.511	16.488	16.421
100 x (T. Actividad/INCEN)	10,08	10,89%	10,38%	10,61%

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.

	2012	2013	2014
Toneladas totales movidas	41.487.000	41.391.199	45.313.911
Superficie caracterizada de uso comercial (m2)	5.005.767	4.894.017	4.881.841
Toneladas / m2	8,28	8,46	9,28



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

	2011	2012	2013	2014
Toneladas totales movidas	43.065.000	41.487.000	41.391.199	45.313.911
Metros lineales de muelle en activo	20.647	22.176	22.216	22.216
Toneladas/m	2.085,77	1.870,80	1.863,12	2.039,69

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>	2011	2012	2013	2014
INCN	157.839	160.778	158.901	154.832
Plantilla media anual	560	541	524	521
INCN / nº de empleados	281,86	297,18	303,25	297,18

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

<i>En miles de €</i>	2011	2012	2013	2014
EBITDA	91.739.366	91.243.265	93.997.393	90.230.844
Plantilla media anual	560	541	524	521
EBIDTA / nº de empleados	163.820,29	168.656,68	179.384,34	173.187,80



Impacto económico-social

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

Estimación del valor añadido bruto:

Miles de euros		Valor Añadido Bruto	% Participación	
			VAB Cataluña (*)	VAB España (*)
Impacto Inicial		1.452.484	0,89%	0,17%
Impacto Intersectorial		838.926	0,51%	0,10%
	Directo	198.692	0,12%	0,02%
	Indirecto	74.325	0,05%	0,01%
	Inducido	565.910	0,35%	0,06%
Impacto total		2.291.410	1,40%	0,26%

CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

La estrategia para las personas

El año 2014 ha sido un año de reflexión estratégica dentro del marco de elaboración del III Plan Estratégico del Puerto de Barcelona.

Las dificultades de contratación derivadas de las políticas del Gobierno Español, los cambios del entorno y del mercado y los retos de futuro obligan a una reflexión profunda que permita conjugar la expansión del Puerto de Barcelona con un escenario de contención de la plantilla actual.

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

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

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

	2011	2012	2013	2014
Plantilla media anual	560	541	524	524

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

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria

	2011	2012	2013	2014
Porcentaje de trabajadores eventuales	12,50% (70 personas)	12,75% (69 personas)	11% (58 personas)	12,60% (66 personas)



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 2014

Actividad	Porcentaje sobre plantilla a final de ejercicio
Oficina fuera de convenio	13,57% (70 personas)
Oficina dentro de convenio	54,65% (282 personas)
Mantenimiento	4,07% (21 personas)
Policía Portuaria	27,71% (143 personas)

Datos a 31.12.2014

S_04 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.

86,43% (446 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:

- 9 representantes de Comisiones Obreras (CCOO)
- 5 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 2 sindicatos representados por 2 consejeros, 1 de CCOO y otro de UGT.

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

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 consiste en los proyectos de mejora de procesos, ya sean transversales, en los que participan personas de las áreas funcionales afectadas, o bien departamentales, en la que participan sólo los miembros de ese departamento. Durante el 2014 se ha continuado con proyectos iniciados en el 2013 y se ha iniciado algún proyecto departamental nuevo.

La segunda línea de acción corresponde a un grupo creado a finales del 2014, el Equipo de Eficiencia Interna, con representantes de todas las áreas funcionales, que tiene por objeto la mejora de la eficiencia y la orientación a cliente en la APB en general.

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	75,66%
Fuera de convenio	92,65%

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	1.6204,5	456	35,54%
Fuera de convenio	5.277,5	68	77,61%



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 21. Los programas formativos son los siguientes:

1. Gestión económica-financiera I (online)
2. Gestión económica-financiera II (online)
3. Náutica I (online)
4. Medio Ambiente II (online)
5. Comercial y Márquetin II (online)
6. Sector y Estrategia Portuaria I (online)
7. Sector y Estrategia Portuaria II (online)
8. Logística Intermodalidad II (online)
9. Gestión de mercancías II (online)
10. Operaciones y Servicios Portuarios II (online)
11. Sistemas de Ayuda a la Navegación III (sólo examen)
12. Microsoft Word 2010 (online)
13. Microsoft PowerPoint 2010 (online)
14. Microsoft Excel 2010 (online)
15. Microsoft Access 2010 (online)
16. Ingles B1 (presencial)
17. Ingles A2 (presencial)
18. Ingles A 1.2 (presencial)
19. Catalán S3 (online)
20. Catalán S3 (presencial)
21. Analítica Digital
22. Acceso a Consejería de seguridad (ADR i RID)

Estructura de la plantilla y equidad

S_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

% de mujeres sobre el total de trabajadores 29,07% (150 personas)

Calculado como (Nº total de trabajadoras a 31.12.2014 / 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	3,49%(18/516)*100 (18 personas)
	25,71% (18/70)*100 (18 personas)

Calculado como (nº de trabajadoras fuera de convenio / total de trabajadores fuera de convenio a 31.12.2014).

S_12 Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

% Trabajadores fijos > 50 años	37,02% (191 personas)
(De 51 años en adelante) a 31.12.2014	

S_13 Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

% Trabajadores fijos < 30 años	0,78% (4 personas)
(Menores e iguales a 29 años) a 31.12.2014	

Seguridad y salud en el trabajo

E_14 Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF).

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)

	2010	2011	2012	2013	2014
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	8,74	14,99	17,48	23,15	18,60



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

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)

	2010	2011	2012	2013	2014
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,21	0,31	0,21	0,22	0,44

Cálculos sobre 100 horas trabajadas

S_16 Evolución del índice de absentismo anual

Evolución del índice de absentismo anual (IA)

	2012	2013	2014
Porcentaje de horas perdidas en relación al total de horas laborales (Tasa Media)	5,20%	4,08%	4,35%

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, dando lugar a un aumento del absentismo.

En el 2013, la APB se volvió a hacer cargo de parte de esta gestión, volviendo a disminuir el absentismo, manteniendo los porcentajes en cifras similares durante el año 2014.

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

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2014

Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
533	524	1,01



S_18 Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y en materia de protección (dato proporcionado por Xavier Solé)

Nº de incidentes en seguridad y protección	12
Nº de ejercicios y simulacros en materia de seguridad	25

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 una empresa de prevención, tanto para las obras pequeñas y medianas como las de gran presupuesto.

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 un protocolo específico propio 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.

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

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

- XII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa.
- Seminario del Grupo de Trabajo de Prevención de Riesgos con la Inspección de Trabajo. Coordinación de Actividades Preventivas.

RELACIONES CON EL ENTORNO

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

Teniendo en cuenta nuestro marco normativa de referencia, desde la APB impulsamos y participamos en actividades socialmente responsables con nuestros grupos de interés y, de manera especial, con las empresas del Puerto de Barcelona.

Los principales acontecimientos que configuran la acción social de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) durante el año 2014 han sido:

- Como resultado de las votaciones realizadas por las personas trabajadoras de la APB, el mes de junio se destinó el 0,2% de la facturación anual por la emisión del Cheque Gourmet, correspondiente a 2013, al Casal dels Infants del Raval. El Casal es una entidad social y ciudadana que trabaja en los barrios, al lado de los niños y jóvenes con más dificultades, para que tengan el máximo de oportunidades.
- El mes de junio se donaron 39 equipos informáticos en desuso, por desfase tecnológico, a entidades sin ánimo de lucro. El objetivo es que estos bienes puedan ser reutilizados y, al mismo tiempo, minimizar la cantidad de residuos generados. La donación se ha realizado a la Escola Paideia (para que los alumnos puedan adquirir las competencias básicas de las TIC) y a la Fundació Marianao (para formar a jóvenes en la reparación, recuperación y reciclaje de material informático).
- Celebración, el 6 de noviembre, de la XII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria. Ha sido organizada por el Puerto de Barcelona y la Sociedad de prevención FREMAP, a iniciativa del respectivo grupo de trabajo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria. Las diferentes sesiones han versado sobre cuestiones relacionadas con las actuaciones preventivas sobre el trabajo de personas con discapacidad y sobre seguridad vial y prevención.
- Por noveno año consecutivo, se ha organizado la campaña Nadal Solidari 2014, del 9 al 12 de diciembre, que ha promovido la donación de alimentos y productos de higiene al objeto de hacerlos llegar a las personas más necesitadas del entorno. Gracias a las donaciones de las personas que trabajan en el *Port de Barcelona* se han recogido 1.884 kg de alimentos, entregados al *Banc dels Aliments de Barcelona*, y 2.658 unidades de higiene, entregadas a la *Fundació IRES*. La campaña ha sido posible gracias a la colaboración del grupo TCB, que ha cedido el contenedor solidario, ha



realizado el transporte hasta el *Banc dels Aliments de Barcelona* y ha puesto a disposición personas voluntarias, además de hacer difusión de la campaña; *Fundació Cares*, que ha colaborado cediendo personas de su equipo para las tareas operativas de logística; WTC Barcelona, CILSA y ESTIBARNA-SAGEP, que han ubicado puntos de recogida para la Comunidad Portuaria; las diferentes asociaciones de la Comunidad Portuaria, que han realizado difusión entre sus asociados y, el *Port de Barcelona*, que ha proporcionado equipamiento y ha coordinado y comunicado la campaña.

- Realización de trabajos, con recursos propios, para cubrir las necesidades de entidades sin ánimo de lucro de nuestro ámbito de actuación: impresión de 3.000 trípticos para la Asociación de Iniciativas ParaOlímpicas que es una entidad con el objetivo de fomentar actividades de personas con discapacidades físicas, psíquicas y otros; 500 dípticos con información de CODEC, empresa de inserción asociada al Grup Cares para fomentar y crear puestos de trabajo para personas en riesgo de exclusión social; y, diseño e impresión del recorrido de las líneas de autobús 88 y T3 sobre el plano del Port de Barcelona para Stella Maris que pone su esfuerzo en ayudar a la gente del mar.

A lo largo del año, se han atendido a organizaciones no lucrativas que solicitan visita a la APB para principalmente, solicitar financiación o bienes en especie, si bien es difícil poder atender dichas solicitudes al alejarse del objeto de este ente público.

Asimismo, se han apoyado diversas acciones que han tenido lugar en el ámbito del Port de Barcelona, como por ejemplo:

- La celebración Ecuménica en Stella Maris, el mes de enero, con asistencia de representantes de diversas confesiones cristianas, teniendo en cuenta la pluralidad de creencias de las tripulaciones de los barcos que pasan por el Port de Barcelona.
- El mes de abril, con la finalidad de recaudar fondos al objeto que el equipo de la Fundació Cares pueda participar en la Oxfam Intermon Traiwalker, se cedió la zona deportiva del Port de Barcelona y se realizaron acciones comunicativas del acontecimiento.
- El día de la Mare de Déu del Carme (16 de julio), protectora de los pescadores y patrona de la Marina Española, se organizaron diferentes actividades en el Puerto.
- En el mes de julio se realizaron acciones de comunicación de la “cesta de frutas y verduras ecológicas” para el proyecto de agricultura ecológica de La Tavella que se



ocupa de la inserción socio laboral de personas con discapacidad intelectual y/o trastorno mental severo.

- XXVII Jornadas de la Gente del Mar, en el mes de noviembre, con una celebración interreligiosa, una mesa redonda sobre las necesidades de los tripulantes de los barcos de crucero a bordo y a Puerto y un campeonato de fútbol sala entre equipos del ámbito marítimo-portuario de Barcelona.



Principios de gestión del medio ambiente

Cuidar el medio ambiente en el Puerto permite reducir el impacto ambiental de la actividad portuaria sobre su entorno, especialmente calidad del aire, calidad de las aguas y la compatibilidad con usos no portuarios, al tiempo que contribuye a la sostenibilidad de la cadena logística de transporte de mercancías que eligen el puerto como nodo de intercambio modal, reduciendo los impactos globales de la actividad del Puerto.

Los hechos más destacables desde el punto de vista ambiental para el Puerto este 2014 han sido la exitosa implantación del sistema de gestión ambiental en la Autoridad Portuaria, el cual ha sido certificado según la ISO 14.001 y se ha inscrito en el Registro Comunitario de Gestión y Auditoría Ambiental (EMAS) con el número de registro: ES-CAT-000.430, y la celebración en nuestro puerto de la novena edición del GREEN PORT CONGRES, que tuvo lugar entre los días 15 y 17 de octubre, y que congregó a más de 200 delegados de todo el mundo para debatir los retos ambientales que afrontan hoy en día los puertos y las líneas de trabajo que se llevan a cabo. Aprovechando este evento, el día anterior se celebró también en nuestro puerto la segunda edición del congreso Green Port Cruise 2014, dedicado de manera íntegra a los cruceros y al medio ambiente.

Durante el 2014, el Puerto de Barcelona ha centrado sus esfuerzos en tres ejes de actuación, que son los siguientes:

- Velar para que la actividad que se desarrolla en el Puerto tenga la mínima incidencia sobre el entorno y sobre los recursos energéticos y materiales.
- 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 medioambiental en el ámbito de los residuos, el aire, el agua y el suelo. También coordina y facilita las acciones propias de la organización y las iniciativas generadas por la actividad de las instalaciones portuarias.

Gestión ambiental

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

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

<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 2014

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 2014. (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 2014

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

- Información económica durante el ejercicio 2014 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

Inversiones en caracterización medioambiental	0	€
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0	%
Gastos en caracterización medioambiental	225.000	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,6	%

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 2014 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

Gastos en limpieza terrestre	645.000	€
Área superficie terrestre de servicio	10.781.960,00	m2
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,06	€/m2
Gastos en limpieza de lámina de agua	313.000	€
Área superficie zona I	9.021.488,00	m2
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie	0,03	€/m2



zona I

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

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	5
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 2013	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
Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional)	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.

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

- Quejas recibidas durante el año 2014 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 odoríferas	3	Policía portuaria, concesiones vecinas

- Actuaciones realizadas durante el año 2014 por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
Emisiones irritantes y odoríferas	Procedimiento consensuado con Policía portuaria para averiguar origen o causa

- Evolución del número de quejas:

AÑO	2012	2013	2014
Número de quejas	3	14	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
	Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
X	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.
	Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
	Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos



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	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 2014.

Si No

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
Captadores de alto volumen	Correos	Calidad aire puerto Vigilancia alérgeno soja	PM10 PST
Captador de alto volumen	Sant Antoni	Vigilancia alérgeno soja	PST
Captadores de alto volumen	Dársena Sur	Calidad aire puerto	PM10, PM2.5
Captadores de alto volumen	Port Vell	Calidad aire puerto-ciudad	PM10, PM2.5



Captador de alto volumen	Porta Coeli	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM10
Captador de alto volumen	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM10
Captadores de alto volumen	ZAL 2	Calidad aire puerto	PM10, PM2.5
Captador sedimentables	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	Partículas sedimentables
Analizador automático	Dársena Sur	Calidad aire puerto	SO2, H2S
Analizador automático	Unidad Móvil	Calidad aire puerto	SO2, NOx, BTX, O3
Analizador automático	ZAL 2	Calidad aire puerto	NOx

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

Sí No

Proyecto CAIMAN: mitigación de emisiones marítimas y portuarias de buques crucero para la mejora de la calidad del aire.

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

Sí No

Plan de Mejora de la Calidad del Aire en Región Metropolitana (Generalitat de Catalunya).

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

A_09 Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto

Contaminante	Valor medio anual µg/m3	Nº de superaciones del valor límite diario.
Partículas PM 2,5	12,6	0
Partículas PM10	24,8	0
SO2	4,1	0
H2S	-	-
NO2	31,1	37 (horario)



Benceno C6H6	4,4	-
--------------	-----	---

- Estudios específicos de calidad del aire

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

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

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

Procedencia del vertido	Orden de relevancia
Aguas residuales urbanas no depuradas	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.

<input type="checkbox"/>	Vertidos aguas arriba en ríos, arroyos, etc.	<input type="checkbox"/>	Vertidos de concesiones
<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos urbanos al puerto	<input checked="" type="checkbox"/>	Vertidos accidentales

Otros. Indicar:

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

Si En implantación En proyecto No está previsto

- Metodología utilizada (ROM, etc.):

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

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

X	Implantación de programa ROM 5.1
X	Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
x	Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
x	Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
x	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 Desarrollo y aprobación de planes interiores de contingencia (PICCMA)
- X Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.

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

Residuos Buque, Gestión CEDEX materiales de dragado, vigilancia masas de agua según DMA y ACA, el 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 2014 la Autoridad Portuaria realizo alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Si No

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

DMA

- Tipo de parámetros que se han medido:

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



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

No hay convenios.

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

- Porcentaje de superficie con recogida y tratamiento de aguas residuales

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

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

Autoridad Portuaria como titular de la red

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

Este año no se han llevado a cabo actuaciones significativas

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

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



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

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

- Datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto durante el año 2014.

Nº de embarcaciones	3
Frecuencia de la limpieza	Diaria
Peso de los residuos recogidos en t	112,9 tn

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

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

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

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

APB

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

Correcto. Pendiente de aprobación

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



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

- Número de veces que se ha activado el PICCMA durante 2014 y nivel de activación:

Nivel de activación	Nº activaciones PICCMA
Activaciones N0	3
Activaciones N1	29
Activaciones N2	12
Activaciones N3	0

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

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

La APB genera aguas residuales urbanas en edificios y oficinas, en talleres, almacenes y parque móvil.

- Estimación de los volúmenes generados durante 2014 (4% del agua total de Conservación)

Volumen total	5.782,70 m ³
Volumen ARU	5.782,70 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 2014 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:

	2011	2012	2013	2014
Número de quejas	0	2	2	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.

<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>	No, pero está en desarrollo
<input type="checkbox"/>	No, pero está en proyecto	<input type="checkbox"/>	No, y no está previsto

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

<input type="checkbox"/>	No			
<input checked="" type="checkbox"/>	Si	Puerto:	Barcelona	
		Municipio:	Barcelona	

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

<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>	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.
X	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.
X	Instalación de pantallas acústicas.
	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	5,8%
Envases ligeros	1,8%
Vidrio	2,4%
Chatarra	1,0%
Runas	26,7%
Defensas marinas	0,6%
Pilas	0,006%
Fluorescentes	0,002%
R. Informáticos	0,2%
Tóner	0,05%



Recogidas puntuales no especiales	0%
Recogidas puntuales de residuos especiales	6,3%
Jardinería	2,8%

- 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 2014.

Tipo de residuo	Recogida Separada (t residuos separados / t residuos totales generados)	Valorización (t residuos valorizados / t residuos totales generados)
R.S.U	41,5 %	100 %
Recogidas puntuales no especiales	0%	100 %
Residuos Peligrosos	6,5 %	100 %
Aceites	4,9 %	100 %

Porcentaje de recogida separada: 49,1 %

Porcentaje de residuos valorizables: 49,1 %



- 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 2014.

En la siguiente tabla se especifica la cantidad que se ha destinado al vertedero en el 2014.

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en t	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	404,48	52,2%
No Peligrosos	-	-
Peligrosos	-	-

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

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

Los residuos Marpol, aunque también se consideren como una de las actividades principales en el Puerto, 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 gráneles 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
<input checked="" type="checkbox"/> 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
<input checked="" type="checkbox"/> Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados
<input checked="" type="checkbox"/> 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.

- 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.

No ha habido dragados.



- Porcentaje de dragados contaminados según las RGMD del CEDEX (Categorías II y III) durante el año 2014 expresados como m3 dragados contaminados divididos entre los m3 dragados totales por 100

Volumen total de material dragado. (m3)	Volumen de material dragado de Categoría II y III. (m3)	Porcentaje de material de Categoría I y II, respecto del total
0	0	-

- Razón del dragado

Primer establecimiento
 Mantenimiento

Mejora de calado
 Ambiental

Preparación cimentación

- Destino de los dragados contaminados:

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

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 río Llobregat
Lugar	Playa situada al sur del río Llobregat
Estado	aportación anual
Año	anual
Motivo	Declaración de Impacto Ambiental
Descripción	Dragado de arenas procedentes de la zona de acumulación de Port Ginesta (Sitges) mediante draga de succión y vertido en la playa situada al sur del río Llobregat (a unos 13 Km).
Inversión y gasto en €	Inversión: Gasto: 638.553,05 €



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

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

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

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

La inversión total realizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona para la ejecución del proyecto de aportación de arenas a la playa situada al sur del río Llobregat, en el año 2014 ha sido de 638.553,05 €, dividido en las siguientes partidas:



EXPEDIENTE	INVERSIÓN
Aportación de arenas a la playa situada al sur del Llobregat (8ª aportación), incluidos los estudios de caracterización y el control ambiental de las obras	638.553,05 €
TOTAL	638.553,05 €

Ecoeficiencia

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

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

46 %

- Comentarios:

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

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

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

La Autoridad Portuaria Externalizado a Compañía Distribuidora.

- Responsable de la venta del agua en el puerto.

La Autoridad Portuaria Externalizado a Compañía Distribuidora.



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

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

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

	2012	2013	2014
Consumo en m3	243.446	43.492 ^(*)	36.735 ^(*)
Superficie zona de servicio en m ²	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio m ³ /m ²	0,022	0,004	0,003

(*) 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 2014

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	22,43
Riego zonas verdes	77,51
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	0,00
Otros usos: salas bombeo, borde muelle	0,06

- 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.

	2011	2012	2013	2014
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.)



	2011	2012	2013	2014
Consumo en kWh	9.055.600	9.640,200	9.125.171	8.930.774
Superficie zona de servicio en m2	10.694.546	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio kWh /m2	0,847	0,877	0,846	0,828

(*)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). La energía térmica consumida en 2014 representa 714.358kWh.

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2014:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales públicos	33,54
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	50,75
Estaciones de bombeo de aguas	3,40
Faros y balizamiento	0,93
Otros usos (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras video vigilancia, etc.)	10,82

- 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.

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.

	2011	2012	2013	2014
Consumo total de combustibles en m3	30.852,00	23.629,05	70.191,93	74.139,98
Superficie zona de servicio en m2	10.694.546	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio m3/m2	0,0029	0,0021	0.0065	0,0069

- Consumo por tipo de combustible durante 2014

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	99,82
Gasolina	0,011
Gas-oil	0,16
Gas propano	0,0089

- Consumo de combustibles por usos durante el 2014:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	99,82
Vehículos	0,12
Embarcaciones	0,023
Generadores	0,027
Otros usos	0,0

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.