

# MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2017



## Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

En el año 2017 el Port de Barcelona ha efectuado un importante salto de escala, que nos posiciona en un nuevo estadio. Se han logrado resultados históricos en las principales magnitudes: 61 millones de toneladas de tráfico total (+26%), 3 millones de TEU (+32%), 14,5 millones de toneladas de graneles líquidos (+27%) y 4,1 millones de pasajeros (+4,5%). Unos datos y crecimientos récord que no sólo se reflejan en el global del año, sino que se han mantenido mes a mes, y que se han producido en un contexto en que las economías española y catalana han crecido del orden del 3,1% y del 3,4% respectivamente.

Además, cabe destacar que somos el puerto que más crece de Europa y que los datos registrados indican también una importante recuperación de los niveles de precrisis. Este hecho es especialmente significativo en el caso de los contenedores de importación, que por primera vez superan los resultados obtenidos en el 2007. En conjunto, podemos decir que estamos en una situación totalmente diferente a la que nos encontrábamos hace diez años y que nuestros resultados son un reflejo muy nítido de la evolución de la economía de nuestro entorno.

Indudablemente este salto de escala tiene una relación directa con el esfuerzo inversor realizado por el Port de Barcelona en los últimos años, que ha permitido llevar a cabo la ampliación que ha doblado la superficie portuaria hasta las 1.300 hectáreas y ha aumentado la capacidad de las terminales y muelles. De este modo, el Port se ha podido adaptar mejor a las necesidades del mercado y a los cambios de la industria marítima, con los procesos de concentración de navieras, la tendencia al gigantismo de los buques y las nuevas exigencias operativas y de sostenibilidad. El cambio de escala también tiene que ver con la ampliación de mercado del Port a través de la estrategia de la mayor presencia en el *hinterland*, materializada en la red de terminales marítimas interiores en lugares clave de nuestra zona de influencia, como Aragón, Madrid, Navarra y sur de Francia, entre otros.

Asimismo, el incremento de la actividad se ha traducido en unos resultados económicos positivos: el importe neto de la cifra de negocio del Port de Barcelona ha alcanzado los 167 millones de euros, un 7% más que el ejercicio anterior, y se han registrado unos beneficios de 50 millones de euros (+ 50%). Destaca la capacidad de generación de recursos (*cash flow*) de la entidad, que con 99 millones de euros ha crecido un 15% respecto al ejercicio anterior.

Hay que recordar que las actuaciones inversoras del Port se llevan a cabo con recursos propios, por lo que una buena gestión económico-financiera ha sido primordial para afrontarlas con firmeza.

En este sentido, en el 2017 el Port de Barcelona ha conseguido reducir de manera significativa la deuda a largo plazo que tiene contratada con el Banco Europeo de Inversiones (BEI). Este año el endeudamiento se ha reducido un 8%, hasta los 281,1 millones de euros, y representa un 21% de los fondos propios.

Durante este ejercicio, el Port ha invertido un total de 56,6 millones de euros, de los cuales más de 50 han ido dirigidos a infraestructuras y, de estos, una gran parte a actuaciones de mejora y ampliación de la infraestructura ferroviaria. En línea con la estrategia intermodal y de accesibilidad portuaria, en el 2017 se han podido completar el nuevo acceso viario-ferroviario del muelle Álvarez de la Campa y la terminal de expedición y recepción del muelle Prat, mientras que han continuado los trabajos de ampliación de la terminal ferroviaria del muelle Príncipe de España. Además, el Port de Barcelona tiene en curso proyectos de inversión privados en todos sus ámbitos, fruto de la confianza e implicación de las empresas instaladas en su territorio.

En el ámbito de negocio, la actuación del Port de Barcelona se articula en torno al impulso de la competitividad, el crecimiento y la sostenibilidad. Una de las vías para ser más competitivos como comunidad portuaria es ofrecer garantías de calidad en la operativa. Este es el objetivo de la Marca de Calidad del Port, Efficiency Network, a la que ya están adheridas un total de 85 empresas, y que este año ha ampliado la certificación al ámbito de los Servicios al Buque. Igualmente, se ha presentado una nueva edición del Port Challenge Barcelona, el programa de aceleración de empresas que el Port desarrolla en colaboración con Founder Institute y que pretende favorecer la creación de nuevas empresas de base tecnológica que ayuden a mejorar la eficiencia, la competitividad y la excelencia de servicio de la Comunidad Portuaria.

En cuanto al crecimiento, también se impulsa a través de una intensa acción comercial en los mercados cercanos y lejanos y de una adaptación a las nuevas necesidades de estos, muchas vinculadas a la digitalización, además del intercambio de conocimiento y la formación. En este sentido, por citar algunos ejemplos, el Port ha seguido trabajando intensamente en el proyecto Digital Port; ha acogido la ChainPORT Academy, un evento organizado por la red internacional de *smart ports* del mismo nombre; ha desarrollado un programa de formación



para empresas importadoras y exportadoras, y ha celebrado la segunda edición de Port Innova-Barcelona Puerto Hackathon, proyecto que implica a estudiantes de Formación Profesional y a empresas del sector portuario y sitúa el Port como referente en innovación sectorial.

La sostenibilidad es, igualmente, un tema central del Port de Barcelona y en 2017 ha quedado evidenciado con el Plan de Sostenibilidad Sectorial, que contiene un plan de acción, fruto del diálogo y reflexión de las 53 empresas e instituciones que han participado en la *Memoria de Sostenibilidad 2016*. Pero esta cuestión no solo es primordial sobre el papel, sino que este año también hay muchas actuaciones concretas que la hacen patente, algunas vinculadas al Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

Así, el Port de Barcelona ha seguido avanzando en tres proyectos piloto basados en el uso de gas natural como combustible alternativo para barcos, vehículos y maquinaria de terminal: la adaptación de dos *straddle carrier* a gas natural, el diseño de un remolcador impulsado por gas natural y la puesta en servicio de un generador móvil para suministrar electricidad a buques ro-ro. Se trata de iniciativas lideradas por el Port de Barcelona que forman parte del programa europeo CORE LNGas hive para promover el gas natural como combustible en el ámbito marítimo y portuario. Por otra parte, el Port ha invertido cerca de 1 millón de euros en la promoción de la movilidad eléctrica, con la incorporación de 31 vehículos eléctricos e híbridos a su parque móvil, en sustitución de antiguas unidades con motorización diésel y gasolina, y con el diseño y construcción de 47 puntos de carga de los vehículos eléctricos. Además, para potenciar el transporte de vehículos nuevos en las autopistas del mar, el Port participa con el puerto esloveno de Koper en el proyecto CarEsmatic, que tiene el apoyo del programa 2015 CEF (Connecting Europe Facility) de la Comisión Europea, que participa en un 30% de su presupuesto. Esta iniciativa también analizará las necesidades logísticas de los vehículos eléctricos y la forma en que los puertos y los diferentes operadores deberán adaptarse para responder a estas exigencias.

Con el salto de escala efectuado el 2017, el Port de Barcelona ha alcanzado un gran logro y eso hace más grande el reto que tenemos por delante. Ahora el objetivo a corto y a medio plazo es consolidar este salto cualitativo conseguido con el esfuerzo colectivo de toda la Comunidad Portuaria. Y el camino nos lo marcan los ejes establecidos por el Plan Estratégico del Port de Barcelona, al que se alinean todas nuestras actuaciones. Sólo siendo competitivos

y coherentes con nuestros principios de sostenibilidad económica, social y medioambiental podremos mantener nuestra aportación de valor a la economía y seguiremos siendo una infraestructura capital y decisiva para el país.

Sixte Cambra

Presidente del Port de Barcelona

*Texto: Mensaje del Presidente Memoria Corporativa 2017*

## Estrategia

La propuesta estratégica del Port de Barcelona se concreta en la prestación de servicios eficientes que contribuyan a la competitividad de sus clientes en relación con sus necesidades de transporte y distribución para convertirse en una solución global y sofisticada capaz de competir con los puertos del norte de Europa, especialmente en los tráficos con Asia y África.

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

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

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

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

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

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

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

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

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

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

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

## Funciones y forma jurídica

### I\_01 Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria.

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

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

la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta ley, y regula la designación de las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias

### Competencias de la Autoridad Portuaria

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

- a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.



## Gobierno y calidad de gestión

### I\_02 Funciones y órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria.

#### La Presidencia

1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado y separado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma o de las Ciudades de Ceuta y Melilla entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. La designación o separación, una vez haya sido comunicada al Ministro de Fomento será publicada en el correspondiente Diario Oficial y en el Boletín Oficial del Estado.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación sobre incompatibilidades.

2. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

- a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.
- b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones. La convocatoria podrá tener lugar de oficio o a propuesta de la quinta parte de los miembros del Consejo de Administración.
- c) Establecer directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad.
- d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y de los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración.
- e) Presentar al Consejo de Administración el Plan de Empresa, con los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, así como los proyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales.

f) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director los pagos o movimientos de fondos.

g) Ejercer las facultades especiales que el Consejo de Administración le delegue.

h) Las demás facultades que le atribuye la presente ley.

3. Corresponde al Presidente velar por el cumplimiento de las obligaciones que esta ley atribuye a las Autoridades Portuarias ante Puertos del Estado, especialmente en relación a las disposiciones y actos cuya aprobación o informe corresponde a éste, así como la de suministrar al mismo toda la información de interés para el sistema portuario estatal.

#### **La Dirección General**

1. El Director será nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

2. Corresponden al Director las siguientes funciones:

a) La dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.

b) La incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.



I\_03 Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y grupos y asociaciones representados en el mismo.

### Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

*a 31 de diciembre del 2017*

#### Presidente

Sr. Sixte Cambra i Sánchez

#### Vocal Nato

Sr. Francisco J. Valencia Alonso      Capitán Marítimo

#### Director general (no consejero)

Sr. José Alberto Carbonell Camallonga

#### En representación de la Administración general del Estado

Sr. Severo Bueno de Sitjar de Togados      Abogado del Estado

Sr. Rolando Lago Cuervo      Puertos del Estado

Sr. Emilio Ablanedo Reyes      Subdelegado del Gobierno

#### En representación de la Administración de la Generalitat de Catalunya

Sr. Ricard Font Hereu

Sr. Xavier Tàrrega Martínez

Sr. Jordi Trius Traserra

Sr. Emili Sanz Martínez



En representación de los municipios en cuyo término está localizada la zona de servicio del Port de Barcelona

Sra. Janet Sanz Cid, Quinta teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona

Sr. Lluís Tejedor Ballesteros, Alcalde Presidente del Ayuntamiento del Prat de Llobregat

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

Sr. Joan J. Llonch Pañella Cámara de Comercio de Barcelona

Sr. Xabier María Vidal Niebla Presidente del Asociación de Empresas Estibadoras

Sr. José Pérez Domínguez CCOO

Sr. Carles Boy Rodríguez UGT

Secretario (no consejero)

Sr. Román Eguinoa San Román

**I\_04 Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria.**

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

El Plan de Empresa recoge la planificación anual de objetivos e iniciativas de la Autoridad Portuaria.

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

## I\_05 Estructura organizativa de la APB ok

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

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

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

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

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

Además, el Área de Presidencia incluye:

- La **Secretaría General**
- La **Dirección de Auditoría Interna**
- La **Dirección de Relaciones Institucionales y Comunicación**

Y el área de Dirección general incluye:

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

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

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

## Infraestructuras y capacidad

**I\_07 Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras, características técnicas generales del puerto, muelles y funciones de los mismos y accesos terrestres.**

### Datos Técnicos

Características técnicas generales del Port de Barcelona					
<b>Situación</b>		<b>Superficie terrestre</b>		1.109,9 ha	
Latitud	41° 21' N	<b>Muelles y atraques</b>		23,183 km	
Longitud	2° 10' E	<b>Rampas ro-ro</b>		30	
<b>Mareas</b>		<b>Calados</b>		Hasta a 16 m	
Amplitud	125 cm	<b>Remolcadores</b>		9	
<b>Entrada</b>		<b>Almacenamiento</b>			
Bocana Sur	Orientación	191,8	Cubierto	203.304 m <sup>2</sup>	
	Anchura	370 m	Descubierto	5.023.964 m <sup>2</sup>	
	Calado	11,5 m			
Bocana Norte	Orientación	205° v			
	Anchura	145 m			
	Calado	11,50 m			

## Accesos terrestres y Comunicaciones interiores

### Carretera

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

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

### Medidas de 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 D20, H14, V11, 21, 91, 120 y 121.

### 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
  - 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

### I\_08 Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve

#### PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS

Durante el año 2017 el Port de Barcelona ha realizado una inversión total de 56,6 millones de euros, de los cuales más de 50 millones se han destinado al capítulo de las infraestructuras. A continuación, se describen las actuaciones más destacadas.

#### 1) Nuevo acceso ferroviario. Vías de acceso y expedición/recepción

**Adjudicatario:** UTE ACC FERROVIARIO APB

**Tiempo de ejecución:** 12,5 meses (finalizada)

**Inversión:** 12.047.078,51 €

La obra consiste en la construcción de los nuevos accesos ferroviarios al Port de Barcelona: un haz de 6 vías de acceso, recepción y expedición (2+4) de 750 m en ancho mixto. Las vías de expedición y recepción acogerán circulaciones y cumplirán con las demandas de las composiciones que lleguen al muelle Prat y de las procedentes del muelle de l'Energia, terminales de vehículos y terminal del muelle Príncep d'Espanya.

Este nuevo acceso ferroviario es una de las actuaciones incluidas en el proyecto de los nuevos accesos ferroviarios al Port de Barcelona, cofinanciado por la Unión Europea a través del programa Connecting Europe Facility (CEF) for Transport

## 2) Rehabilitación del edificio del Portal de la Pau

**Adjudicatario:** UTE EDIFICIO PORTAL DE LA PAU

**Tiempo de ejecución:** 25 meses (en ejecución)

**Inversión:** 8.026.077 €

El edificio de la Autoridad Portuaria de Barcelona situado en la plaza Portal de la Pau data de inicios del siglo XX. Por su antigüedad y por las actuaciones que se habían desarrollado desde su construcción, presentaba una serie de patologías que aconsejaban afrontar un proyecto de rehabilitación. El objetivo de esta obra es rehabilitar totalmente el edificio y urbanizar los espacios exteriores situados al norte.

Esta actuación planteó también una reflexión sobre el uso futuro de este equipamiento, en la línea de reforzar su papel institucional. La propuesta es usarlo como *port center*, un espacio divulgativo abierto al público, con la finalidad de dar a conocer los diferentes ámbitos de la actividad portuaria.

Se prevé finalizar la obra en verano del 2019.

## 3) Obra civil: nuevo *syncrolift* del muelle Catalunya

**Adjudicatario:** UTE SYNCROLIFT

**Tiempo de ejecución:** 24 meses (en ejecución)

**Presupuesto:** 23.871.658 €

Esta actuación tiene por objeto la implantación de un elevador de barcos (*syncrolift*) entre el muelle Catalunya y el muelle de la Marina del Port de Barcelona, así como la construcción de una explanada ganada al mar, donde ubicar los barcos para realizar las operaciones de reparación y mantenimiento.

El *syncrolift* es una plataforma que se eleva mediante unos *hoist* (cabrestantes) para recoger los barcos y levantarlos a cota de explanada. La plataforma del *syncrolift* tendrá 80 m de longitud y 20 m de ancho, aproximadamente. Longitudinalmente, a ambos lados de la plataforma debe haber una estructura capaz de resistir las cargas de levantamiento de los barcos.

Se prevé su finalización en el primer trimestre del 2019.



#### 4) Urbanización de la Estación Marítima E

**Adjudicatario:** UTE CRC/INFESA

**Tiempo de ejecución:** 12 meses (en ejecución)

**Presupuesto:** 2.964.236,92 €

La actuación consiste en urbanizar la zona no concesionada vinculada a la nueva Terminal E de cruceros, ubicada al sur de la terminal D, en el emplazamiento actual de la terminal Port Nou. Comprende una superficie aproximada de 45.000 metros cuadrados e incluye la definición de los espacios de uso para vehículos y peatones.

En la parte norte de la terminal se prevé habilitar un espacio para los servicios de bus y taxi destinados a los pasajeros de cruceros que embarcan en el Port de Barcelona, mientras que en la parte sur se ubicarán los mismos servicios para los que desembarcan. También se incluye la construcción de un aparcamiento y una zona adicional de parking para los trabajadores de la terminal, así como una rotonda para la distribución de los flujos de vehículos que darán servicio a la estación marítima.

Se prevé finalizar la obra en agosto del 2018.

#### 5) Nuevo acceso viario-ferroviario al muelle Álvarez de la Campa

**Adjudicatario:** UTE MUELLE ALVAREZ DE LA CAMPA

**Tiempo de ejecución:** 20 meses (en ejecución)

**Presupuesto:** 2.974.309,62 €

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

La previsión es finalizar la obra en el primer trimestre del 2018.



#### **6) Relleno del muelle de la Estación Marítima F.**

**Adjudicatario:** DRAGADOS, S.A.

**Tiempo de ejecución:** 15 meses (finalizada)

**Inversión:** 2.138.049 €

El muelle Adossat acoge varias concesiones, entre las que predominan las cuatro terminales de cruceros: Terminal A, Terminal B, Terminal C y Terminal D (de norte a sur). Asimismo, se encuentra en una fase avanzada de proyecto una quinta terminal de cruceros, la Terminal E. El presente proyecto contempla el relleno de la terminal F, la más meridional, que será la sexta terminal de cruceros ubicada en este muelle.

La obra ha consistido en ejecutar un relleno parcial y consolidarlo en la zona de explanadas adyacentes al dique de l'Est, donde se prevé ubicar esta terminal. El relleno se separó de la construcción del muelle para anticipar plazos y posibilitar la construcción del edificio de la terminal paralelamente a la ejecución del muelle.

La obra finalizó en octubre del 2017.

#### **7) Ampliación del muelle Adossat, 2ª fase b (terminal polivalente)**

**Adjudicatario:** UTE AMPLIACIÓ MOLL ADOSSAT

**Tiempo de ejecución:** 22 meses (en ejecución)

**Presupuesto:** 23.414.262 €

El Plan Director del Port de Barcelona prevé la construcción o la prolongación de un muelle adyacente al dique de l'Est. Asimismo, la reordenación de las terminales de contenedores del puerto comporta la ejecución de un nuevo tramo de muelle Adossat.

El objeto del proyecto consiste en la prolongación de la segunda alineación del muelle Adossat para generar una línea de atraque adicional de 290 ml de longitud y 16 m de calado. A corto y medio plazo la intención es ampliar la terminal de contenedores adyacente y, a medio-largo plazo, permitir el amarre de cruceros.

La obra acabará a finales del 2018.



## **8) Ampliación de la terminal ferroviaria Príncep d'Espanya. Fase 2**

**Adjudicatario:** UTE TERMINAL PUERTO BCN

**Tiempo de ejecución:** 13 meses (en ejecución)

**Presupuesto:** 5.125.052,15 €

Este proyecto responde a la necesidad de ampliación de la terminal conforme a las previsiones de crecimiento del volumen de operaciones ferroviarias. Se pretende mantener función actual -es decir, permitir las operaciones necesarias para la operación de carga y descarga de vehículos rodados-, pero se pretende dotar de mayor capacidad y versatilidad las operaciones que se realizan.

Las intervenciones principales previstas en el proyecto son las siguientes:

- Ampliar la actual plataforma ferroviaria por su extremo norte para poder operar como mínimo trenes de 750 m de longitud, y conectarla con vía general.
- Modificar y motorizar la señalización ferroviaria para adaptarla a la nueva configuración.
- Construir un vial que conecte la rotonda de la puerta 29 con el edificio Tersaco, adaptado a la circulación de vehículos pesados, incluyendo su urbanización y alumbrado.
- Ejecutar una nueva red de drenaje que recoja de manera eficiente las aguas pluviales.
- Construir un nuevo aparcamiento para el edificio Tersaco.
- Ejecutar una pasarela peatonal que permita el acceso al edificio Tersaco desde la ronda del Port, por encima de la plataforma ferroviaria objeto de la ampliación.

El proyecto, que se prevé que finalice en agosto del 2018, ha recibido el apoyo del programa Connecting Europe Facility for Transport (CEF), de la Unión Europea.

## **9) Remediación del subsuelo del muelle Contradic (2ª fase)**

**Adjudicatario:** UTE SUELOS MUELLE APB

**Tiempo de ejecución:** 22 meses (en ejecución)

**Presupuesto:** 1.445.527,53 €



Hace unos meses venció el período de vigencia de varias concesiones situadas en el muelle Contradic. En el proceso de verificación de los terrenos llevado a cabo, se detectó una contaminación del suelo, principalmente relacionada con hidrocarburos. Esta contaminación no corresponde a las actividades realizadas recientemente, sino que proviene de usos muy anteriores, cuando la normativa y los estándares para la declaración de suelos contaminados no exigían ninguna salvaguarda. Ante el objetivo de recuperar las zonas afectadas antes de su nueva puesta en explotación, concesión o reurbanización, se debía llevar a cabo su remediación.

La segunda fase de descontaminación de hidrocarburos ubicados en el muelle Contradic completa el tratamiento de la parcela en su totalidad.

Se prevé finalizar esta actuación en el primer trimestre del 2018.

#### **10) Habilitación del edificio de oficinas del muelle Adossat**

**Adjudicatario:** CPM CONSTRUCCIONES PINTURA

**Tiempo de ejecución:** 8 meses (en ejecución)

**Presupuesto:** 1.527.765 €

El objeto de este proyecto constructivo es rehabilitar dos edificios ya existentes, uno para su uso como oficinas y otro, como aparcamiento en altura, y su entorno. Estas son las principales intervenciones previstas:

- Edificio de oficinas: finalización de la construcción de envolventes, acabados interiores, instalaciones, comunicación vertical y seguridad, así como la ampliación de la superficie útil de planta primera.
- Edificio de aparcamiento: finalización de la construcción de envolventes, acabados, instalaciones, comunicación vertical y seguridad, aspectos necesarios para la actividad de aparcamiento, así como del techo y los tramos de escalera pendientes de construir en planta segunda.
- Urbanización de los espacios vinculados: reforma de la calle de acceso entre edificios y aceras perimetrales de los edificios en las zonas de contacto con viales.

La obra finalizará en el primer trimestre del 2018.

**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 ZAL Port es la plataforma logística intermodal del Port de Barcelona. Su objetivo es generar tráfico marítimo con servicios de infraestructura logística con valor añadido a la mercancía. Un verdadero HUB logístico y motor económico de la ciudad.

- Referentes en el sector. La ZAL Port ha sido la primera plataforma logística portuaria establecida en España. Su desarrollo es un modelo, y el término ZAL Port se ha convertido en un término genérico.

- Prioridades sociales y servicios. La ZAL Port prioriza los servicios que favorecen la conciliación laboral, personal y familiar. Y sus más de 100 empresas instaladas avalan este compromiso. Un espacio donde más de 6.000 trabajadores directos comparten su día a día, y donde ofrecer servicios como la guardería ha supuesto un 23% menos de absentismo laboral. Un éxito para las empresas y para las familias.

- Sostenibilidad. Las energías renovables y el principio de la precaución han sido el gran argumento de sostenibilidad de la ZAL Port. Siempre desde un sistema de gestión ético y socialmente responsable.

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

**TERMINALES MARÍTIMAS INTERIORES**

NOMBRE	OBJETIVO Y ALCANCE	TRÁFICO 2017	SERVICIOS FERROVIARIOS
<b>Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)</b>	Plataforma de servicios para los operadores y los importadores y exportadores de Aragón, Navarra y La Rioja, y nodo logístico de paso hacia el centro y el nordeste peninsular.	155.000 TEU; primera terminal ferroportuaria y segunda terminal intermodal interior de España.	Entre 5 y 7 servicios diarios con el Port y conexiones diarias con otros nodos logísticos españoles. Además, un servicio diario de contenedores refrigerados por la exportación de carne congelada a China.
	El Port también tiene tráficos con las otras terminales de la zona: PLAZA y LTA.		
<b>Puertos secos de Coslada (Madrid), Azuqueca de Henares y Yunquera de Henares (Guadalajara)</b>	Participados por el Port, con el objetivo de acercar el transporte marítimo y facilitar la competitividad del polo logístico y de consumo de la Comunidad de Madrid y el centro peninsular, así como la conexión con los otros mercados de la península Ibérica.	61.000 TEU en Azuqueca, con los puertos de Barcelona, Valencia, Algeciras, Sevilla y Bilbao.	Un servicio diario entre el Port de Barcelona y la terminal de Puerto Seco de Azuqueca de Henares.
	Participados por el Port, con el objetivo de acercar el transporte marítimo y facilitar la competitividad del polo logístico y de consumo de la Comunidad de Madrid y el centro peninsular, así como la conexión con los otros mercados de la península Ibérica.		
<b>Terminal Intermodal de Navarra</b>	Terminal ferroviaria ubicada en la localidad de Noáin, cerca de Pamplona.	15.000 TEU	3 servicios semanales con el Port, operados por Hutchison Logistics.



NOMBRE	OBJETIVO Y ALCANCE	TRÁFICO 2017	SERVICIOS FERROVIARIOS
<b>Terminal Tarragona Entrevies</b>	Terminal ferroviaria anexa a la de Tarragona explotada por Transportes Portuarios.	22.000 TEU con el Port de Barcelona.	6 servicios semanales con el Port, operados por Transportes Portuarios y 2 servicios semanales con Córdoba, Sevilla y San Roque operados por Multirail.
<b>Terminal de Contenedores de Saint-Charles (Perpiñán)</b>	El Port participa con un 5% en la terminal, situada en uno de los principales centros logísticos y de distribución de productos frescos del sur de Europa. Acoge operaciones logísticas con destino/origen Europa y paso por el Mediterráneo.	27.000 UTI	Conexiones regulares con el noroeste y sureste de Francia.
<b>Terminal Intermodal Empordà</b>	El Port y la empresa pública CIMALSA han constituido una sociedad para desarrollar el núcleo logístico intermodal formado por la futura terminal intermodal del Far de l'Empordà y la actual terminal de Vilamalla, situadas al lado del centro de almacenaje y distribución Logis Empordà, al este de Figueres. La terminal se ha alquilado recientemente a un transportista nacional.		

Para dar servicio a sus mercados estratégicos, el Port también tiene presencia activa través de representaciones permanentes:

- En los **mercados cercanos** (*hinterland* europeo y mediterráneo) dispone de delegaciones permanentes en el Estado español (Zaragoza, Madrid y zona Norte) y en Francia (Lyon y Toulouse). Tienen la función de acercar los servicios del Port de Barcelona a los operadores del comercio marítimo internacional situados en los mercados interiores y promover la creación de nuevas cadenas logísticas.
- En los **mercados lejanos** (*foreland*), el Port tiene representación permanente en América del Sur, en Japón y en China, con el objetivo de fortalecer vínculos e incrementar los intercambios con estos mercados clave y sus países vecinos.

## Mercados servidos

**I\_10 Evolución de los tráficos.** Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total.

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

El Port de Barcelona ha registrado en 2017 unos resultados record en los principales indicadores de tráfico. El tráfico total, que integra todas las modalidades de carga, incluidos avituallamiento y pesca, ha superado por primera vez los **61 millones de toneladas** y ha supuesto un aumento del 26% respecto del año anterior.

### ESCALAS

Durante este ejercicio se han contabilizado un total de **8.976 escalas de barco** en el Port de Barcelona, 248 más que el año anterior (+2,8%). Por otra parte, han aumentado de modo considerable las dimensiones de los barcos que hacen escala en Barcelona y el arqueo ha pasado a sumar un total de 329.458.451 toneladas (+6,2%).

### CONTENEDORES

En cuanto al total de contenedores manipulados, el Port de Barcelona ha alcanzado casi los 3 millones de TEU (unidad que equivale a un contenedor de 20 pies); en concreto, **2.968.757 TEU**, que representan un incremento del 32,3%. Este es uno de los segmentos más estratégicos para el Port y a la vez más representativo de la economía del entorno.

En este resultado ha contribuido de manera notable el excelente comportamiento de los **contenedores de transbordo** (+137%), aquellos que son descargados de un barco para volverse a embarcar hacia su destino final. Aunque esta actividad no tiene una relación directa con la economía del área de influencia del Port, sí que contribuye a hacer más competitivas las operaciones de estiba y a aportar mayor conectividad a los importadores y exportadores de la región.

El **comercio exterior** ha experimentado igualmente una evolución muy positiva. La carga contenerizada **de importación** ha sumado 561.103 TEU, es decir, un 8,3% más que el año anterior; y la **de exportación**, que con 705.204 TEU es más significativa en volumen, ha crecido un 2,6%. Estos datos reflejan un importante grado de recuperación respecto de los niveles

de precisis. En el caso de los contenedores de exportación, aunque la reactivación de los flujos se inició ya en 2010, destaca que en 2017 el Port de Barcelona ha encaminado un 68% más de este tipo de carga que en 2007. En lo que respecta a la importación, se ha canalizado un 3% más de carga contenerizada que hace 10 años.

China se mantiene como primer socio comercial del Port de Barcelona, tanto en lo que se refiere a importaciones, dado que el 44,3% de los contenedores de comercio exterior que se descargan en la capital catalana proviene del gigante asiático, como a las exportaciones, ya que es el receptor del 11,6% de los contenedores que salen del Port. También se ha registrado una evolución positiva en el comercio exterior –tanto importaciones como exportaciones– con la India (+15,2%), Corea del Sur (+12,7%), Japón (+8%) y Turquía (+6,6%).

### TRÁFICO FERROVIARIO

El número de contenedores que han accedido o salido del puerto en tren ha ascendido a **243.605 TEU**, cifra que supone un crecimiento del 7,8% respecto del 2016, con una cuota del 12,8% respecto del tráfico total de TEU.

Por lo que respecta al **tráfico ferroviario de vehículos** se han movido **238.399 unidades** (-12,2%). Es decir, el 31,8% del total de vehículos nuevos que han entrado o salido del Port han usado el modo ferroviario.

El volumen principal del tráfico ferroviario de vehículos es de descarga, con 216.476 unidades destinadas a la exportación por vía marítima. Por otra parte, los de carga de exportación destinada al *hinterland* han sumado 21.923 unidades transportadas (+29,3%). Buena parte de estos vehículos cargados –17.568 unidades– han ido dirigidos a destinos europeos a través de las vías de ancho UIC. Barcelona es el primer puerto del Estado español conectado con Europa con ancho de vía internacional.

### VEHÍCULOS

En 2017 el Port de Barcelona ha canalizado un tráfico total de **837.273 vehículos nuevos**, un 8,7% menos que el año anterior. Cabe destacar que en este resultado se refleja el descenso de la producción y las exportaciones de vehículos en el Estado español experimentado durante este ejercicio. Este año se han implementado cambios en diferentes modelos que han tardado más de lo previsto al entrar en fase de producción estable, hecho que ha perjudicado el ritmo de exportaciones.

A pesar de este descenso coyuntural, Barcelona se mantiene como puerto líder del sistema portuario español en movimiento de automóviles y continúa siendo el principal *hub* de distribución de vehículos del Mediterráneo y del sur de Europa. Además, el Port de Barcelona cuenta con la terminal especializada que mueve más unidades del Mediterráneo: Autoterminal.

Se han mantenido estables estructuralmente los principales destinos de exportación –básicamente el Mediterráneo oriental y el norte de Europa– y aparecen otros nuevos en Oriente Medio y el Extremo Oriente. En relación con las importaciones, los principales proveedores continúan siendo Japón e India, con incrementos relevantes también del Mediterráneo oriental y el Reino Unido.

## MERCANCÍAS A GRANEL

### Graneles sólidos

De los 4,4 millones de toneladas (+1%) registrados en total por los graneles sólidos, han tenido una evolución especialmente positiva el haba de soja (+10%), a raíz de la plena explotación de las terminales, y los cereales y harinas (+13%), un tráfico muy dependiente de las cosechas locales, que después de los malos meses anteriores, a partir de junio de 2017 ha registrado un aumento importante.

Destaca también que el cemento, a pesar de un descenso del 3,4%, presenta buenas perspectivas, y que la chatarra crece un 15% propiciado por la mayor demanda de productos siderúrgicos.

Por otra parte, los tráficos de potasa y sal común se mantienen con aumentos muy leves a la espera de que en 2019 la nueva terminal permita manipular volúmenes superiores.

### Graneles líquidos

El total de los graneles líquidos que se han movido en las terminales especializadas del Port ha alcanzado el **mejor registro de la historia del Port**: 14,4 millones de toneladas, principalmente hidrocarburos, y un incremento del 27% respecto del 2016.

Los principales hidrocarburos han registrado un aumento del 30%, siendo especialmente destacable el aumento del 64% del gas natural, que ha alcanzado los 4 millones de toneladas, y del 43% del fuel, con 1,9 millones de toneladas manipuladas en total. En valor absoluto es

destacable el comportamiento de las gasolinas, que han aumentado un 35%, más de 800.000 toneladas, debido a la capacidad de redistribución de las instalaciones del Port.

En el capítulo de otros líquidos cabe destacar que la recuperación del sector químico se refleja claramente en los valores de tráfico, que suben un relevante 23% y representan un muy buen indicador del estado de salud de la industria de transformación en Cataluña. Otros aumentos destacables son el 30% de los abonos naturales y el 25% de los aceites y grasas.

### SHORT SEA SHIPPING

En relación a la carga rodada (aquella que se embarca en camión, plataforma o remolque), el puerto barcelonés ha sumado 393.601 unidades de transporte intermodal (UTI), con un aumento del 6,2%. Este apartado incluye la mercancía que se transporta a las islas Baleares y Canarias, pero también la carga de las autopistas del mar, es decir, los servicios regulares entre Barcelona y diversas destinaciones de Italia y del norte de África.

En el caso de las autopistas del mar o servicios de *short sea shipping*, Barcelona ha encaminado un total de 144.723 UTI (+7%), resultado que se traduce en una cifra idéntica de camiones que se han desviado de las carreteras al modo marítimo, más eficiente económica y medioambientalmente. El registro alcanzado por las autopistas del mar también supone un récord histórico para la instalación portuaria y contribuye de manera notable al impulso de cadenas logísticas sostenibles en el ámbito del Mediterráneo.

### PASAJEROS

Durante el año 2017 han pasado por el Port de Barcelona 4 millones de pasajeros, de los cuales 1,4 millones han sido usuarios de los ferris de línea regular que conectan con las islas Baleares, Italia o norte de África, y más de 2,7 millones han sido cruceristas.

El total de pasajeros ha experimentado un incremento del 4,5%, motivado principalmente por el aumento de los viajeros de ferris (+12%). En este sentido, hay que destacar el crecimiento de pasajeros con el norte de África, que ha sido del 54% respecto del año anterior. Destaca el tráfico con Marruecos (+37%), fruto de la apuesta decidida de las líneas que conectan Barcelona con el país magrebí, a través del refuerzo de las cuatro conexiones semanales con Tánger con una nueva línea con el puerto de Nador, que inició el servicio durante el mes de junio. La frecuencia y los cambios en las rutas puestas en servicio durante 2017 han propiciado esta evolución positiva.



Por otra parte, el número de cruceristas solo ha crecido un 1%. Es importante subrayar que en los meses considerados de temporada baja (enero, febrero, marzo, noviembre y diciembre) los pasajeros de crucero aumentaron un 13%, mientras que en el resto de meses se registró un descenso del 2%.

#### ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS (en miles de toneladas)

	2014	2015	2016	2017
Carga contenerizada	17.807	18.717	20.992	29.911
Carga Convencional	9.793	10.723	10.737	11.210
Graneles Líquidos	12.949	12.055	11.413	14.484
Graneles Sólidos	4.764	4.426	4.436	4.466
<b>TOTAL</b>	<b>47.327</b>	<b>45.921</b>	<b>47.578</b>	<b>60.071</b>

#### L\_11 Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías.

Àrees geogràfiques	Acumulat mensual		%	% sobre total acum. 2017
	2016	2017		
<b>Tones (t)</b>	<b>47.578.707</b>	<b>60.070.134</b>	<b>26,3%</b>	<b>100%</b>
Espanya (Cabotatge)	8.689.767	9.119.646	4,9%	15,2%
Itàlia/França (Mediterrani)	7.464.476	7.777.832	4,2%	12,9%
Àfrica del Nord	5.197.294	6.488.539	24,8%	10,8%
Extrem Orient i Japó	5.745.501	6.467.147	12,6%	10,8%
Golf Pèrsic/Mar Aràbig	2.594.037	4.079.152	57,3%	6,8%
Mediterrani Ort./Mar Negre/Caspi/Pròxim Orient	3.078.752	3.841.884	24,8%	6,4%
Àfrica Occidental	2.154.414	3.201.670	48,6%	5,3%
Amèrica del Sud (Atlàntic)	1.909.822	3.174.513	66,2%	5,3%
Europa (Atlàntic)	2.606.948	2.978.752	14,3%	5,0%
Pakistà/Índia/Sri Lanka/Bangladesh	1.263.001	2.358.522	86,7%	3,9%
Golf de Mèxic (Mèxic i EUA)	1.569.110	1.904.603	21,4%	3,2%
Sud-est asiàtic	1.467.662	1.842.185	25,5%	3,1%
Mar Roig	572.048	1.338.738	134,0%	2,2%
Canadà (Atlàntic) i Grans Llacs	372.716	1.234.908	231,3%	2,1%
Amèrica Central i Carib	943.351	1.170.314	24,1%	1,9%
Amèrica del Nord (Atlàntic)	736.648	849.065	15,3%	1,4%
Amèrica del Sud (Pacífic)	474.472	846.871	78,5%	1,4%
Amèrica del Nord (Pacífic)	121.301	494.259	307,5%	0,8%
Àfrica del Sud i de l'Est/Oceà Índic	357.752	414.489	15,9%	0,7%
Desconegut	89.795	293.917	227,3%	0,5%
Austràlia i Nova Zelanda/Illes del Pacífic	169.839	193.127	13,7%	0,3%

**I\_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales expresado en tanto por ciento del total facturado.**

El porcentaje de la cifra de negocio que representan los cinco principales clientes de la APB en 2017 es del **25,82%**

**I\_13 Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.**

Cataluña es la principal región importadora y exportadora de España y supone el **26,5%** del valor del comercio exterior marítimo de España de 2017

En este contexto, el Puerto de Barcelona es la principal puerta de entrada y salida del comercio exterior marítimo de Cataluña vehiculando un **73%** de éste en 2017.

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

Como se observa en la tabla adjunta todos los principales sectores económicos que configuran el comercio exterior marítimo catalán y su tejido empresarial e industrial, utilizan mayoritariamente las instalaciones del Puerto de Barcelona para canalizar sus flujos de comercio, a los que el Puerto de Barcelona da respuesta a través de la prestación de servicios eficientes que respondan a las necesidades de las empresas, contribuyendo de este modo a la mejora de su competitividad.

2017	Distribución del Comercio exterior marítimo de Catalunya			Cuota de mercado del Port de Barcelona		
	Export.	Import.	Total.	Export.	Import.	Total.
Principales Segmentos de tráfico						
AUTOMOCIÓN	23%	12%	17%	96%	75%	88%
BIENES DE EQUIPO	15%	14%	15%	71%	65%	68%
ENERGÉTICO	12%	14%	13%	46%	61%	54%
ALIMENTACIÓN	11%	11%	11%	85%	58%	71%
QUÍMICA ELABORADA	14%	5%	9%	88%	88%	88%
MANUF. DIVERSAS	5%	11%	8%	83%	77%	79%

TEXTILES Y PIELÉS	3%	12%	8%	54%	85%	80%
QUÍMICA PRIMARIA	4%	6%	5%	49%	69%	61%
MINERALES Y METALURGIA	3%	4%	4%	72%	72%	72%
PIENSOS	1%	5%	3%	90%	40%	48%
PAPEL Y PASTA DE MADERA	3%	1%	2%	87%	37%	74%
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	2%	1%	2%	76%	75%	76%
MOBILIARIO	1%	2%	2%	82%	86%	85%
ABONOS	1%	0%	1%	81%	18%	68%
RESTO MERCANCÍAS	1%	0%	0%	19%	72%	24%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>78%</b>	<b>69%</b>	<b>73%</b>

## Servicios

### L\_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.**

	2013	2014	2015	2016	2017
Concesiones y Autorizaciones	372	339	382	360 expedientes 255 empresas	337 expedientes 238 empresas

**2017**

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	151 expedientes
	88 empresas
Autorizaciones	152 expedientes
	116 empresas
Otras	10 expedientes
	10 empresas



I\_16 Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.

	2013	2014	2015	2016	2017
Superficie para concesiones (m <sup>2</sup> )	4.894.017	4.881.841	4.909.236,41	5.039.802	5.127.329

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 2017 es el **98,6 %** 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.



The screenshot shows the 'Sede Electrónica' (Electronic Office) website of the Port of Barcelona. The page features a blue header with the Port de Barcelona logo and the text 'CATALÀ ESPAÑOL'. Below the header, there is a navigation menu on the left with items like 'Identificación de la Sede', 'Tablón de anuncios', 'Normativa', 'Tramitación', 'Carpeta del ciudadano', and 'Perfil del contratante'. The main content area is titled 'Bienvenidos a la Sede Electrónica del Port de Barcelona' and includes a search bar, a calendar of non-working days, and a list of frequently asked questions. A central image shows a yellow crane lifting a blue container. The footer contains 'CONTACTO' and 'MAPA SEDE ELECTRÓNICA'.

Además, en la web del Puerto de Barcelona, Sede Electrónica, existe el espacio de información pública sobre licitaciones denominado **Perfil del contratante**.



CATALÀ ESPAÑOL

Port de Barcelona

SEDE ELECTRÓNICA > PERFIL DEL CONTRATANTE

**Perfil del contratante**

Escoja el apartado de desea consultar:

- [Licitaciones en curso](#)
- [Licitaciones finalizadas](#)
- [Contratos menores en curso](#)
- [Contratos menores finalizados](#)

Para licitaciones iniciadas después del 9 de marzo del 2018, por favor utilizad la plataforma de licitación electrónica.

[Licitación electrónica](#)

Para consultar el perfil de la Autoridad Portuaria de Barcelona en la Plataforma de Contratación del Sector Público, por favor acceder al siguiente enlace.

PLATAFORMA DE CONTRATACION DEL SECTOR PÚBLICO

CONTACTO MAPA SEDE ELECTRÓNICA

En la misma pantalla se puede acceder a información referente a:

- [Licitaciones en curso](#)
- [Licitaciones finalizadas](#)
- [Contratos menores en curso](#)
- [Contratos menores finalizados.](#)

Además de establecer un enlace a la para consultar el perfil de la Autoridad Portuaria de Barcelona en la Plataforma de Contratación del Sector Público,



## 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.

**TRÁMITES**

## Oficinas

<p><b>Servicio de Acceso Unificado</b>  <b>Edificio Este del World Trade Center, planta baja Muelle de Barcelona s/n 08039 Barcelona</b>          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  <a href="mailto:sau@portdebarcelona.cat">sau@portdebarcelona.cat</a></p>	<p><b>Servicio de atención para operaciones con contenedores</b>  <b>Edificio TIR</b>          Av. Álvarez de la Campa, s/n, planta baja  <b>Horario: de 07:30 h. a 20:00 h.</b>  <b>Los días 24 y 31 de diciembre de 07.30h a 15.00h</b>          Tel.: Tel.: 93 298 60 66          Fax: Fax: 93 306 87 66  <a href="mailto:centre.identificacio@portdebarcelona.cat">centre.identificacio@portdebarcelona.cat</a></p>
---	---



	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Llamadas telefónicas	2.1205 (*)	17.418	17.274	12.887	13.719	22.578
Documentos tramitados	126.732	107.146	112.779	102.836	101.077	105.895
Documentos registrados	32.415	30.401	39.771	43.028	43.247	51.222
Cobros realizados	23.933	18.598	17.293	15.415	16.482	16.705

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

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

**TRÁMITES**

---

## Trámites

### Registro general

**Descripción:**

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

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

.....

**Documentación:**

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

.....

## 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 the website interface for 'Trámites en línea' (Online Services) at the Port de Barcelona. It includes a navigation menu with options like 'Información corporativa', 'Memoria anual', 'Estadísticas', 'Trámites', 'Registro SSPP', 'Open data', and 'Transparencia'. Below the menu, there is a breadcrumb trail: 'AUTORIDAD PORTUARIA > TRÁMITES > TRÁMITES EN LÍNEA'. The main heading is 'Trámites en línea', followed by three service links: 'Servicio de transportes especiales', 'Servicio de cobro de la tasa de señalización a embarcaciones deportivas', and 'Servicio de recogida de pliegos'. A note states: 'Todas las solicitudes de trámites a través de la web serán atendidas dentro del horario de oficina.' Below this is a section for 'Festivos 2018' with a table of public holidays.

Festivos 2018			
Enero	1,6	Julio	16
Marzo	30	Agosto	15
Abril	2	Septiembre	11,24
Maiyo	1,21	Octubre	12
		Noviembre	1
		Diciembre	6,8,24,25,26,31



**I\_19** Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

#### EFFICIENCY NETWORK, LA MARCA DE CALIDAD DEL PORT DE BARCELONA

Para alcanzar un nivel cada vez más alto de eficiencia y calidad en el servicio, el Port de Barcelona y su Comunidad Portuaria orientan actuaciones y objetivos hacia la mejora de la competitividad hacia los clientes.

Una de las herramientas para conseguirlo es la Marca de Calidad del Port de Barcelona “Efficiency Network”, certificación que en 2017 han obtenido un total de 73 empresas con esta distinción, a parte de las cuatro administraciones colaboradoras: la Aduana, los Servicios de Inspección en Frontera, el SOIVRE y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Evolutivo desde el 2010 (año de constitución) hasta el número total de organizaciones certificadas por actividad en el año 2017.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
CONSIGNATARIOS	4	14	14	13	13	14	12	12
EMPRESAS DE TRANSPORTE	2	12	18	20	23	23	23	23
AGENCIAS ADUANA / TRANSITARIAS	4	19	23	30	32	34	36	36
TERMINALES	2	2	2	2	2	2	2	2
TOTALES	12	47	57	65	70	73	73	73

El año 2017 se cierra con un total de **73** organizaciones certificadas.

Todas estas empresas y las administraciones colaboradoras han sido objeto de las correspondientes auditorías -una media de dos por empresa y año-, con el objetivo de evaluar el cumplimiento de sus estándares de calidad. En total se han realizado 243 informes, lo que ha supuesto el análisis de más de 635.000 datos, con una media de cumplimiento por encima del 90%. Los resultados han permitido al conjunto de la Comunidad Portuaria disponer de



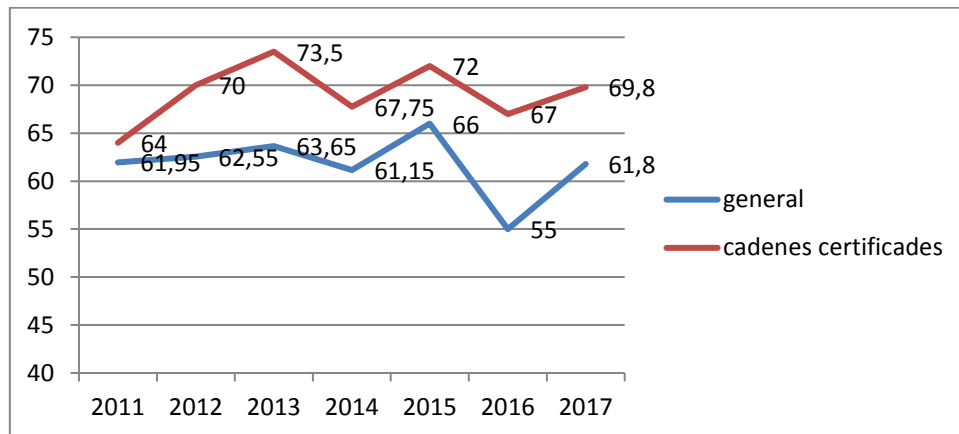


información para detectar áreas de mejora, que luego se analizan en grupos de trabajo formados por todos los integrantes de la cadena logística.

En cuanto a la eficiencia de los procesos garantizados con la Marca, en general este año se han mantenido los índices registrados anteriormente, especialmente de las cadenas logísticas certificadas, y la tendencia observada desde la puesta en marcha de la marca, por lo que la eficiencia de estas cadenas se sitúa alrededor de los 10 puntos por encima de la media general del Port.

La Marca de Calidad promueve y difunde activamente tanto los propios compromisos de calidad, como de las empresas y administraciones que colaboran. En este sentido, el sello de calidad del Port ha estado presente en ferias internacionales, así como sus acciones formativas dirigidas a clientes finales.

### Comparativa del cumplimiento de los compromisos.



### Ampliación de la marca a los servicios al barco

Este año se ha iniciado la ampliación de la Marca de Calidad del Port de Barcelona, la Efficiency Network, aquellos procesos relativos a los servicios al barco. Para coordinar la puesta en marcha y las acciones a desarrollar en este ámbito se ha activado un grupo de trabajo, integrado por representantes de la Capitanía Marítima de Barcelona, la Corporación de Prácticos de Barcelona, los consignatarios, las empresas que realizan el servicio de remolque

y amarre, bunkering, servicios de agua, retirada de residuos y la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Los COMPROMISOS para obtener la certificación Efficiency Network en el ámbito de los servicios a los barcos son:

- la publicación del muelle de atraque y terminal para cruceros
- la fiabilidad en la prestación de los servicios en el barco una vez atracado
- la fiabilidad en el despacho del barco (*ship clearance*)
- la agilización en la obtención de la bonificación en la tarifa de recogida de residuos
- la fiabilidad en el proceso de entrada y salida de barcos

#### Plataforma online para los profesionales de la Marca de Calidad

El último trimestre de este año se ha puesto en marcha una experiencia piloto con el desarrollo de un módulo formativo que ha permitido a las empresas certificadas la posibilidad de poder formar a sus profesionales en las diferentes materias de gestión de la Marca, desde la vertiente de la promoción hasta la gestión de las auditorías.

En esta primera edición han realizado el curso un total de 84 profesionales de la Comunidad Portuaria. La previsión es que esta formación se repita cada año, para que todos aquellos profesionales que lo deseen puedan convertirse en expertos en la gestión de la Marca de Calidad.

#### REFERENCIALES DE SERVICIO ESPECÍFICOS DEL PORT DE BARCELONA

Durante el 2017 un total de 9 terminales han sido certificadas según los Referenciales de Servicio Específicos del Port de Barcelona y 3 navieras se han certificado en el correspondiente Referencial de Servicio Genérico.

#### Certificación del Sistema de Gestión de Calidad

El Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad del Port ha superado en el mes de octubre la auditoría del segundo seguimiento de su certificación según la norma UNE-EN ISO 9001:2008.



Informe del Sistema de Calidad

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

<b>INSPECCIONES</b>			
	<b>Acumulado</b>		
	2017	2016	Variación
<b>TOTAL INSPECCIONES</b> .....	<b>27.728</b>	26.670	3,97%
<i>Desglose inspecciones:</i>			
_Inspección Física	15.233	15.538	-1,96%
_Pasillos y Vaciados	10.597	9.676	9,52%
_Fumigación y Otros	1.898	1.456	30,36%
<b>TOTAL CONTENEDORES INSPECCIONADOS</b> .....	<b>24.375</b>	24.140	0,97%
<b>TOTAL OPERACIONES en los contenedores inspeccionados</b> .....	<b>25.793</b>	25.294	1,97%
_ ESCANER.....	5.646	6.421	-12,07%
<i>Desglose operaciones:</i>			
_ EXPLANADA.....	6.618	6.036	9,64%
_ ALMACEN.....	6.197	6.354	-2,47%
_ ÁREA PIF.....	7.352	6.508	12,97%
<b>INTEGRIDAD Y SEGURIDAD</b>			
<b>INTERVENCIONES DEL EQUIPO DE CALIDAD</b> .....	<b>450</b>	693	-35,06%
<small>Actuación de IEQ a las no conformidades detectadas en recinto o mercancía.</small>			
<b>INCIDENCIAS INTERNAS</b> .....	<b>50</b>	37	35,14%
<small>Incidentes durante el paso de la mercancía por el Port de Barcelona.</small>			

I\_20 Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio  
Volumen de tráfico que representan dichas empresas.

1.a) Bonificación ambiental a la tasa T1: Se ha aplicado la bonificación del 5% a 4.461 escalas de un total de 8.995 en 2017. Ha supuesto una bonificación por un importe de 1.044.789,96€.

2.a) Bonificación a navieras con certificado basado en referencial de calidad de navieras emitido por Puertos del Estado del 5% de la tasa T1: Se ha aplicado a 2.080 escalas de un total de 8.995. Ha supuesto la bonificación por un importe de 478.235,12 €

2.b) Bonificación a concesiones y prestadores de un servicio portuario con certificación de servicio basada en referencial genérico de PPE o específico de Autoridad Portuaria del 15% en la tasa de actividad. Se ha aplicado a las siguientes empresas en 2017 con las cantidades indicadas.

Suma de Im		ANY2	
Percent.			Total
Bonificac	Nom Client		2017 general
0,15	AUTOTERMINAL SA	-56.148,44	-56.148,44
	CIA LOGISTICA DE HIDROCARBUROS SA	-26.601,04	-26.601,04
	CREUERS DEL PORT DE BARCELONA SA	-24.769,08	-24.769,08
	DECAL ESPAÑA SA	-39.132,14	-39.132,14
	ERGRANSA SA	-9.160,37	-9.160,37
	SETRAM	-19.796,06	-19.796,06
	TERMINAL CATALUNYA SA	-206.046,11	-206.046,11
	TERMINALES PORTUARIAS SL	-61.915,18	-61.915,18
	TERMINALES QUIMICOS SA	-20.875,00	-20.875,00
<b>Total general</b>		<b>-464.443,42</b>	<b>-464.443,42</b>

I\_21 Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.

### SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE

En el año 2017 el Servicio de Atención al Cliente (SAC) ha atendido de forma completamente personalizada un total de **1.230 solicitudes** relacionadas con inspecciones, conceptos tarifarios y trazabilidad en el paso de mercancías. De éstas, **433 han sido reclamaciones**, de las cuales 101 han sido susceptibles de análisis por parte de la Marca de Calidad Efficiency Network y en 78 casos se ha procedido a compensar económicamente. Por otra parte, se han atendido **797 consultas**.

Además, el SAC ha remitido un total de **98 comunicaciones a los clientes** con el fin de dar a conocer, entre otros, cambios en las aplicaciones de normativas y actividades del Port de Barcelona (jornadas, ferias, etc.).

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



I\_22 Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la APB para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional i de gestión comercial..

*Indicador informado en I\_08 Actuaciones en infraestructuras.*

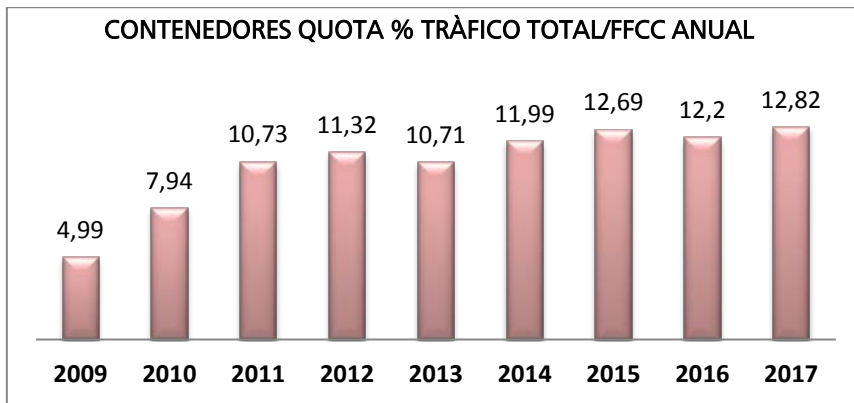


I\_23 Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).

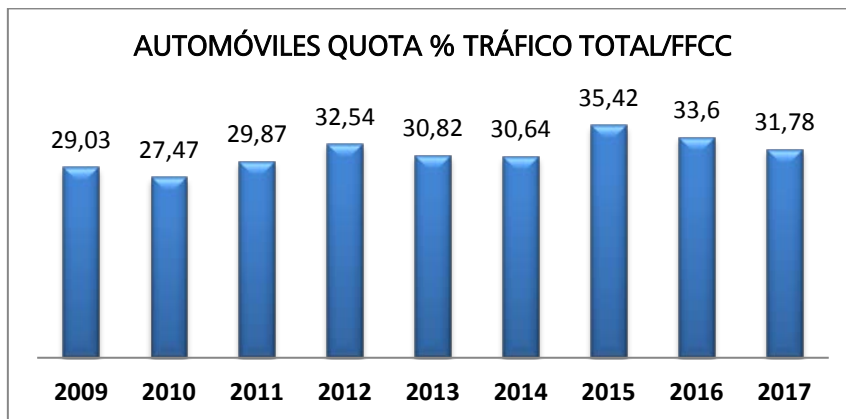
*Indicador no informado*

I\_24 Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril.

### CONTENEDORES



### AUTOMÓVILES



## Comunicación institucional

### I\_25 Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria

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

GRUPO	SUBGRUPO
1. CLIENTES	1.1 Importadores/Exportadores
	1.2 Armadores
	1.3 Pasajeros
	1.4 Industria Próxima
2. ADMINISTRACIONES	2.1 Unión Europea
	2.2 Gobierno Central
	2.3 Generalitat
	2.4. Ayuntamientos y Área Metropolitana de BCN
3. TRABAJADORES	3.1 Empleados de la Administración
	3.2 Empleados de Empresas de la CLP
	3.3. Empleados Estiba
	3.4 Tripulantes
4. PROVEEDORES	4.1 Servicios Generales
	4.2 Servicios Específicos Sector Portuario
5. SOCIEDAD	5.1 Ciudadanos
	5.2 ONG's
	5.3 Usuarios Port Vell

6. MEDIOS COMUNICACIÓN	6.1 Medios Generalistas
	6.2 Medios Especializados Nacionales e Internacionales
	6.3 Redes Sociales
7. INSTITUCIONES	7.1 Comunidad Educativa
	7.2 Instituciones de Investigación
	7.3 Fundaciones
	7.4 Asociaciones Puertos
	7.5 Colegios Profesionales
8. INVERSORES	8.1. Inversores Privados

**I\_26 Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos**

GRUPOS DE INTERÉS	CANALES DE COMUNICACIÓN
CLIENTES	Reuniones presenciales. Comunicaciones comerciales. Servicio de Atención al Cliente (SACO). Gestión de clientes (teléfono, correo, web y redes sociales). Acontecimientos de asociaciones de clientes. Consejo Rector. Consejo de Administración.
ADMINISTRACIONES	Reuniones presenciales. Web corporativa. Consejo Rector. Consejo de Administración.
TRABAJADORES/RAS	Comunicaciones presenciales. Contacto telefónico, correo, intranet y web. Comité de empresa.



PROVEEDORES	Gestión de proveedores. Reuniones presenciales. Contacto telefónico, correo y web.
SOCIEDAD	Contacto telefónico, correo y web. Medios de comunicación. Acontecimientos de asociaciones.
MEDIOS DE COMUNICACIÓN	Conferencias, jornadas y acontecimientos. Entrevistas. Ruedas de prensa.
INSTITUCIONES	Acuerdos de colaboración. Asistencia a acontecimientos.
INVERSORES	Reuniones presenciales. Contacto telefónico, correo y web. Consejo de Administración.

### Comunicación

El año 2017 las diferentes áreas que conforman la **Dirección de Relaciones Institucionales y Comunicación** han desarrollado una intensa actividad destinada a difundir los mensajes del Puerto de Barcelona en los medios, a transmitir su apuesta por la innovación, la eficiencia y la sostenibilidad y a dar respuesta a las visitas –institucionales y comerciales, principalmente– que se realizan en el Puerto. La tarea comunicativa exterior recae sobre todo en el Gabinete de Prensa y el Área de Imagen, mientras que el área de Relaciones Públicas se encarga de la organización de visitas y de actos de todo tipo que promueve el Puerto de Barcelona.

El Área de Comunicación ha seguido trabajando avanzando durante el ejercicio 2017 en el desarrollo de una estrategia basada en la transparencia, el rigor informativo y la ampliación de los medios digitales propios.

Los medios de comunicación siguen siendo el principal altavoz del Puerto, aunque los canales que tiene abiertos a las redes sociales están ganando cada vez más peso. También tienen un peso importante los otros soportes de comunicación, como los folletos y los vídeos, que se han producido y publicado a lo largo del año sobre tráfico y servicios específicos, así como sobre aspectos de interés público como son el medio ambiente, los cruceros, la Marca de Calidad, etc.



La presencia del Puerto en las redes sociales –[Twitter](#), [Linkedin](#), [Youtube](#), [Google +](#) y [Flickr](#)- ha mantenido un crecimiento continuado durante todo en el 2017, destacando el [Twitter @portdebarcelona](#), que ha alcanzado cerca de 9.000 seguidores.

El 2017 ha sido un año de récords en casi todos los tráficos -61 millones de toneladas y 3 millones de TEUS- con cifras que acercan el Puerto en los hitos establecidos en su III Plan Estratégico 2015-2020. El Departamento de Comunicación ha puesto en valor estos resultados a la vez que ha dado una atención específica a los mensajes que refuerzan sus grandes ejes: crecimiento, competitividad y sostenibilidad. El Puerto ha destacado, muy especialmente, como este crecimiento de tráfico es fruto de varios factores: la actividad del *hinterland* al cual da servicio; la apuesta de las navieras de todo el mundo por Barcelona, facilitando que el aumento de tráfico se haya producido en todos los segmentos de tráfico (importación, exportación y tráfico); y la orientación de la Comunidad Portuaria a las necesidades de los clientes, entre otros.

Los excelentes resultados de tráfico han ido acompañados por una presencia del Puerto de Barcelona en las principales ferias, conferencias y acontecimientos internacionales del transporte marítimo y el comercio internacional. Todas estas acciones comerciales y de difusión han contado con un acompañamiento específico de las diferentes áreas de la Dirección de Relaciones Institucionales y Comunicación, tanto en el diseño y producción de stands y materiales específicos para cada feria que proporciona el Área de Imagen como por el seguimiento comunicativo realizado con anterioridad, durante y posteriormente a cada acontecimiento.

Destacan las participaciones en diferentes ferias, jornadas y seminarios dedicados al transporte y la logística de productos frescos, como son [Fruit Logística](#), [Medfel](#) o [Fruit Attraction](#), o el servicio ferroviario [Canal Frío con Zaragoza](#). También se ha dado una amplia cobertura a las iniciativas para promocionar el Puerto en sus mercados de la Península Ibérica y el Norte de África. El Magreb y la ribera mediterránea han acogido diferentes iniciativas del Puerto en formación promoción y colaboración en el ámbito logístico, marítimo y comercial, como el caso de los Encuentros Hispano-Marroquíes.

Las iniciativas destinadas a garantizar la sostenibilidad de la actividad portuaria también han captado buena parte de los esfuerzos comunicativos. El departamento se ha hecho eco de los avances del diferentes proyectos incluidos en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire del Puerto de Barcelona: la conexión eléctrica en barco desde muelle a partir de un motor de gas natural licuado (GNL); la adaptación de dos *straddle carrier* a GNL; la adaptación de una gabarra para suministrar GNL a los barcos, el diseño de un remolcador propulsado por GNL y la adaptación en este combustible de 26 camiones pesados, entre otros, han estado regularmente explicados a la Comunidad Portuaria y a la sociedad.

De la misma manera, se ha dado una amplia difusión a la apuesta que el Puerto está realizando para impulsar el uso del vehículo eléctrico, con la puesta en servicio de una flota propia y de diferentes electrolinerías públicas y que tiene como objetivo facilitar que las empresas sustituyan progresivamente sus vehículos actuales por unidades eléctricas.



La innovación como factor de competitividad en el sector del transporte y la logística es otro de los pilares en el cual se está basando el crecimiento del Puerto. **El Puerto Innova-Barcelona Port Hackathon**, que tiene el objetivo de fomentar la cultura de la innovación conectando el mundo educativo con el tejido empresarial portuario y sus problemáticas reales; y el programa de aceleración de empresas **Puerto Challenge Barcelona**, que pretende favorecer la creación de empresas de base tecnológica que ayuden a mejorar la eficiencia y la competitividad de la comunidad logística portuaria, son dos ejemplos.

En el ámbito internacional, el Puerto se ha hecho eco de la presencia de sus responsables en ferias y conferencias en sus principales mercados, China y el conjunto del continente asiático, Iberoamérica y el Norte de África. También la organización en Barcelona de acontecimientos como la **Chain Port Academy**, organizada por la red internacional de *smart puertos*, de la Asociación Internacional de Plataformas Telemáticas Portuarias y las reuniones de comités de la **IAPH** –de la cual el Puerto ostenta la presidencia– ha facilitado la difusión, a los públicos de todo el mundo, de la tarea que está realizando el Puerto de Barcelona para consolidarse como la puerta sur de Europa y la principal plataforma logística del Mediterráneo.

## I\_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés

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

### Perspectiva institucional y económica

- ◆ Ética empresarial
- ◆ Impulsar proyectos en las líneas marcadas por las administraciones
- ◆ Aportación de la información requerida por las administraciones
- ◆ Evitar prácticas monopolísticas
- ◆ Colaboración en proyectos/actividades promovidas por los diferentes grupos de interés
- ◆ Pago en plazos establecidos
- ◆ Garantizar la igualdad de oportunidades en la contratación de proveedores
- ◆ Garantizar la mejor selección calidad / precio en las contrataciones públicas / privadas
- ◆ Transparencia en la gestión pública
- ◆ Inversión pública y privada y cumplimiento del programa de inversión pública
- ◆ Crecimiento económico y de tráfico sostenido en el tiempo

- ◆ Transparencia en la información a los medios de comunicación
- ◆ Patrocinio económico / donación
- ◆ Rentabilidad de las inversiones de terceros
- ◆ Continuidad en los servicios (paz social)
- ◆ Estabilidad en el marco legal

#### **Perspectiva social**

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

#### **Perspectiva ambiental**

- ◆ Fomento de medios de transporte medioambientalmente sostenibles: ferrocarril y short sea shipping como alternativa a la carretera
- ◆ Fomento del uso de energías limpias
- ◆ Minimización de los impactos ambientales
- ◆ Prevención de riesgos ambientales y corrección de incidencias
- ◆ Uso eficiente de energías y agua
- ◆ Minimización del impacto paisajístico en el entorno portuario
- ◆ Certificación en sistemas de gestión ambiental

## I\_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones

### PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA.

#### CONSEJO RECTOR Y GRUPOS DE TRABAJO

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

Durante el año 2017 han celebrado dos reuniones del Comité Ejecutivo (13 de julio y 13 de diciembre), en las que se han presentado los avances y trabajos realizados por cada uno de los grupos de trabajo:

#### RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

- Presentación del informe "Sostenibilidad sectorial del Port de Barcelona", documento que expone los objetivos de crecer de forma sostenible desde los puntos de vista económico, social y ambiental, y que da respuesta a las expectativas de los diferentes grupos de interés de la Comunidad Portuaria.
- Elaboración de la Memoria de Sostenibilidad Sectorial 2016, que -a través del establecimiento de 142 indicadores- pretende, entre otros objetivos, poner de manifiesto el compromiso con la sostenibilidad, crear vínculos de esta con el negocio y definir un plan de acción.

#### FORMA'T AL PORT

Este grupo de trabajo (FÓRMATE EN EL PORT, en español) tiene como finalidad favorecer que los estudiantes puedan compatibilizar la formación en los centros educativos con la formación en entornos laborales reales.

- Participación de las empresas de la Comunidad Portuaria y estudiantes implicados en el análisis y conclusiones de una encuesta para aportar experiencia como escuela.

#### MARCA DE CALIDAD



- Activación de la marca para los Servicios al Buque, que se presenta a las navieras junto con la gestión administrativa de la escalera. Su funcionamiento se articula a través de un comité de seguimiento y un grupo de trabajo de Servicios al Buque, estructura que tiene como objetivo la revisión y valoración periódica de los resultados de los diferentes elementos del Nuevo Plan de Calidad y proponer mejoras.
- Jornada de trabajo con 84 participantes, 8 grupos de trabajo y 31 propuestas presentadas. El objetivo de estas jornadas (un total de 18 celebradas desde el 2011, con la participación de 398 técnicos y especialistas) es dar a conocer la ampliación del alcance de la Marca de Calidad y sus resultados anuales, así como desarrollar el rol proactivo de las empresas participantes.
- Estudio de valoración IESE sobre el valor aportado por la Marca de Calidad a las empresas y al Port de Barcelona.
- Acuerdo con AECO, asociación de ámbito estatal conformada por más de 28.000 empresas de diferentes sectores de actividad, para recibir información periódica de la evolución general de los indicadores.
- Revisión de la normativa actual de la Marca de Calidad, con el fin de modificar la estructura y canales de aprobación con una herramienta de gestión que pueda ser viva. Las principales novedades son la inclusión de los compromisos de servicio a los barcos, la vigencia de la certificación bianual y la actualización de los procesos.
- A finales del 2017 el número de empresas adheridas y administraciones colaboradoras de la Marca de Calidad ha sido de un total de 77 en el tráfico de contenedores y 7 en los servicios en el barco.

#### ESTRATEGIA E INNOVACIÓN

Este grupo de trabajo presenta el modelo de innovación para el Port de Barcelona basado en el concepto de ciudad inteligente o inteligentemente eficiente. En el ámbito portuario esto se refleja en las iniciativas PortLIC, Efficiency Network y EMAS, así como en los proyectos:

- PortInnova Project. Los principales objetivos de esta tercera edición han sido hacer del Port de Barcelona un punto de encuentro para el desarrollo de proyectos de alto impacto, desarrollar las competencias educativas del siglo XXI a través de retos reales, acercar las

necesidades del tejido productivo a las capacidades de los estudiantes de Formación Profesional y dar visibilidad al talento de los estudiantes en las empresas y entidades.

- Port Challenge Barcelona, en su primera edición, ha tenido como objetivo buscar ideas innovadoras que, a través del uso de las nuevas tecnologías, tuvieran un impacto en el ecosistema del Puerto, en los ciudadanos que interactúan con el Port, los trabajadores etc.
- Barcelona Tech City ha presentado el proyecto ganador del PortInnova (segunda edición).

**I\_29 Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.**

#### **PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES Y PROYECTOS**

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

#### **ORGANIZACIONES INTERNACIONALES**

##### **European Sea Ports Organisation (ESPO)**

- Miembro del Comité Ejecutivo
- Presidencia del Comité de Gobernanza Portuaria

En el 2017 el Port de Barcelona ha organizado la conferencia anual de la ESPO, con el título Ports in a changing climate, a changing world (“Puertos en un clima cambiante, un mundo cambiante”), con la participación de más de 260 representantes del sector marítimo e instituciones europeas.

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

- Presidencia
- Vicepresidencia del Comité de Facilitación del Comercio y Port Community Systems

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

### Intermed

- Miembro fundador y del Comité Ejecutivo

Esta asociación, integrada por los puertos de Barcelona, Génova y Marsella ha organizado en esta última ciudad el primer Medports Workshop, taller en el cual se han discutido soluciones para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> en los puertos mediterráneos.

### Medcruise

- Miembro de la asociación

Este año ha finalizado la participación del Port de Barcelona como miembro de la Junta Directiva de la asociación de puertos de crucero del Mediterráneo, pero ha continuado participando activamente en todas las asambleas y grupos de trabajo.

**Otras organizaciones** en que el Port participa activamente:

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

### RELACIONES CON ORGANISMOS VINCULADOS AL MERCADO CHINO

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

#### **Barcelona China 's European Logistics Centre (BARCELOC)**

Proyecto común del Port de Barcelona, Catalonia Trade & Investment y el Ayuntamiento de Barcelona, que tiene el objetivo de captar centros de distribución multipaís para Barcelona.



Como principal novedad, en 2017 se ha ampliado el abanico de países a los que se dirige el proyecto, inicialmente pensado en el mercado chino. En este sentido, se han recibido 26 consultas de empresas de diferentes países (China, Japón, India, Francia, USA y Canadá, entre otros), interesadas en Barcelona para instalar una fábrica o un almacén logístico y / o replantear sus flujos logísticos hacia el sur de Europa.

Se han desarrollado actividades de promoción en el foreland, como la organización de un almuerzo-coloquio en Tokio con 16 empresas japonesas de diversos sectores y la participación en la feria China International Logistics & Transportation Fair, en Shenzhen.

#### **Cátedra de Logística - China Europe International Business School (CEIBS), Shanghai**

Patrocinada por el Port de Barcelona y fruto del convenio de colaboración entre las plataformas telemáticas de este (PortIC) y del puerto de Shanghai (Shanghai E&P International).

En 2017 ha continuado el proyecto piloto para desarrollar el servicio Track&Trace de contenedores, de intercambio de información para hacer visible la cadena de transporte a importadores y exportadores.

Se ha iniciado el estudio "Cross Bording E-Commerce" sobre comercio electrónico entre Europa y China, que tiene previsto presentar las primeras conclusiones a finales de 2018.








#### **ORGANIZACIONES NACIONALES**

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

- Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia
- Federación Española del Café (FEC-ANCAFE)
- Barcelona Centro Financiero Europeo
- Asociación Española del Gas Natural para la Movilidad (GASNAM)
- Clúster Agroalimentario de la UPC
- Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCCL)
- Foro Marítimo Catalán.

PROYECTOS INTERNACIONALES

El Port de Barcelona ha seguido participando en diversos proyectos internacionales que reciben ayuda financiera de la Unión Europea. Este año destaca la adjudicación del nuevo proyecto BCLink – MOS for the future.

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2018 – 2020	BCLink – <i>MoS</i> for the future	Mejorar la autopista del mar entre Barcelona i Civitavecchia, mejorando determinadas infraestructuras. Concretamente en el Port de Barcelona, consiste en adaptar el muelle Contradic a los tráficos MoS mediante la realización de dos actividades: refuerzo de la alineación Contradic norte y extensión de la rampa Ro-Ro, y adaptación de la terminal ferroviaria de Contradic.	
2016-2018	RePort 	Reducción de las emisiones de contaminantes causadas por el transporte en camión al Port, y mejora de la tecnología existente en motores de doble combustible para contribuir a la consolidación del gas natural licuado (GNL).	RIS3CAT
2016-2018		Adaptación de la terminal Príncep d’Espanya y construcción de un nuevo acceso ferroviario para mejorar el servicio e incrementar el transporte de coches eléctricos mediante las autopistas del mar.	
2015 - 2018	New Southern Rail and Road Access to the Port of Barcelona. Phase 2. Connection Works	Construcción del nuevo acceso ferroviario al Port de Barcelona, que absorberá el tráfico ferroviario generado por la ampliación del Port y sus áreas logísticas. Supone la creación de 10,8 km de nuevas vías aproximadamente.	
2015 - 2018		Desarrollo de los servicios de gestión del tráfico marítimo y de los procesos de coordinación entre la torre de control y los servicios técnico-náuticos, mediante el uso de las tecnologías de la información.	

2014 - 2020		Despliegue de GNL en el transporte marítimo a través de una serie de acciones piloto, como la adaptación de una gabarra para suministrar GNL a los buques y la adaptación de maquinaria portuaria y el diseño de un remolcador propulsados por este combustible.	
2014 - 2017	CLEANPORT	Adaptación de un barco de la compañía Balearia, para que pueda usar GNL como combustible en los motores auxiliares, y conexión del punto de atraque de Port con el suministro de GNL.	

### I\_30 Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto.

Durante el año 2017 el Port ha participado en 15 ferias (en 10 ocasiones, con stand propio) y más de 10 conferencias, tanto del ámbito nacional como internacional. El Port de Barcelona lidera la participación en estos eventos con el doble objetivo de promocionar sus servicios y actuar como paraguas de la comunidad portuaria.

La participación conjunta en las ferias más importantes del sector crea importantes sinergias y añade valor y competitividad a las empresas del sector.

#### PRESENCIA EN FERIAS Y CONGRESOS

##### Por áreas geográfico-comerciales:

##### Ámbito europeo

- Transport Logistic (Múnich, Alemania), feria líder del sector del transporte y la logística en Europa. Este año ha tenido como tema central la revolución digital, muy alineada con el objetivo de digitalización del Port.
- Fruit Logistica (Berlín, Alemania), feria dedicada a la logística y comercio internacional de frutas y verduras en la que el Port participa como visitante desde el 2003 y como expositor desde el 2007. Una edición más lo ha hecho conjuntamente con Grimaldi Group y Mercabarna, con el objetivo de fomentar los tráficos de importación de

América Central y del Sur y los de corta distancia, así como recuperar el posicionamiento de Barcelona como hub logístico y de distribución para este tipo de productos.

- MEDFEL (Perpiñán, Francia), feria del sector de la fruta y la verdura en el ámbito euromediterráneo.
- Fruit Attraction (Madrid), feria internacional de fruta y hortaliza
- Cool Logistics Global (Algeciras), conferencia dedicada a los productos perecederos y del sector reefer.
- 5th Med Ports (Barcelona), congreso organizado con el apoyo del Port de Barcelona y enfocado a la promoción de los puertos del Mediterráneo con el fin de atraer inversiones extranjeras.
- Salón Internacional de la Logística - SIL (Barcelona). Cita anual imprescindible para el Port de Barcelona, en la que una vez más ha apostado por una presencia proactiva con la organización de un programa de conferencias, presentaciones y jornadas de networking en el mismo stand.

#### Continente americano

- Intermodal (Sao Paulo, Brasil). El Port ha buscado consolidar contactos con armadores, operadores logísticos y puertos y establecer nuevos lazos comerciales en este mercado estratégico.
- Congreso Latinoamericano de Puertos (Uruguay), organizado por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA).
- Expo Carga (México), feria centrada en el transporte de mercancías, que reúne alrededor de 9.000 profesionales internacionales.

### Mercado asiático

- 9th WCA Worlwide Conference (Singapur, Singapur), en la que el Port ha participado en aplicación del convenio de colaboración vigente con las asociaciones WCA Family y China International Freight Forwarders Association (CIFA).
- 14th WCA Sino-International Freight Forwarders Conference (Shanghai, China). Participación en aplicación del convenio con WCA Family y CIFA.
- 12th China International Logistics and Transportation Fair - CILF (Shenzhen, China), principal feria de logística y transporte de Asia, en la que el Port ha participado con stand propio dentro de la iniciativa BARCELOC.
- 14th Trans Middle East (Teherán, Irán), feria que reúne los principales navieros, empresas de logística, puertos y operadores de terminales marítimas de Oriente Medio.

### Magreb

- VI Encuentro Hispano-Marroquí del Sector de Transporte y Logística (Tánger, Marruecos), evento que reúne a los principales actores que operan entre ambos países, sobre todo con el puerto Tánger Med. Este año el Port de Barcelona, que participa desde la primera edición, ha recibido el premio al Fomento de la Cooperación Hispano-Marroquí.

### POR ÁMBITOS SECTORIALES O DE ACTIVIDAD

- Automóvil. En este sector de importancia estratégica, tanto para la actividad portuaria como toda la economía del país, el Port ha participado en la ECG Conference 2017 (Bruselas, Bélgica) y en grupos de trabajo de asociaciones como el Clúster de la Industria de la Automoción de Cataluña (CIAC) y la European Car Transporte Group (ECG).
- Short Sea Shipping. Participación en conferencias y grupos de trabajo de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SSPC), de la que el Port es miembro de la junta directiva desde 2010, además de la Jornada Anual SSPC, en Santander.

- Café. El Port ha participado en la VII Edición del Día del Café (Madrid), que se celebra en años impares y alternativamente con el Congreso Español del Café.
- Promoción de la actividad marítima y logística de los puertos del sur. El Port de Barcelona ha participado en el seminario de trabajo Low-carbon logistics solutions (Soluciones logísticas con baja emisión de carbono) celebrado en Marsella en el marco del MEDports Forum. Este foro, organizado por Intermed, permite a las autoridades portuarias de la cuenca mediterránea compartir experiencias y tener mayor visibilidad internacional.

## MISIÓN COMERCIAL

La decimonovena misión del Port de Barcelona se desarrolló del 11 al 17 de noviembre del 2017 en las ciudades de Buenos Aires (Argentina) y Montevideo (Uruguay), con el objetivo de impulsar el comercio exterior entre Cataluña y la zona de los países del Río de la Plata, promover nuevas oportunidades de negocio y establecer o consolidar vínculos comerciales con ambos países.

### Delegación

Dada la situación política de Cataluña, y por orden del Ministerio de Fomento y Ministerio de Relaciones Exteriores, en la misión no participó ningún representante institucional ni tampoco de la Autoridad Portuaria de Barcelona. La delegación estuvo integrada por empresas de la Comunidad Logística Portuaria de Barcelona (transitarios, agentes de aduanas y operadores logísticos) y empresas importadoras / exportadoras (sector software, áridos y consultoría), y encabezada por el vicepresidente del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria, acompañado por los presidentes de las asociaciones del sector.

### Presentación de los servicios portuarios

Ante una audiencia de 300 empresarios de Argentina y Uruguay, el vicepresidente del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria presentó el posicionamiento estratégico del Port de Barcelona como puerta de entrada para las mercancías procedentes de los puertos de Buenos Aires y Montevideo -tanto si tienen como destino la península Ibérica, como el sur de Europa y norte de África-, y también como puerto de origen más competitivo para las exportaciones catalanas y procedentes del continente europeo.

### Jornadas y visitas

En Argentina se organizó un seminario técnico de aduanas, con la asistencia de más de 90 profesionales del sector y en el que intervinieron como ponentes la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional; los presidentes de la Asociación de Agentes de Aduana de Uruguay y de Argentina, así como sus homólogos de Barcelona, el presidente de la Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona, Sr. Emilio Sanz, y el presidente del Colegio de Agentes Aduana de Barcelona, Sr. Antonio Llobet.

En Buenos Aires la delegación empresarial visitó y conoció la operativa de la terminal de Hutchison del puerto de la capital, que es la única con capacidad de consolidar y desconsolidar contenedores, y fueron recibidos por el director general de Buenos Aires Container Services (BACTSSA) y por el director de la terminal.

En la Jornada Empresarial en Montevideo participaron la presidenta del Instituto Nacional de Logística de Uruguay (Inalog), el director nacional Aduanas de Uruguay, el presidente de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y el presidente de la Administración Nacional de Puertos de Uruguay.

### Balance

A pesar de la excepcionalidad en que se ha desarrollado esta misión, especialmente en la ciudad de Buenos Aires, y el cambio de formato en el último momento, el balance se puede calificar, un año más, como satisfactorio. En el marco de la misión las asociaciones de la Comunidad Portuaria han firmado un convenio de colaboración con sus homólogos; además, las empresas integrantes de la delegación han mantenido varias reuniones, muchas de ellas gracias a una agenda individualizada preparada para ACCIÓN.

#### I\_31 Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto.

Gastos de promoción comercial del puerto.
Gastos destinados a promoción del puerto 2017: <b>2.001.655,07 €</b>
Gastos de explotación 2017: <b>25.300.000 €</b>



**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.**

El Port de Barcelona dispone de diversos servicios y plataformas digitales destinados a optimizar la gestión portuaria y permitir la gestión administrativa de clientes como es el caso del **Port Community System, la sede Electrónica y Sostrat** que facilitan la transacción y comunicación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona, los operadores de la Comunidad Portuaria y otras administraciones públicas (estibadores, terminales, aduanas, transitarios, consignatarios, agentes de aduana, navieras, e importadores y exportadores).

Estos sistemas simplifican y automatizan procedimientos documentales y de información que permiten disminuir los costes y tiempo de las transacciones y asegura la trazabilidad de la mercancía. En relación a los servicios digitales y de comunicación destinados a facilitar información a grupos de interés o permitir la gestión administrativa de clientes y proveedores, las plataformas habituales de acceso son la web, la sede electrónica y algunas redes sociales.

**Correntímetro en la Bocana Sur:** La instalación de un correntímetro en Boya Sierra que mide las corrientes en profundidades entre 2 y 10 metros permite conocer la dirección de las corrientes submarinas que a menudo circulan en distinta dirección que las corrientes superficiales. Los datos resultantes de este correntímetro se publican tanto en Open Data, y por tanto, son de acceso público, como en forma de web app como un servicio digital dirigido especialmente a Prácticos que son los encargados de dirigir las operaciones de aproximación y entrada de los barcos en el Port de Barcelona.

**Normalización de declaraciones de residuos:** El mensaje WASDIS permite realizar la gestión de los residuos que transportan los buques y que tiene por objeto reducir las descargas al mar de los desechos generados por los buques y los residuos del cargamento que transportan, impidiendo las descargas de carácter ilícito.

Con la adaptación de este mensaje a la Orden Ministerial se ha conseguido principalmente normalizar la tabla de residuos y las reglas asociadas a los tipos y subtipos. Eso era necesario para adaptar dicha nomenclatura a la disposición de la UE 2015/2087 con lo que se consigue que todos los interlocutores (consignatario, prestadores de servicio de recogida o capitán del





buque) normalicen la forma en la que declaran los residuos en los diferentes documentos relacionados.

El motivo de esta inclusión obedece a que los datos exactos sobre las cantidades declaradas son requisito previo para autorizar al buque a realizar la siguiente escala y seleccionar adecuadamente los buques para su inspección.

**Adaptación para la puesta en marcha de la ventanilla única aduanera:** El proyecto de ventanilla única aduanera (VUA) tiene por objetivo centralizar la información y documentación enviada por los operadores económicos a las diferentes autoridades relacionadas con el comercio exterior. El valor añadido que aporta es la reducción de costes reduciendo los tiempos y plazos en la tramitación de la mercancía mediante el uso de herramientas informáticas que mejoren la coordinación de los servicios de inspección en fronteras.

**Gestión electrónica de contratos menores:** Con motivo de la aplicación del acuerdo de Consejo de Ministros 16/12 de 2016 que establecía un nuevo procedimiento en las licitaciones cuyo rango de adjudicación se situase entre los 18.000 y 50.000 euros, y cuya vigencia se extiende hasta la fecha de publicación de la nueva Ley de Contratación Pública, se pone en marcha el proyecto de gestión electrónica de contratos menores.

Este proyecto ha permitido gestionar de forma electrónica todas las licitaciones objeto del nuevo procedimiento por parte de todos los departamentos de la organización. Todos los documentos relacionados con la licitación se guardan en el expediente electrónico utilizando la aplicación de contratación corporativa, se gestiona directamente la publicación de pliegos y anuncios en la sede electrónica desde el gestor de expedientes y se centraliza la firma electrónica de documentos a través del portafirmas corporativo. Uno de los objetivos que se persigue es el de mejorar la difusión de las licitaciones de contratos menores e incrementar la concurrencia.

**Gestión de denuncias por vía de apremio:** Este proyecto ha supuesto la integración de las diferentes aplicaciones involucradas en el proceso de automatización del envío de las denuncias por vía de apremio. Incluye la generación de la factura, su contabilización en el ERP y el envío automatizado mediante web services de las facturas y la documentación correspondiente al portal de la Agencia Tributaria.

**Tiempos de espera:** Tras la monitorización de los tiempos de espera de acceso a las terminales de contenedores con el fin de controlar y gestionar si se producen colas de camiones en el recinto portuario, se ha creado un nuevo servicio digital dirigido a transportistas y operadores logísticos que consiste en una web app que ofrece casi en tiempo real cual es el tiempo de espera para acceder a las terminales de contenedores.

En la actualidad cuenta con más de 1.000 usuarios y cada día se conectan unos 100 usuarios para consultarlo, en los días críticos las conexiones pueden llegar hasta los 300 usuarios.

**Digital Port:** En 2017 se ha realizado un diagnóstico sobre el grado de madurez digital de nuestra organización que ha dado lugar al proyecto Digital Port con 54 proyectos destinados a digitalizar la cultura de la organización, con el fin de mejorar la relación y comunicación con los grupos de interés así como la generación de productos y servicios digitales que les aporten valor y mejoren su experiencia.

En este sentido se ha empezado a trabajar para potenciar las redes sociales, el marketing digital, la innovación digital, los procesos, las infraestructuras y entornos de trabajo digitales, entre otros factores digitales.

#### **Infraestructuras de Comunicaciones**

**Accesos a la ZAL:** En 2017 se han instalado en los cuatro accesos de la ZAL sistemas informáticos de control de accesos, visitas y seguridad. Como equipamiento de seguridad y vigilancia, se ha dotado a todos los accesos de la ZAL de cámaras de reconocimiento de matrícula y cámaras CCTV de vigilancia, así como lectores de tarjetas compatibles con las tarjetas de la Autoridad Portuaria, barreras automáticas y un sistema de visitas por ticket alojado en el cloud.

La integración de todos los elementos permite en la ZAL un sistema de acceso triple: acceso de vehículos en “lista blanca” por lectura de matrícula, acceso de personas por tarjeta identificativa y acceso de visitas mediante un ticket que una empresa interna de ZAL debe validar para que se autorice la salida del vehículo. Este sistema integrado permite una gestión de los accesos y la seguridad mucho más eficiente.

**Proceso de automatización de las puertas de acceso al Port de Barcelona:** Los accesos al recinto portuario se han automatizado en diferentes grados, incorporando tecnologías que se instalaron en el proyecto de Accesos a la ZAL. Algunas puertas ya cuentan con cámaras de

reconocimiento de matrícula, video-interfonía unificada con el Centro de Control, lectores de tarjeta que permiten el acceso automático, barreras y semáforos automáticos y un sistema de visitas y “registro unificado” que facilita a la Policía Portuaria una gestión integral de la información de los accesos en un único registro.

**I\_33 Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente.**

*\*Ver el indicador I\_29 “Participación en organismos internacionales y proyectos”*

**I\_34 Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria.**

Durante el año 2017, desde el departamento de Desarrollo de negocio, se han realizado un total de 14 jornadas. De estas, 9 se organizaron durante el primer semestre del año y 5 durante el segundo dentro del marco de las Jornadas ForMar que se organizan anualmente.

En la siguiente tabla desglosamos el número de asistentes y de empresas por curso:

JORNADAS	Nº ASISTENTES	Nº EMPRESAS CLIENTES
Técnicas de negociación	36	26
Crédito documentario	58	40
Protocolo de negocios en China	25	18
Incoterms	76	47
Como encontrar mercados de exportación a través de internet	28	20
Operaciones triangulares	69	46
Introducción a la exportación marítima	33	19
Marketing y distribución en China	16	13
Taller práctico de exportación e importación	40	25
Proceso aduanero: El origen de las mercancías	43	29
Factura portuaria	30	15
El IVA	46	29
Taller práctico de los regímenes especiales	37	24
El transporte de mercancías peligrosas	18	13

TOTAL	555	364
TOTAL REAL (*)	321	220

*Por TOTAL REAL entendemos el total de asistentes y de empresas que han asistido a las jornadas, independientemente de si han asistido además de una jornada.*

En relación a las temáticas, la jornada que ha resultado más interesante para los asistentes han estado: Introducción a la exportación marítima.

**I\_35 Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interface puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.**

La integración de los espacios portuarios más conectados con la vida de la ciudad ha conducido a la Gerencia Urbanística Puerto Vell a asumir una serie de funciones relacionadas con la necesidad de gestionar de una manera coherente y unitaria el espacio que ha quedado configurado después de la transformación de este territorio.

En este sentido, el año 2017 la Gerencia ha renovado sus Estatutos, incluyendo la facultad expresa de realizar actividades y de llevar a cabo acciones de cariz social y cultural con el fin de facilitar la cohesión con el entorno y una mejor integración entre el Puerto y la Ciudad, siempre con el propósito de mejorar los servicios que se ofrecen en la ciudad.

Así, superando sus competencias urbanísticas propias y las derivadas del mantenimiento y la conservación de los espacios públicos con el fin de ponerlos a la disposición del disfrute de la ciudadanía, la Gerencia Urbanística Puerto Vell asume también la participación y la colaboración en proyectos y acciones que tienen como finalidad establecer vínculos con el tejido asociativo, empresarial y económico del entorno.

Y con el fin de mejorar la convivencia y la integración entre el Puerto y la Ciudad, el Puerto de Barcelona a través de la Gerencia Urbanística Puerto Vell se marca entre otros objetivos gestionar los espacios públicos racionalizando su ocupación con criterios de sostenibilidad social, económica y medioambiental, fomentar el concepto de contratación en proximidad en

las empresas que están ubicadas al territorio y, también, poner en valor el patrimonio cultural y arquitectónico portuario.

- Participación en la Mesa de coordinación de acontecimientos de la ciudad de Barcelona.
- Estudio sobre el impacto social de las actividades del Puerto Vell sobre la ciudad de Barcelona. Este estudio tiene como finalidad realizar una valoración sobre el impacto social, cultural, educativo y recreativo que tienen las actividades que se llevan a cabo en el territorio del Puerto Vell sobre la ciudad, con el fin de obtener datos objetivos a la hora de definir nuevas estrategias para un desarrollo sostenible de la zona.
- **Proyecto Puerto Innova**, con la participación de la Fundación Barcelona Formación Profesional y el Consorcio de Educación de Barcelona, para potenciar el intercambio de conocimientos entre centros de formación y empresas portuarias.
- Participación en el proyecto **Marviva**, para la recogida y caracterización de desperdicios marinos, conjuntamente con la Cofradía de Pescadores y la Agencia de Residuos de Cataluña.
- Participación en el **Festival Barcelona 48 Horas Open House** con el objetivo de divulgar la arquitectura, el urbanismo y el diseño de la ciudad.
- Colaboración y soporte a los acontecimientos deportivos que se organizan en el recinto del Puerto Vell (regatas, carreras deportivas...).
- Colaboración con la iniciativa vecinal "**Mesa de Empleo**" del barrio de la Barceloneta.
- Estudio de prospección sobre perfiles profesionales y cobertura de puestos de trabajo en el Puerto de Barcelona con el objetivo de detectar necesidades formativas vinculadas al sector marítimo y fomentar el conocimiento de las oportunidades laborales que genera el puerto.
- Participación en la fiesta ciudadana que se celebra en honor de la Patrona de la Rambla, la **Madre de Déu del Roser**, organizada por los Amigos de la Rambla.

## CRUCEROS

El año 2017 el Port de Barcelona ha dado la bienvenida a **2.712.247** cruceristas, un **1,1%** más que el año anterior.

La actividad de cruceros es un elemento dinamizador del turismo y la economía, el estudio de impacto elaborado por CLIA (Cruise Line International Association) pone de relieve que cada crucerista aporta a la ciudad de Barcelona 518€. Barcelona destaca por su rol como puerto base (se realizan las operativas de inicio y finalización de itinerario de los cruceros), lo que hace que sea el puerto líder de cruceros de Europa y el Mediterráneo.

### Cruceros más eficientes y sostenibles

El Puerto de Barcelona está llevando a cabo iniciativas concretas destinadas a facilitar un crecimiento sostenible del sector, tanto con medidas medioambientales, incluidas en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire, como impulso de una gestión eficiente de la movilidad de los cruceristas. A nivel ambiental, el Puerto de Barcelona está realizando una firme apuesta por el uso del gas natural licuado (GNL) como combustible limpio de movilidad.

**I\_36 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad.**

Recursos invertidos en materia de protección y seguridad. 2017
14.406.799,07€

**I\_37 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental.**

Recursos empleados en materia medioambiental. 2017
9.635.884,8€



## DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

La Autoridad Portuaria ha cerrado el ejercicio económico del 2017 con un **beneficio neto de 49,5 millones de euros**, que representa un incremento de un 48% respecto del año anterior.

Este incremento viene motivado por dos razones fundamentales: en primer lugar, los indicadores de la actividad portuaria se han recuperado hasta alcanzar niveles de antes de la crisis económica y han propiciado un incremento de la cifra de negocio; y, en segundo lugar, el año 2016 se dotaron pérdidas por la baja de algunos inmovilizados, lo que provocó un decremento considerable del resultado de explotación.

### Cifra de negocio

**El importe neto de la cifra de negocio de 2017 ha totalizado 166,3 millones**, un 7% superior al dato registrado en el ejercicio anterior.

Prácticamente todas las tasas portuarias han tenido un comportamiento alcista durante este año, excepto la tasa de empleo, que se ha mantenido al mismo nivel del año 2016, y algunas tasas menos representativas -como la pesca fresca o embarcaciones deportivas-, que han disminuido ligeramente, pero que tienen un peso específico poco relevante respecto del global de las tasas.

En cuanto a los indicadores de tráfico, este año 2017 ha sido récord en todas las magnitudes. Con más de 60 millones de toneladas, el volumen total de tráfico ha aumentado un 26% respecto del año anterior. Además, los tráficos más estratégicos han vuelto a registrar crecimientos anuales espectaculares: el de contenedores se ha aproximado al umbral de los 3 millones de TEU (+ 32%) y el de pasajeros ha aumentado un 4,5% y ha cerrado ejercicio con un total de 4,1 millones de pasajeros.

### Resultado de Explotación

**El resultado de explotación ha sumado 47,8 millones de euros y ha aumentado un 41% respecto del año anterior.** Dos son los factores que han ayudado a situar el resultado a este nivel: el 7% más de ingresos por tasas representa casi 11 millones de euros de los prácticamente 14 millones de diferencia respecto del 2016; y los 3 millones restantes son

consecuencia de las bajas de inmovilizado que se practicaron el año anterior, la más relevante, la de la nave de pintura.

Otras partidas de gasto se han mantenido estables o con ligeros incrementos, como la de personal con un 2%, y otros han experimentado un decremento, el más de un millón de euros registrado por los gastos de explotación.

### Situación económica financiera.

#### E\_01 Rentabilidad sobre activos.

<i>En miles de €</i>	2014	2015	2016	2017
Resultado Ejercicio:	37.426	39.360	33.389	49.463
Activo Totales	1.749.728	1.738.930	1.731.759	1.752.571
RATIO (%)	2,14%	2,26%	1,93%	2,82%

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).

	2014	2015	2016	2017
EBITDA	90.230.844	89.090.118	86.227.752	96.439.620
% de variación de EBITDA	-4%	-1%	-3,21%	11,84%
Toneladas movidas.	45.313.911	45.921.253	47.512.963	60.070.134
RATIO 100 x (EBITDA/tonelada)	199,12	194,0	181,48	160,55



E\_03 Servicio de la deuda, expresado como  $100 \times (\text{Amortización de la deuda}_1 + \text{Intereses}_2) / \text{Cash Flow}$

	2014	2015	2016	2017
Amortizaciones	19.167	69.167	45.000	22.778
Intereses	5.845	11.522	2.504	1.425
Suma	25.012	80.689	47.504	24.203
Cash flow	103.749	73.718	86.268	98.244
RATIO (%)	24,11%	109,46%	55,07%	24,64%

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>	2014	2015	2016	2017
Gastos de Explotación	119.796	124.747	130.533	129.813
Ingresos de Explotación	158.178	159.162	160.863	170.977
RATIO	75.74%	78,86%	81,15%	75,92%

## 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>	2014	2015	2016	2017
Inversión pública Total	40.783	44.064	25.692	55.627
Cash Flow	103.749	73.718	86.268	98.244
RATIO	0,39%	0,60%	0,30%	0,57%

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>	2014	2015	2016	2017
Inversión privada	118.558	120.960	46.825	<i>Sin datos</i>
Inversión pública	40.783	68.193	25.692	55.627
RATIO	2,5	1,8	1,8	<i>Sin datos</i>

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>	2014	2015	2016	2017
Inversión pública	40.783	68.193	25.692	55.627
Activos netos medios	1.692.357	1.735.715	1.739.512	1.736.579
RATIO	0,02	0,04	0,01	0,03

## 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>	2014	2015	2016	2017
INCN	154.832	155.616	155.474	166.346
T. Ocupación	54.868	55.445	52.439	52.460
100 x (T. Ocupación/INCN)	35,44%	35,63%	33,73%	31,54%
T. Actividad	16.421	14.311	14.214	15.292
100 x (T. Actividad/INCN)	10,61%	9,20%	9,14%	9,19%

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.

	2014	2015	2016	2017
Toneladas totales movidas	45.313.911	45.921.253	47.512.963	60.070.134
Superficie caracterizada de uso comercial (m2)	4.881.841	4.909.236	5.039.802	5.060.511
Toneladas / m2	9,28	9,35	9,43	11,87

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.



	2014	2015	2016	2017
Toneladas totales movidas	45.313.911	45.921.253	47.512.963	60.070.134
Metros lineales de muelle en activo	22.216	22.579	22.970	23.183
Toneladas/m	2.039,69	2.033,80	2.068,48	2.591,13

### 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>	2014	2015	2016	2017
INCN	154.832	155.616	155.474	166.346
Plantilla media anual	521	537	551	534
INCN / nº de empleados	297,18	289,79	282,17	311,51

E\_13 Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBITDA por empleado (plantilla media anual).

<i>En miles de €</i>	2014	2015	2016	2017
EBITDA	90.230.844	89.090.118	86.227.752	96.439.620
Plantilla media anual	521	537	551	534
EBIDTA / nº de empleados	173.187,80	165.903	156.493	180.598,54

## Impacto económico-social

E\_14 Estimación del número de empleos.

Estimación empleos generados actualizado 2017:

41.200 puestos de trabajo.

E\_15 Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria.

Estimación del valor añadido bruto actualizado 2017:

<i>Miles de euros</i>	<i>Valor Añadido Bruto</i>	<i>% Participación VAB Cataluña</i>
Impacto Inicial	3.530.000	1,7%

## CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

### La estrategia para las personas

En 2017 se han conseguido todos los objetivos fijados para este año en el Plan de Personas vigente, que comprende el período 2017-2020.

El Plan de Personas es la respuesta a la detección de debilidades y amenazas y a la necesidad de anticiparse a los cambios. Busca cumplir los objetivos de la Dirección de Personas de trabajar en pro del compromiso de las personas, el sentimiento común de pertenencia, el entusiasmo y el positivismo; en definitiva, buscar el bienestar en el trabajo.

Las restricciones en las autorizaciones de contratación hacen más necesaria que nunca una política de personas que asegure la continuidad de negocio en un futuro próximo. Y que, a su vez, garantice la selección de personas de alto potencial y rendimiento, reconvirtiendo y adaptando los puestos de trabajo a las nuevas realidades y formas de trabajar.

La organización considera el desempeño diferencial como base del desarrollo profesional y, además, trabaja para potenciar una estructura más horizontal, en la cual el talento interno pueda aflorar y ser reconocido. Es clave reconocer y diferenciar.

La promoción de la seguridad y la salud en el trabajo es también un objetivo prioritario, que va mucho más allá de la prevención y pretende consolidar el concepto de empresa saludable.

Asimismo, la organización pone el énfasis en mejorar los procesos clave: por una parte, con la sistematización de los operativos y, por otra, con el diseño de los procesos que definen a largo plazo la relación entre las personas y la empresa.

#### S\_01 Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria

	2013	2014	2015	2016	2017
Plantilla media anual	524	524	526	513	525

**S\_02** Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Debe tenerse en cuenta que desde que se están produciendo jubilaciones parciales, estas personas trabajadoras pasan a tener la modalidad de contrato temporal.

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria

	2013	2014	2015	2016	2017
Porcentaje de trabajadores eventuales	11%	12,60%	12,24%	13,55%	13,67%
	(58 personas)	(66 personas)	(64 personas)	(63 personas)	(73 personas)

*Datos a 31.12.2017*

**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 2017

Actividad	Porcentaje sobre plantilla a final de ejercicio
Oficina fuera de convenio	13,11% (70 personas)
Oficina dentro de convenio	53,93% (288 personas)
Mantenimiento	4,49% ( 24 personas)
Policía Portuaria	28,46% ( 152 personas)

*Datos a 31.12.2017*

**S\_04** Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.

2015: 86,81% (454 personas)

2016: 86,55% (457 personas)

2017: 86,89% (464 personas)

## Comunicación interna y participación

### **S\_05 Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.**

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

- 10 representantes de Comisiones Obreras (CCOO)
- 4 representantes de Coordinadora de Autoridades Portuarias (CAP)
- 2 representantes de Unión General de Trabajadores (UGT)
- 1 representante de Sindicato Profesional de la Policía Portuaria (SPPP)

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

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

### **S\_06 Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria**

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

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

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



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

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

- **Comité de Calidad y Mejora de Procesos Portuarios:** aglutina personas de las subdirecciones de Estrategia y Comercial, de Planificación y Explotación y de Organización y Recursos Internos. Su función es alinear los objetivos de los distintos departamentos en lo que se refiere a calidad y mejora de procesos y servicios portuarios en general.
- **Comité de I+D+i:** integra representantes de todas las subdirecciones y su misión es coordinar los esfuerzos de los proyectos de I+D+i en los que participa la Autoridad Portuaria
- **Comité de Dirección Ampliado:** Además del Comité Ejecutivo y el Comité de Dirección, existe un Comité de Dirección Ampliado que incluye a mandos intermedios de todas las áreas de la empresa para canalizar de forma más directa el dialogo entre la Dirección y los diferentes departamentos.
- **COMEX:** Este comité agrupa a personas de las Subdirecciones de Estrategia y Comercial y de Planificación y Explotación. Su misión es la coordinación general de estas dos grandes áreas de negocio de la Autoridad Portuaria.
- **Formación**

#### S\_07 Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación

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

Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación	
Dentro de convenio	78,02%
Fuera de convenio	80,00%

*Datos a 31/12/2017*

### 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	17.787,86	464	38,34
Fuera de convenio	3.814,03	70	54,49

*Datos a 31/12/2017*

### 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 **37**. Los programas formativos son los siguientes:

- Calidad. Nivel I
- Calidad. Nivel II
- Comercial y marketing. Nivel I
- Comercial y marketing. Nivel II
- Contabilidad y auditoría. Nuevo Plan General Contable. Nivel I
- Contabilidad y Auditoría. Nuevo Plan General Contable. Nivel II
- Gestión de actividades pesqueras. Nivel I
- Gestión de actividades pesqueras. Nivel II
- Gestión de mercancías. Nivel I
- Gestión de mercancías. Nivel II
- Gestión Económico-Financiera y Presupuestaria. Nivel I
- Gestión Económico-Financiera y Presupuestaria. Nivel II
- Logística e intermodalidad. Nivel I
- Logística e intermodalidad. Nivel II
- Medio ambiente. Nivel I
- Medio ambiente. Nivel II

- Náutica. Nivel I
- Normativa Portuaria. Nivel I
- Normativa Portuaria. Nivel II
- Operaciones y servicios portuarios. Nivel I
- Operaciones y servicios portuarios. Nivel II
- Prevención de riesgos laborales. Nivel I
- Prevención de riesgos laborales. Nivel II
- Relaciones laborales. Nivel I
- Relaciones laborales. Nivel II
- Sector y estrategia portuaria. Nivel I
- Sector y estrategia portuaria. Nivel II
- Seguridad Industrial. Nivel I
- Seguridad Industrial. Nivel II
- Sistemas de ayuda a la navegación. Nivel I
- Sistemas de ayuda a la navegación. Nivel II
- Tráfico de pasajeros. Nivel I
- Tráfico de pasajeros. Nivel II
- Hojas de Cálculo. Nivel II (Office 2010)
- Procesadores de Textos. Nivel II (Office 2010)
- Bases de Datos. Nivel II (Office 2010)
- Presentaciones Digitales. Nivel II (Office 2010)

## Estructura de la plantilla y equidad

S\_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

% de mujeres sobre el total de trabajadores 29,36% (160 personas)

---

*Calculado como (Nº total de trabajadoras a 31.12.2017 / 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.

	3,37% (18 personas) sobre plantilla total.
% de mujeres fuera de convenio	25,71% (18 personas) sobre personal excluido de convenio.

*Calculado como (nº de trabajadoras fuera de convenio / total de trabajadores fuera de convenio a 31.12.2017).*

**S\_12** Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.

% Trabajadores fijos > 50 años	41,39% (221 personas)
--------------------------------	-----------------------

*(De 51 años en adelante) a 31.12.2017*

**S\_13** Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.

% Trabajadores fijos < 30 años	0,37% (2 personas)
--------------------------------	--------------------

*(Menores e iguales a 30 años) a 31.12.2017*

## Seguridad y salud en el trabajo

**S\_14** Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF).

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	17,48	23,15	18,60	16,76	20,11	15,64

**S\_15 Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG).**

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,21	0,22	0,44	0,24	0,35	0,32

*Cálculos sobre 100 horas trabajadas*

**S\_16 Evolución del índice de absentismo anual**

Evolución del índice de absentismo anual (IA)

	2014	2015	2016	2017
Porcentaje de horas perdidas en relación al total de horas laborales (Tasa Media)	4,35%	4,42%	4,05%	5.25%

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

Durante el año 2013, la APB se volvió a hacer cargo de parte de la gestión de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social, presentando una cifra del 4,08% en su índice de absentismo anual. Los porcentajes presentaron un repunte del 0,27% en 2014 y de 0,34 en 2015, así como un descenso de un 0,37% en el 2016

Durante el año 2017 ha aumentado el absentismo en un 0,9% con respecto al previo, este aumento se debe al incremento de la plantilla media de un 4,2% incluyendo también los indispuerto generados, así como un incremento en el número de bajas de larga duración que eran dos en el año 2016 y cuatro en el año 2017.

**S\_17 Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales.**

Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2017

Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
755 horas	534	1,41

**S\_18 Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y en materia de protección**

Nº de incidentes en seguridad y protección 21

Nº de ejercicios y simulacros en materia de seguridad	32
---	----

Ejercicios conjuntos con bomberos-remolcadores: 10

Simulacros internos en concesiones con activación PAU nivel 1: 22

Simulacro general PAU Puerto de Barcelona: -

Ejercicio de rescate con puente grúa en APM: 1

**S\_19 Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.**

Indicador no informado

**S\_20 Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.**

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

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

La Autoridad Laboral dependiente de la Comunidad Autónoma es la competente en estos temas.

### **S\_21 Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.**

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

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

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

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

### **S\_22 Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con**

licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.

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

**S\_23 Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.**

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

## ACCIÓN SOCIAL

El Plan de Sostenibilidad Sectorial ha permitido publicar la primera Memoria de Sostenibilidad del Puerto de Barcelona, instrumento de transparencia y compromiso que da respuesta a los objetivos de sostenibilidad del III Plan Estratégico del Puerto de Barcelona y analiza el avance del Puerto hacia escenarios más sostenibles.

El Plan de Sostenibilidad especifica que para crecer de manera sostenible hay que tener presente las expectativas de los diferentes grupos de interés, conocer qué grado de respuesta les da la Comunidad Portuaria y planificar las acciones de mejora necesarias. Garantizar un crecimiento sostenible es primordial para el Puerto de Barcelona.

Un total de 54 organizaciones del Puerto se han integrado en el Plan de Sostenibilidad Sectorial y con la información recopilada se ha elaborado, la primera memoria que recoge datos del año 2016 y pretende informar a nuestros grupos de interés y a la sociedad en general sobre las principales actuaciones desarrolladas en materia económica, social y ambiental.

Asimismo, en el marco de las políticas de sostenibilidad social de la organización se han impulsado acciones de amplio alcance, como las siguientes:

- El 0,2% de la facturación por la emisión del Cheque Gourmet correspondiente a 2016 (1.760,08 €) se ha destinado al **Casal de los Niños del Arrabal**, entidad social que trabaja apoyando a los niños, jóvenes y sus familias, en su proceso educativo.



- La rosa entregada a las personas trabajadoras por la fiesta de Sant Jordi fue hecha manualmente por personas voluntarias de la **Fundación Barcelona Actua**, organización que lleva a cabo acciones consolidarias con los colectivos más vulnerables y en riesgo de exclusión social de diferentes barrios de Barcelona.
- El 6 de mayo, el Puerto colaboró en la 5ª comida solidaria para un **futuro sin Alzheimer**. La iniciativa surge con el objetivo de recaudar fondos para la investigación sobre el Alzheimer y las enfermedades neurodegenerativas. El acontecimiento consistió en una comida organizada en el Polideportivo del Puerto y reunió a unos 550 profesionales del sector acompañados de familiares y amigos. La provisión de fondo de 23.000 € se entregaron a la Fundación Pascual Maragall para conseguir un futuro sin Alzheimer y apoyarse que la investigación de la enfermedad sea una prioridad.
- Los 7 y 11 de noviembre se celebraron las **30as Jornadas de la Gente del Mar** que organizadas por el Comité de Bienestar del Puerto de Barcelona se centraron en el fortalecimiento de las relaciones entre los tripulantes de los barcos y el personal del suelo en el ámbito de la operativa de carga y descarga portuaria. Se inició con una actividad en la terminal BEST que reunió a la tripulación de un barco y al personal del suelo y dialogaron sobre necesidades y expectativas de ambas partes y fue la base para la mesa redonda sobre “experiencias a pie del barco”. Asimismo, se celebró otra mesa redonda sobre “diálogos en una sociedad plural” y una jornada deportiva consistente en un torneo de fútbol sala con equipos provenientes de las tripulaciones de barcos y personal de tierra.
- Se ha organizado la **XV Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Sostenibilidad** para la Comunidad Portuaria bajo el lema “Las seguridades a la Prevención”. ¿El espacio dedicado a Sostenibilidad ha contado con ponentes de *Brain Health Initiative* que expusieron el proyecto “Quieres saber cómo mantener tu cerebro sano toda la vida?”, de la Autoridad Portuaria de Barcelona que presentó la Memoria de Sostenibilidad Sectorial 2016 y, un taller de simulación de consumo de alcohol y drogas.
- La “**Navidad solidaria 2017**”, del 11 al 15 de diciembre, ha recaudado 1.360 kilos de alimentos, que se han entregado al Banco de los Alimentos de Barcelona, y 4.655 unidades de productos de higiene, entregados a la Fundación IReS. La campaña consolidaría ha sido posible gracias a la colaboración de APM Terminales, ZAL Puerto de Barcelona, ESTIBARNA-SAGEP, la Fundación CARES, las asociaciones de la Comunidad

Portuaria y las empresas y administraciones del Puerto.

- ¡Se ha colaborado con la campaña **"Ponte la gorra"**! que promueve el AFANOC (Asociación de Familiares y Amigos de Niños Oncológicos de Cataluña) con el objetivo de sensibilizar y dar a conocer a las personas trabajadoras la existencia del cáncer infantil y sus efectos secundarios como por ejemplo, la pérdida de cabello.
- Se ha imprimido, con recursos propios, la revista trimestral de la **Fundación CARES, Naranja y Azul**. La misión de la Fundación es garantizar trabajo digno para las personas con discapacidad y/o en riesgo de exclusión social, mediante el desarrollo de sus habilidades relacionales y profesionales, en particular, de la función logística.
- La Sección de Baile Deportivo del Puerto de Barcelona ha realizado varias actividades de baile en la calle y entre sus objetivos destacan las acciones solidarias. Se han recaudado fondos para la Maratón de TV, para el Apostolado del Mar y para la lucha contra el Alzheimer; alimentos para el Banco de los Alimentos de Barcelona; libros, películas y música para la Asociación Libro Solidario; juguetes para la Asociación Sonrisas Solidarias y la Asociación de Country Solidario y tapones de plástico para el Hospital de Sant Pau
- Acciones de sensibilización y difusión de la sostenibilidad en diferentes foros como por ejemplo, la entrevista en el programa Verde Primera de BTV donde se explicaron los inicios y algunas claves del Plan de Sostenibilidad Sectorial del Puerto y la presentación sobre el Plan de Sostenibilidad Sectorial realizada en el SIL.

## PRINCIPIOS DE GESTIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Los objetivos y actuaciones del Port de Barcelona orientados a garantizar la sostenibilidad ambiental se articulan en torno de cuatro ejes:

- 1) Velar por que la actividad que se desarrolla en el Port tenga la mínima incidencia sobre el entorno y por el uso de los recursos energéticos y materiales sea eficiente.
- 2) Potenciar los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente para contribuir a la disminución de los impactos inducidos más allá del territorio portuario.
- 3) Promocionar a medio y largo plazo los combustibles de movilidad alternativos a los hidrocarburos para el transporte de mercancías y personas.
- 4) Reducir las emisiones a la atmósfera de las actividades portuarias para contribuir a mejorar la calidad del aire del puerto y del entorno.

Desde 2014 el Port de Barcelona tiene implantado un sistema de gestión ambiental certificado por la norma ISO 14.001 y por el sistema Ports Environmental Review System (PERS) de la ESPO, e incluido en el registro europeo de empresas EMAS III.

Este 2017 han culminado algunas pruebas piloto con gas natural en el marco de proyectos europeos de movilidad marítima, que junto a otras iniciativas harán posible que Barcelona sea el primer puerto mediterráneo con capacidad para suministrar gas natural licuado (GNL) a cualquier barco que lo solicite.

### Vigilancia y gestión del medio ambiente

El Port monitoriza el impacto ambiental de las actividades portuarias y desarrolla herramientas de gestión en el ámbito de los residuos, el aire, el agua y el suelo. También coordina y facilita tanto las acciones propias de la organización como las iniciativas generadas por las terminales 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 checked="" type="checkbox"/>	PERS
-------------------------------------	------	-------------------------------------	----------------	-------------------------------------	------

- Gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA en 2017

Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA	<b>0€</b>
(Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0%
Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA	<b>20.000 €</b>
(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 2017. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.)

Si

No

- Aspectos que se han medido o caracterizado durante el periodo 2017

<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Calidad del agua o sedimentos

Calidad del aire

Espacios o especies protegidos

<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Calidad de suelos

Ruidos

Otros hábitats o especies.

- Información económica durante el ejercicio 2017 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

<b>Inversiones en caracterización medioambiental</b>	<b>500.000€</b>
<b>(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales ) * 100</b>	<b>100%</b>
<b>Gastos en caracterización medioambiental</b>	<b>130.000€</b>
<b>(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación ) * 100</b>	<b>%</b>

**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 2017 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

Gastos en limpieza terrestre	648.340 €
Área superficie terrestre de servicio	11.089.000 m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,058 €/m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza de lámina de agua	325.000€
Área superficie zona I	9.021.488m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,036€/m <sup>2</sup>

**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:	423
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2017 (556 personas)	76%

**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
<ul style="list-style-type: none"> <li>Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie)</li> </ul>	5	3
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales</i> (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional)</li> </ul>	4	3
<ul style="list-style-type: none"> <li><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.)</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Actividades industriales en concesiones</i> (Calculado como el número de concesiones donde se realizan actividades)</li> </ul>	6	3



industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera)		
▪ Limpieza y pintura de cascos de barcos (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie)	8	1
▪ Obras	3	
▪ Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar	7	
▪ Emisiones procedentes de motores de vehículos	2	
▪ Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados	1	
▪ 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

Sí  No

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

Existen dos vías para recibir quejas:

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



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

- Quejas recibidas durante el año 2017 ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad del puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
<b>Emisiones contaminantes</b>	3	Emisiones de los buques

- Actuaciones realizadas durante el año 2017 por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
<b>Olores desagradables</b>	Acciones del Plan de Mejora de la Calidad del Aire (PMQA)

- Evolución del número de quejas:

AÑO	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Número de quejas</b>	14	3	6	3	3

**A\_07 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas.**

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

	Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
X	Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
X	Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
	Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
X	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
X	Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
X	Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
X	Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
X	Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos
X	Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques
	Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
X	Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
X	Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
X	Firmas de convenios de buenas practicas
	Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son:
X	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pantallas cortavientos</li> <li>b. Sistemas de riego de acopios de graneles y viales</li> <li>c. Sistemas lavaruedas</li> <li>d. Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento</li> <li>e. Parada operativa por velocidad del viento adversa</li> </ul>
	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 2017.

Si     No

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
Captadores de alto volumen	Correos	Calidad aire puerto Vigilancia alérgeno soja	PM <sub>10</sub> PST
Captador de alto volumen	Sant Antoni	Vigilancia alérgeno soja	PST
Captadores de alto volumen	Dársena Sur	Calidad aire puerto	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub>
Captadores de alto volumen	Port Vell	Calidad aire puerto-ciudad	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub>
Captador de alto volumen	Porta Coeli	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM <sub>10</sub>
Captador de alto volumen	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM <sub>10</sub>
Captadores de alto volumen	ZAL 2	Calidad aire puerto	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub>
Captador sedimentables	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	Partículas sedimentables

Analizador automático	Dársena Sur	Calidad aire puerto	SO <sub>2</sub> , H <sub>2</sub> S
Analizador automático	Unidad Móvil	Calidad aire puerto	SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , BTX, O <sub>3</sub>
Analizador automático	ZAL 2	Calidad aire puerto	NO <sub>x</sub>
Captador de alto volumen	BEST	Calidad aire puerto	PM <sub>10</sub>
Captador alto volumen	ZAL BCN	Calidad aire puerto	PM <sub>10</sub>

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

Sí       No

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

Sí       No

Integrados en la Taula contra la Contaminación del Aire del Ayuntamiento de Barcelona

Integrados en la Comisión Rectora del Plan de Mejora de la Calidad del Aire en Región Metropolitana de la Generalitat de Catalunya

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

**A\_09 Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto**

Contaminante	Valor medio anual µg/m <sup>3</sup>	Nº de superaciones del valor límite diario.
--------------	--	--



Partículas PM <sub>2,5</sub>	12,6
Partículas PM <sub>10</sub>	26.1
SO <sub>2</sub>	2.6
H <sub>2</sub> S	
NO <sub>2</sub>	36.3
Benceno C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	2.2

- Estudios específicos de calidad del aire

Informes mensuales y anual del Estado del Medio Atmosférico Portuario.



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.

<input checked="" type="checkbox"/>	Implantación de programa ROM 5.1
<input checked="" type="checkbox"/>	Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
	Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
	Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
<input checked="" type="checkbox"/>	Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.

X	Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
X	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
X	Mejoras en red de saneamiento.
	Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
	Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.)
X	Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
X	Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.
X	Convenios de buenas practicas
X	Aprobación de Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación marina
	Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.

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

<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora del servicio portuario de recepción de residuos Buque</li> <li>Gestión CEDEX materiales de dragado,</li> <li>Vigilancia masas de agua según DMA</li> <li>Plan Interior Marítimo (PIM)</li> </ul>
--

- 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 2017 la Autoridad Portuaria realizo alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Si

No

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

DMA

- Tipo de parámetros que se han medido:

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

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

No existe convenio pero sí un acuerdo tácito con la ACA (Generalitat de Catalunya)

A\_13 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales.

- Porcentaje de superficie con recogida y tratamiento de aguas residuales

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

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

Autoridad Portuaria como titular de la red

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

A\_14 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales.

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

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

A\_15 Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.

- Datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto durante el año 2017.

Nº de embarcaciones	3
Frecuencia de la limpieza	Diaria
Peso de los residuos recogidos en t	50

A\_16 Activación de los Planes Interiores Marítimos (PIM) de respuesta ante emergencias por contaminación.

Número de incidentes de contaminación marina que no han requerido activación del PIM.	48
---	----

Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM. De alguna concesión sin necesidad de activación del PIM del Puerto ("situación 0")	1
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del PIM del Puerto ("situación 0")	5
Número de emergencias de contaminación marina que han requerido la activación del Plan Marítimo Nacional ("situación 1 o superior")	

A\_17 Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.

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

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

TIPOS DE SUBMINISTRO	2017 (m <sup>3</sup> )
GARITAS DE CONTROL POLICIAL DE ACCESO	697
EDIFICIOS DE LA APB	19473
ESTACIONES DE BOMBEO (LAVABOS)	40
LOCALES DE LA APB	583
<b>TOTAL :</b>	<b>20.793</b>

	2017
Volumen total	20.793 m <sup>3</sup>
Volumen ARU	20.793m <sup>3</sup>
Volumen ARI	0 m <sup>3</sup>
Volumen mixtas	0 m <sup>3</sup>

- 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 2017 ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
	0	

- Evolución del número de quejas:

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Número de quejas	2	2	0	0	0	0

**A\_20 Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica**

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


Si

No, pero está en proyecto


No, pero está en desarrollo

No, y no está previsto

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


No

Si Puerto:

Municipio:

Barcelona		
Barcelona		

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

Si

No

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria ha elaborado el Mapa de ruido de la zona de Puerto Ciudadano y del resto de la zona portuaria que se ha incluido en el Mapa Estratégico de Ruido del Ayuntamiento de Barcelona.

**A\_21 Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria**

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

---

Redes de medida acústica estables.

---

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

## Gestión de residuos

A\_22 Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos.

Tipo de residuo	Porcentaje de residuo generado por la Autoridad Portuaria (t residuo valorizado/t residuos totales)×100	
Papel/cartón	3.5%	t
Envases ligeros	1.0%	t
Vidrio	0.1%	t
Chatarra	%	t
Runas	39.0%	t
Defensas marinas	%	t
Pilas	0.001%	t
Fluorescentes	%	t



R. Informáticos	%	t
Tóner	0.04%	t
Recogidas puntuales de residuos especiales	3.0%	t
Jardinería	%	t
<b>TOTAL RESIDUOS SEGREGADOS</b>	802.4t	
<b>TOTAL RESIDUOS</b>	802.4t	

- Existencia de una contabilidad del volumen de residuos generados en sus instalaciones por tipo de residuos.

Si
  En implantación
  En proyecto
  No previsto

- Realización de una contabilidad del volumen de residuos generados que pasan a un proceso de valorización. En caso contrario informar del estado

Si
  En implantación
  En proyecto
  No previsto

- Disponibilidad de algún plan de minimización y valorización de los residuos generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluido limpieza).

Si
  En implantación
  En proyecto
  No previsto

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

- Porcentaje de residuos producidos por la Autoridad Portuaria que han seguido una recogida separada y que han sido posteriormente valorizados durante el año 2015.

Tipo de residuo	Recogida Separada (t residuos separados / t residuos totales generados)	Valorización (t residuos valorizados / t residuos totales generados)
R.S.U	100%	%
Recogidas puntales no especiales	100%	%
Residuos Peligrosos	100%	%
Aceites	%	%

Porcentaje de recogida separada: % (t de t)

Porcentaje de residuos valorizables: %

- Realización de una contabilidad del volumen y tipo de residuos generados por el servicio de limpieza, y del destino de dichos residuos. En caso negativo informar del estado de dicha iniciativa.

Si
  En implantación
  En proyecto
  No previsto

Carácter de los residuos recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, durante el año 2017.

En la siguiente tabla se especifica la cantidad que se ha destinado al vertedero en el 2017.

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en t	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	312.5	
No Peligrosos	425.3	
Peligrosos	63.6	

A\_23 Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.

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

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

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

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Cómo se realiza dicho inventario.

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

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

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



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

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

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

- Comentarios

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

#### A\_24 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria.

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

---

Inventariado de las actividades generadoras de residuos del puerto

---

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

Sanciones en caso de abandono de residuos en lugares no habilitados

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.

Convenios de buenas practicas

Campañas de sensibilización

Proyectos de valorización de residuos de pesca promovidos por la Autoridad Portuaria

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

Si     En implantación     En proyecto     No está previsto

- Realización de dicha comprobación y frecuencia.

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

**A\_25** Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España. Tipo de gestión aplicado al material dragado, expresado como volúmenes de material dragado de cada una de las categorías en las que dicho material puede ser tipificado según las Directrices de Dragado de la CIEM

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

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

- Informar sobre la razón del dragado

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

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

	(m3)	% sobre el total
Volumen total de material dragado		
Volumen de material de categoría A	161.015	100%
Volumen de material de categoría B		
Volumen de material de categoría C		
Volumen de material clasificado como residuo		

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

No Aplicable

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

No Aplicable

**A\_26 Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.**

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

Nombre	Tipo de espacio	Distancia al puerto
<b>Delta del Llobregat</b>	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:**

<b>Nombre</b>	APORTACIÓN DE ARENAS A LA PLAYA SITUADA AL SUR DEL LLOBREGAT (2016-2018) (11ª aportación)
<b>Lugar</b>	Emplazamiento: Sur del dique del río Llobregat desviado
<b>Estado</b>	Aportación anual.
<b>Año</b>	2017 (Inicio: 27/05/17; Final: 12/06/17)
<b>Motivo</b>	Regeneración de playa de El Prat de Llobregat, en cumplimiento de una medida ambiental requerida por la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Plan Director del Puerto de Barcelona.
<b>Descripción</b>	Dragado del sedimento marino en dos áreas previamente delimitadas, situadas en la zona de Port Ginesta y la playa de Cova Fumada, para su posterior aportación a las playas de El Prat de Llobregat y Gavá.  En los días en los que se ha ejecutado la obra "Aportación de arenas a la playa del sur del Llobregat (11ª aportación)" se han aportado un total de 165.904 m3 medidos sobre cántara, correspondientes a 159.420 m3 medidos sobre batimetría final e inicial de la zona de extracción. El volumen que se ha acordado como aportado a playa para esta campaña es de 161.015 m3, el correspondiente al obtenido en la batimetría más un porcentaje de un 1% como ajuste.
<b>Inversión y gasto en €</b>	Gasto.

	Primera de las campañas (2017) correspondientes al proyecto: 710.982,51 €
--	--

En cumplimiento con las indicaciones contenidas en la Declaración de Impacto Ambiental del Plan Director del Puerto de Barcelona, 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 de DCMD (CIEM, 2015), además de llevar a cabo un seguimiento de los principales vectores ambientales que podrían ser afectados por la ejecución del proyecto. Por último, durante el dragado se realiza una vigilancia en la zona de extracción próxima a RD2000, así como una vigilancia en las zonas de aportación, zona de vertido, para observar si se producen aumento de la turbidez generado por las operaciones de aportación de los sedimento en la playa.

La inversión total realizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona para la ejecución del proyecto de aportación de arenas a la playa situada al sur del río Llobregat, en el año 2017 ha sido la siguiente:



EXPEDIENTE	INVERSIÓN (€)
"APORTACIÓN DE ARENAS A LA PLAYA SITUADA AL SUR DEL LLOBREGAT (2016-2018) (CAMPAÑA 2017)" (OB-GP-P-0805/2017)	710.982,51
"Campaña de caracterización previa de la zona a dragar de la obra APORTACIÓN DE ARENAS A LA PLAYA SITUADA AL SUR DEL LLOBREGAT (2016-2018) (CAMPAÑA 2017)" (OB-PP-P-0087/2016)	29.602,00
"SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL DE LA OBRA APORTACIÓN DE ARENAS A LA PLAYA SITUADA AL SUR DEL LLOBREGAT (2016-2018) (CAMPAÑA 2017)" (OB-PP-P-0037/2017)	28.404,94
"SERVICIO DE CAMPAÑAS HIDROGRÁFICAS 2017 EN LA PLAYA DEL PRAT DE LLOBREGAT" (OB-PP-P-0078/2016)	34.400,00
"TRABAJOS SUBACUÁTICOS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA 11ª APORTACIÓN DE ARENAS" (OB-PP-P-0005/2018)	6.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>809.389,45</b>

## 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.

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

La Autoridad Portuaria  Externalizado a

- Responsible de la venta del agua en el puerto.

La Autoridad Portuaria  Externalizado a

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

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

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

	2014	2015	2016	2017
Consumo en m <sup>3</sup>	36.735 <sup>(*)</sup>	51.546 <sup>(*)</sup>	45.791 <sup>(*)</sup>	61.666 <sup>(*)</sup>
Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup>	10.781.960	10.781.960	10.781.960	11.089.000
Ratio m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	0,003	0,005	0,004	0,006

(\*) Solamente se contabilizan los m<sup>3</sup> 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 2017

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	7%
Riego zonas verdes	15%
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	0
Otros usos: salas bombeo, borde muelle	78%

- 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.

	2014	2015	2016	2017
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 kW totales y como kW 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.)

	2013	2014	2015	2016	2017
Consumo en kWh	9.125.171	8.930.774	8.276.038	7.066.580	6.778.732
Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup>	10.781.960	10.781.960	10.781.960	10.781.960	11.089.000
Ratio kWh /m <sup>2</sup>	0,846	0,828	0,768	0,655	0,611

(\*)Nota: A partir del 2011 se está sumando el consumo de energía térmica de las oficinas del WTCB de la APB

Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2017:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales públicos	27,65
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	54,24
Estaciones de bombeo de aguas	3,68
Faros y balizamiento	1,13
Otros usos (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras video vigilancia, etc.)	13,29

- Los datos facilitados son

Son datos medidos

Son datos y estimaciones

Son estimaciones

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



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

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

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

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





A\_33 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como kW y como kWh por metro cuadrado de zona de servicio.

- Informar del consumo anual de combustibles de la Autoridad Portuaria en los últimos tres años.

	2015	2016	2017
Consumo total de combustibles en kWh	1.917.293	1.743.109	1.569.772
Superficie zona de servicio en m2	10.781.960	10.781.960	11.089.000
Ratio kWh/m2	0,1778	0,1617	0,1416

- Informar del consumo por tipo de combustible durante 2017

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	42,6
Gas butano o propano, o gases licuados de petróleo	
Gasolina	5,2
Gasóleo	52,2
Biodiesel	

- Informar del consumo de combustibles por usos durante el 2017:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	81,3
Vehículos	9,9
Embarcaciones	7,9
Generadores	0,9
Otros usos	

- Informar sobre medidas de ahorro de combustible introducidas por la Autoridad Portuaria
  - Renovación del parque de vehículos con la compra de 34 unidades eléctricas y ejecución de 47 puntos de carga.
  - Optimización de alumbrado, nuevas luminarias que pasan de las antiguas de vapor de sodio a LED
  - Optimización del sistema de alumbrado del edificio WTC: ejecutada la prueba piloto de una planta y proyectado el resto.
- Factores de conversión a kWh

FACTORES DE CONVERSIÓN A kWh			
COMBUSTIBLE	KWh/litro	KWh/Kg	
Gas Natural	0,0117	15,75	Gasnam
Gas Natural Licuado (GNL)	6,79	15,75	Gasnam
Gas licuado de petróleo (GPL)		12,75	IDAE
Butano		12,44	IDAE
Propano		12,83	IDAE
Gasolina	9,23	12,39	Gasnam
Gasóleo	10,26	12,14	Gasnam
Biodiesel	8,80	10,25	IDAE

## Comunidad portuaria

A\_34 Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

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

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

A\_35 Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra “todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad”.

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

Si   
  En implantación   
  En proyecto   
  No está previsto

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

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

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

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

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

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