

# MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2013





## Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

A pesar de la coyuntura económica, en el año 2013 el Port de Barcelona ha avanzado de manera decisiva en el impulso a la internacionalización del tejido productivo, el desarrollo de acciones orientadas al cliente, la culminación de obras clave de la ampliación y, en definitiva, en el cumplimiento de su misión como facilitador del comercio internacional y al servicio de la economía del entorno.

El buen comportamiento de las exportaciones de contenedores y el rol cada vez más protagonista del Port de Barcelona como hub de algunos tráficos estratégicos, tales como los automóviles o los hidrocarburos, han permitido mantener estable el total de tráfico portuario y que se obtuvieran unos ingresos de 158,9 millones de euros. Una cifra de negocio ligeramente inferior (-1%) a la registrada en 2012 debido a la política de bonificaciones a las tasas de ocupación y de utilización para incrementar la competitividad de los operadores y clientes finales; pero que nos confirma como primer puerto del sistema portuario español, gracias al mayor volumen y variedad de actividad y la especialización en carga de alto valor.

El ejercicio 2013 se ha cerrado con unos beneficios de 74,7 millones de euros, un incremento del 73% motivado por diversos hechos económicos de carácter excepcional que han aportado 24 millones al resultado total. Por otra parte, por primera vez desde el inicio de la ampliación del Port, el cash flow – que ha sido de 91,4 millones de euros (9%) – ha superado el volumen de inversiones de la ejercicio, de 85,5 millones de euros. El dato de generación de recursos, junto con la reducción del endeudamiento a largo plazo con el Banco Europeo de Inversiones en un 4%, garantizan el mantenimiento del plan de inversiones del puerto y permite aligerar la deuda acumulada por la financiación de las obras de la ampliación.

El balance incluye también importantes hitos que ponen de manifiesto la diversificación de nuestra infraestructura y que nos permiten acometer el futuro con optimismo. Seguramente, por los muchos años de espera que le han precedido, una de las principales metas alcanzadas ha sido el acuerdo con el Ministerio de Fomento sobre la financiación de los accesos ferroviarios y el inicio de la licitación de los accesos viarios, que nos permite acercarnos a la solución definitiva para la conectividad terrestre del Port. Por otra parte, con los trabajos de refuerzo del dique del Este se ha completado la última obra marítima de la ampliación.

En cuanto a las instalaciones y los servicios portuarios, el 2013 ha sido testigo del funcionamiento a pleno rendimiento de la terminal BEST y la confirmación del desarrollo de su segunda fase, así como del anuncio de Iberpotash de una inversión de 100 millones de euros en una nueva terminal en el muelle Álvarez de la Campa. Además, la inauguración de Grimaldi Barcelona Terminal refuerza el rol protagonista del Barcelona en los tráficos de SSS, y la puesta en marcha del servicio Servei TP Nova supone una mejora en la conectividad ferroviaria del Port con Perpiñán, Lyon, Toulouse, Lille y París. En términos de calidad, la marca Efficiency Network, con un 70 % del comercio exterior del Port certificado, evidencia la ventaja en eficiencia de las cadenas logísticas implicadas.

En cuanto a la actividad portuaria, a parte del dinamismo ya mencionado en algunos tráficos, se confirma el liderazgo indiscutible en el ámbito de los cruceros, que en el año 2014 esperamos poner aún más de relieve como sede de la feria Seatrade Med. La constitución del Barcelona Clúster Nàutic y la licitación para la nueva Marina de la Bocana Nord son muestra del dinamismo de otros ámbitos del puerto. Un puerto que gestiona todos los aspectos medioambientales de su actividad para minimizar su impacto sobre el entorno, tanto con medidas de control como de prevención.

El Port de Barcelona, como institución pública, ha cumplido un año más su compromiso con el entorno social y económico. Una responsabilidad que ha ejercido con la colaboración del conjunto de la Comunidad Portuaria y que para el personal de la APB a menudo ha supuesto asumir sacrificios importantes, derivados de medidas de carácter general que le afectan directamente. Con la infraestructura a punto y unos servicios de calidad en continuo desarrollo, ahora tenemos por delante el reto principal de captar nuevos tráficos. En este nuevo ciclo, basado en el crecimiento, los profesionales que conforman la realidad de nuestro puerto serán capitales. Quiero agradecer desde aquí su contribución pasada y futura.

Sixte Cambra

Presidente del Port de Barcelona

*Texto Presentación Memoria Corporativa 2013*



## Estrategia

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

Por eso, el presente y el futuro del Puerto pasan por una mejora de las **infraestructuras** (ampliación del Puerto, nuevas terminales, reformas...), nuevos servicios y conexiones del **hinterland** (Puerto en Red) y como valor añadido la **orientación al cliente**, para ganar en competitividad, productividad, calidad y eficiencia.

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.

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

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

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

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

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

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

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

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



## 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, Edifici Est Moll de Barcelona S/N de Barcelona, es el organismo público encargado de la gestión del Port de Barcelona. Depende del Organismo Público Puertos del Estado, que se encarga de la ejecución de la política portuaria del gobierno y de la coordinación y control de la eficiencia del sistema portuario formado por 28 Autoridades Portuarias en las cuales se engloban los 44 puertos de interés general existentes en España.

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) La APB, según las atribuciones que le otorga la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico de prestación de servicios en los puertos de interés general, tiene las siguientes funciones:

- La prestación de los servicios portuarios generales y la autorización y control de los servicios portuarios básicos.
- Ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios.
- Planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto y de las señales marítimas.
- Gestión del dominio público portuario y de las señales marítimas.
- Gestión económica del patrimonio y recursos del puerto.
- Fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tránsito marítimo o portuario.
- Coordinación de las operaciones de las diferentes modalidades de transporte en el espacio portuario.

## Gobierno y calidad de gestión

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

#### La Presidencia

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

#### La Dirección General

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

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

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

##### Presidente del Consejo de Administración

Sixte Cambra

##### Vocal nato:

Francisco J. Valencia Alonso

##### Director general (no consejero):

José A. Carbonell Camallonga

##### En representación de la Administración General del Estado:



Jorge Sánchez Vicente  
Rolando Lago Cuervo  
Emilio Ablanado Reyes

**En representación de la Generalitat de Catalunya:**

Mariano Fernández Fernández  
Jordi Aragunde Miguens  
Ángel Montesinos García  
Joan Amorós i Pla

**En representación de los municipios en que está localizada a la zona de servicio del Port de Barcelona:**

Antoni Vives (Ayuntamiento de Barcelona)  
Lluís Tejedor Ballesteros (Ayuntamiento del Prat de Llobregat)

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

Josep Manuel Basáñez Villaluenga  
Xavier María Vidal Niebla  
José Pérez Domínguez  
Joan Moreno i Cabello

**Secretario (no consejero):**

Román Eguinoa de San Román

**Ceses producidos durante el año 2013:**

**En representación de la Administración General del Estado:**

Isabela Pérez Nivelá (01/08/2013)

**En representación de la Generalitat de Catalunya:**

Antoni Llobet de Pablo (07/06/2013)

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

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

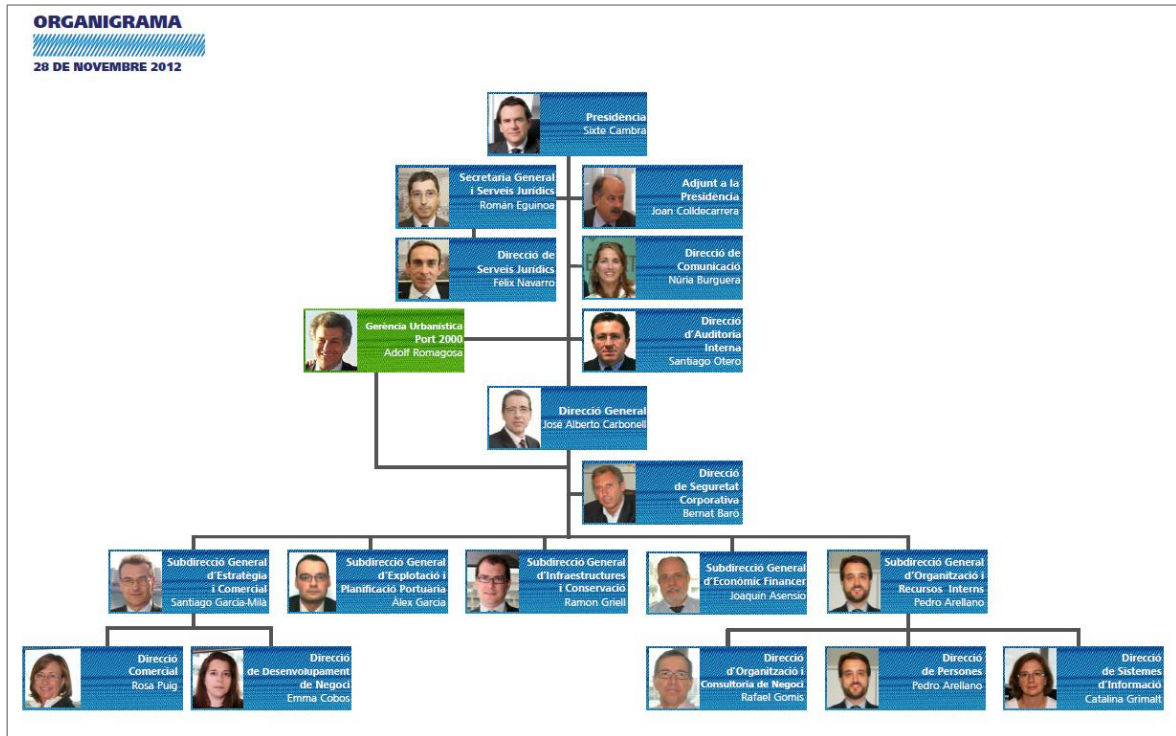
El Plan de Empresa recoge la planificación anual de objetivos e iniciativas de la Autoridad Portuaria. Este año se ha establecido un nuevo procedimiento para elaborarlo y coordinarlo que se aplicarán anualmente

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





I\_05 Comité de Dirección y su estructura



I\_06 Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.

No existe ningún otro comité de apoyo al Consejo de Administración

Infraestructuras y capacidad

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

Características técnicas generales del Puerto

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



## Accesos terrestres y Comunicaciones interiores

### Carretera

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

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

El Port de Barcelona dispone de una línea de autobús 88 propia que recorre el recinto portuario, con origen en la avenida Paral·lel, junto a la estación de Metro Paral·lel de las líneas 2 y 3; y las líneas de autobús 20, 21, 36, D20 y 64.

### 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 externos al recinto portuario

### Red Viaria

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

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

Las principales vías a destacar son:

- Autopista AP-2, que enlaza con el centro del país, Aragón y la A-68 al norte de España y frontera francesa por Irún.
- Autopista del Mediterráneo AP-7, que enlaza al sur con Levante, centro de España y al norte, con la frontera francesa y la red europea de autopistas.
- Autopista AP-9, que enlaza con la AP-7 en la frontera francesa por la Jonquera.
- Autopista C-32, que enlaza con el sur y Levante del país.
- Autopista C-58 a Sabadell, Terrassa y Manresa, que enlaza con el eje del Llobregat y a través del túnel del Cadí con Francia por Puigcerdà y el túnel del Pimorent.
- Autopista C-31, que enlaza con la Nacional II a la frontera francesa.
- Nacional II, al oeste, centro y norte del país.
- Nacional C-17, con la frontera francesa por Puigcerdà.
- Nacional 150, con Sabadell, Terrassa y Manresa.
- Nacional 340, que enlaza con el sur y Levante del país.



### Accesos ferrocarril

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

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

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

- A Puigcerdà (Francia)
- Al centro, oeste y norte del país por: Manresa-Lleida, Sant Vicenç-Lleida, Tarragona-Zaragoza
- Al oeste, sur y Levante del país por: Tarragona-Valencia

#### **Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya**

- A Manresa, Súria i Berga (ancho métrico)
- A Igualada (ancho métrico)
- A Sabadell y Terrassa

### Muelles y funciones de los mismos

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

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

### Actuaciones en infraestructuras

#### Introducción

En el año 2013 la Autoridad Portuaria de Barcelona ha realizado una inversión superior a los 85 millones de euros. De los mismos, más de 77 millones de euros se han destinado al capítulo de las infraestructuras, cifra que representa un 90% de la inversión total.

La mayor parte de la inversión se ha concentrado en las actuaciones relativas a la mejora del dique del Este, la reurbanización del muelle de la Energía, la adecuación de la red ferroviaria al ancho de vía internacional y el desarrollo de la vialidad interna del Port de Barcelona.

A continuación, se describen algunas de las obras y actuaciones más relevantes, todas ellas iniciadas o en fase de ejecución durante el año 2013.

#### Ampliación sur

En el año 2013, la primera fase de la nueva terminal BEST (Barcelona Europe South Terminal) ha alcanzado su pleno rendimiento. La plataforma se completará en años sucesivos hasta adquirir su máxima configuración y capacidad. Localizada en el muelle Prat y gestionada por la compañía Terminal Catalunya (Tercat), filial del grupo chino Hutchison Port Holdings es, tecnológicamente, la más avanzada del Mediterráneo y una de las mejores del mundo.

Asimismo, también cabe destacar, en septiembre de 2013, la firma del protocolo de actuación para coordinar la construcción del nuevo acceso ferroviario al Puerto de Barcelona. En virtud del mismo, la Autoridad Portuaria de Barcelona y el Ministerio de Fomento financiarán al 50% el nuevo acceso ferroviario que dará servicio a la ampliación sur del Puerto de Barcelona. El acceso viario se ha licitado a finales de 2013.

En esta anualidad ha concluido la "Urbanización de la calle 114. Conexión entre la avenida de l'Estany del Port y la calle 114". Se han llevado a cabo los siguientes trabajos:

- Mejorar la capacidad de la intersección, ordenando los movimientos de tráfico existentes, lo que redundará en una mayor fluidez de la circulación y en una mejora de la seguridad viaria.
- Finalizar la urbanización de la Avenida de l'Estany del Port, permitiendo dar continuidad a los itinerarios peatonales y ciclistas.
- Construir vados elevados en los cruces de calzada para peatones y ciclistas.





- Acondicionar los drenajes existentes, por medio de la construcción de nuevos imbornales y red de colectores, evitando así los problemas de inundabilidad de la calzada.

- Mejorar la imagen urbana del área dando uniformidad, en la medida de lo posible, a los tratamientos arquitectónicos y consolidar la zona como un nudo de comunicación de importancia.

A finales de 2013 ha comenzado a ejecutarse la obra "Habilitación línea de atraque muelle Prat (Área Norte)", cuya finalización está prevista para 2014. Esta actuación tiene por objeto la construcción de la superestructura del muelle Prat sobre los cajones constitutivos del muro de muelle, formada por la viga cantil de hormigón armado y las instalaciones que se ubican en ella. El proyecto incluye la habilitación de la línea de atraque relativa a los 500 m de muelle situados más hacia el norte.

En este ejercicio ha finalizado la actuación "Movimiento de precargas (actuación 6). Terminal Prat". Con esta obra, se crea una explanada tras la línea de muelle correspondiente a la Fase I del muelle Prat.

Por otra parte, la definición y ejecución de la "Mejora de la conexión viaria a zonas de ampliación del muelle Prat i del muelle de la Energía", que se ejecuta en la actualidad, posibilitará una accesibilidad segura, tanto al área norte del muelle Prat como a la futura ampliación del muelle de la Energía. Al mismo tiempo, será compatible con la intersección ferroviaria que se produce en ese punto, por el cruce del acceso ferroviario al muelle Prat.

### Muelle Energía

Tras un análisis y valoración del estado del muelle de la Energía, se consideró necesario acometer una actuación de reurbanización que permitiese adaptarlo a las necesidades y estándares actuales.

La actuación "Urbanización del muelle de la Energía", finalizada en esta anualidad, ha consistido en la reurbanización de la zona oeste del muelle de la Energía. Se han reordenado los carriles de circulación y las aceras de varias calles en el ámbito de este muelle. Concretamente, las actuaciones se han centrado en los siguientes puntos: Av. Moll de l'Energia, Av. Moll de l'Energia (interior), calles Port de Genova, Port de Rotterdam, Port d'Alexandria y Ronda del Port. También se ha creado una zona de estacionamiento de vehículos a lo largo del vial del lado mar del muelle de la Energía.

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

La obra "Habilitación de los atraques 32 G y 32 E", consiste en la creación de un nuevo duque de alba constituido por cuatro pilotes de gran diámetro y una superestructura sobre la que se coloca el gancho rápido de anclaje, con una pasarela peatonal de acceso. Por ello, se ha sustituido la pasarela peatonal de acceso al cajón auxiliar del atraque 32 G por un puente estructural, que permite el paso de vehículos y el acceso de las nuevas líneas o tuberías que coloca el concesionario.

### Remodelación de muelles existentes

En este ámbito es destacable la mejora del dique del Este del Port de Barcelona, una infraestructura estratégica que proporciona resguardo al puerto frente a los temporales. Con una longitud superior a los 5 Km, se sitúa paralelo a la costa y configura la forma del puerto. Construido entre los años 50 y 70, los temporales acaecidos a lo largo de la historia han provocado una progresiva degradación en el manto, el filtro y el espaldón de algunas secciones de los diferentes tramos del dique antiguo. Con la finalidad de reparar, reforzar y mejorar los tramos del dique del Este, se planteó una actuación en cuatro fases.

Las obras de "Mejora del dique del Este. Fase 4", finalizadas en este ejercicio, han constituido la cuarta y última fase del proyecto global de mejora del dique del Este antiguo. Se han reparado los taludes y pies de protección de los tramos 4 y 5. Complementariamente, se han llevado a cabo una serie de actuaciones para permitir una circulación adecuada y segura de los vehículos y peatones en toda la zona.

### Pavimentos, accesos viarios y ferroviarios

En el capítulo de las infraestructuras, la Autoridad Portuaria de Barcelona se ha marcado como actuación prioritaria la ejecución de las obras encaminadas a mejorar su red ferroviaria, especialmente la implantación del ancho de vía UIC.



En este contexto se inscribe la ayuda financiera de un millón de euros que fue concedida al Port de Barcelona, a través del programa TEN-T, por parte de la Unión Europea. El proyecto seleccionado para su financiación incluye algunas actuaciones destinadas a adaptar su red ferroviaria al ancho internacional que se han desarrollado a lo largo de este 2013.

La "Adaptación a UIC del contrabucle", forma parte del proyecto financiado con estos fondos europeos. Esta actuación, finalizada en el presente ejercicio, se llevó a cabo con la finalidad de adaptar el tramo I ferroviario, inicialmente en ancho mixto: ibérico y métrico, para el paso de circulaciones ferroviarias en cualquiera de los tres anchos: ibérico, métrico y UIC. Dicho tramo de vía es el denominado comúnmente "contrabucle".

La subvención europea también se ha destinado a financiar parte de la obra "Acceso ferroviario en ancho UIC al muelle de la Energía", cuyo objeto ha sido definir la conexión, en ancho mixto, de la terminal ferroviaria de la nueva terminal de contenedores del muelle Prat y su acceso a través de la calle 4 con las terminales del muelle de la Energía. Esta actuación, finalizada este año, también ha incluido la adaptación de la infraestructura ferroviaria del muelle de la Energía, con la finalidad de permitir el acceso de composiciones ferroviarias provenientes de la terminal de Can Tunis o desde la futura terminal Prat hacia las terminales del muelle de la Energía.

En esta anualidad, ha comenzado la "Ordenación viaria zona III (Urbanización del muelle de Costa), que forma parte de otro proyecto europeo dotado con fondos europeos del mismo programa TEN-T. Las obras se desarrollarán en el muelle en el que se ubica la nueva terminal de short sea shipping de Grimaldi. Además de la urbanización del muelle Costa, se incluye también la reordenación del espacio viario para integrar la terminal, necesaria por el cambio de actividad que se ha producido en este ámbito de la dársena.

Durante los últimos años, la zona norte del recinto portuario se ha transformado, pasando de ser un área industrial a un espacio con características urbanas donde se concentran las estaciones marítimas que prestan servicio en las rutas con destino a Baleares, Italia y Norte de África.

Las obras persiguen incorporar una nueva zona urbana y lograr que los usuarios de la terminal de Grimaldi puedan acceder y salir de la instalación sin entrar en el área restringida del puerto. La obra afectará a 30.873 m<sup>2</sup> de terreno portuario, que se sumarán a los espacios públicos urbanos de Barcelona, donde se procederá a la remodelación, pavimentación, plantación de árboles y colocación de mobiliario urbano.

Este año ha comenzado a ejecutarse la "Ampliación terminal ferroviaria muelle Sur. Fase II B", que finalizará en 2014. Se pretende concluir tanto la ampliación de la terminal ferroviaria del muelle Sur a composiciones de 750 m operativos en todas sus vías, como la adaptación total a la operativa en UIC. Adicionalmente, también se añade el haz de vías en su cabecera norte para permitir el escape de la máquina de tracción a través de alguna vía libre de la terminal.

Con este proyecto se completa la adaptación de todas las vías de la Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB) a ancho mixto, lo que favorecerá el desarrollo de tráfico en anchos IB y UIC. Finalizan así la totalidad de actuaciones previstas para la terminal ferroviaria de TCB.

El proyecto "Ampliación zona de maniobras terminal muelle Sur", actualmente en ejecución, contempla los trabajos necesarios para dejar acabada la ampliación del muelle Sur de la Terminal de Contenedores de Barcelona, para su uso por parte de la empresa TCB. Durante la realización de la ampliación del este muelle se ha instalado el carril lado tierra, quedando por ejecutar los Tie-Down, los Anchor-Pin, elementos protectores del cable de las grúas.

Además, esta actuación comprende la prolongación de la vía de apoyo de la pata terrestre de la grúa de muelle con cimentación profunda de pilotes de gran diámetro y viga/riestra superior de atado y apoyo del carril. También se procede a realizar la pavimentación final de la superficie correspondiente a la zona de maniobra.

A finales del pasado año 2013, el Port de Barcelona inició las obras para la "Urbanización muelle Barcelona" con el objetivo de ampliar las calzadas en la zona central urbanizada del muelle y la mejora del sistema de drenaje. El uso creciente del vial por vehículos pesados de grandes dimensiones, tanto camiones como vehículos de transporte público, hace necesario el aumento de la anchura de los carriles, con lo que se facilitará su operativa.



La remodelación del muelle Barcelona se desarrollará en dos fases: la primera afectará al sentido de acceso al World Trade Center Barcelona (lado norte), mientras que la segunda tendrá lugar en el vial de salidas (lado sur).

En el año 2013 se ha ejecutado la "Ordenación vial Paseo Joan de Borbó (implantación carriles bus)". La reordenación viaria del paseo se ha llevado a cabo con el objetivo de mejorar la circulación vial en esta parte de la ciudad y potenciar la movilidad en transporte público, motivo por el cual se ha creado un carril bus a cada sentido de la vía. Esta actuación ha supuesto una mejora en la conexión de los vehículos entre el barrio de la Barceloneta y la ciudad. Por otra parte, la remodelación dará respuesta a las nuevas necesidades de acceso surgidas en la zona de la Bocana Norte y el paseo de la Escullera.

#### Actuaciones singulares

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

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

En 2013 concluyó la obra "Dragado general 2012 (Dragado de mejora de calados y bordes de muelle 2012)", que se llevó a cabo con la finalidad de recuperar calados en diferentes dársenas y muelles que, por diferentes motivos, habían sufrido variaciones que limitaban la correcta explotación de los mismos. También se han mejorado calados en cuatro zonas de maniobra concretas.

Concretamente, se hacía necesaria la recuperación de calados en diferentes áreas (muelle Poniente, muelle Costa, muelle Contradique, dársena del Morrot, muelle Adosado, muelle Álvarez de la Campa, muelle Príncipe de España, muelle de la Energía y dársena Sur), debido básicamente a la movilización del material de fondo por acción de los sistemas de propulsión de las embarcaciones.

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

Otra actuación singular se inscribe en la zona pesquera del Port, con la Torre del Reloj, icono de la Barcelona marinera que da su nombre al muelle y la Lonja de Pescadores.

La situación precaria de la Lonja, con un edificio obsoleto construido hace más de 40 años, y con graves problemas de corrosión y el planteamiento de reordenación y mejora de todo el muelle del Reloj, llevaron al planteamiento de construir una nueva lonja y dotarla de las instalaciones auxiliares necesarias (fábrica de hielo). También se procederá a reurbanizar toda el área acorde a las nuevas instalaciones y al formato abierto al público de Puerto-Ciudad.

La remodelación del área pesquera debe llevarse a cabo en diferentes fases, ya que la actividad pesquera no será trasladada ni interrumpida durante las obras.

En esta anualidad ha continuado la "Remodelación del área pesquera (instalaciones fábrica de hielo)", que consiste en el suministro e instalación de la maquinaria específica de la fábrica de hielo y que, por su singularidad, se ha considerado necesario segregar de la propia construcción del edificio. También se contempla la definición de todas las instalaciones necesarias para su funcionamiento, que deberán incorporarse al proyecto del edificio o de la obra civil de la fábrica de hielo.

La remodelación supondrá un gran paso hacia la integración puerto-ciudad, ya que se pretende que el área no sólo sea un lugar preparado para la actividad pesquera, con unas instalaciones modernas y eficientes, sino también un lugar del que puedan disfrutar los ciudadanos.

Asimismo, la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Plan Director del Puerto de Barcelona (DIA), hecha pública el 10 de julio de 2000, establece que con el fin 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 arenas equivalentes al transporte neto medio anual calculado en esta zona.

Así, en 2013 se ha llevado a cabo la "Aportación de arenas a la playa situada al sur del Llobregat (7ª aportación)". Como bien indica su nombre, la actuación ha consistido en la aportación de unos 100.000 m<sup>3</sup> de arenas a dragar situadas en las proximidades del dique de Port Ginesta, depositándolas a lo largo



del tramo de costa situado en el término municipal de El Prat de Llobregat (Barcelona), al sur del dique de la margen derecha del río Llobregat desviado.

**I\_09 Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.**

#### Centro Intermodal de Logística (CILSA)

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

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

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

#### Desarrollo de la Red del Puerto de Barcelona

Durante el 2013 la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha seguido desarrollando los servicios de mercado bajo el concepto de **puerto en red**. Este concepto consiste al acercar a los clientes del hinterland la oferta de los operadores marítimos de Barcelona y de los operadores locales, a través de diferentes centros de servicios que forman la red del Puerto y adaptándose a las necesidades de cada mercado.

#### El mercado de Cataluña

Los servicios ferroviarios en Cataluña han alcanzado los 10.331 TUYO el año 2013, que representan un incremento de más del 200% respecto del año anterior (dado por el aumento de tráfico con Tarragona), 104.206 automóviles de SEAT entre la factoría de Martorell y el Puerto, y 385.000 toneladas de graneles (sal y potasas) provenientes de las minas de Súrria y Sallent. Eso demuestra que los servicios ferroviarios son también aptos para distancias cortas.

La principal inversión en infraestructuras del Puerto de Barcelona en el mercado de Cataluña, a excepción del mismo puerto, es la sociedad **Terminal Intermodal del Ampurdán** (TIE, SL), en la cual participa con un 49% del capital. Se trata del conjunto formado por la futura gran terminal intermodal del Faro del Ampurdán y el actual terminal de Vilamalla, ambas situadas al lado del centro de almacenaje y distribución Logística del Ampurdán, en el este de Figueres.

#### El mercado del nordeste interior de España

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

La terminal ferroviaria de tmZ, de 50.000 m<sup>2</sup>, está conectada con la red principal y ofrece un servicio regular, competitivo y de calidad a los operadores ferroviarios y, consecuentemente, a los cargadores de Aragón y regiones vecinas. La ubicación estratégica de Zaragoza, en el eje ferroviario Barcelona-Madrid-Lisboa y centro neurálgico de la red de comunicaciones del norte peninsular, hace que la terminal ferroviaria de tmZ pueda actuar como *hub* para tráficos del Puerto de Barcelona con el resto de España y Portugal.



En este ejercicio 2013 el crecimiento del volumen total de actividad de la terminal a nivel ferroviario ha estado en un 22% y ha registrado 92.284 TUYO con el Puerto de Barcelona.

Otros puntos del nordeste interior peninsular con tráfico intermodal con el Puerto de Barcelona y con importantes crecimientos respecto del año anterior son Villafria (Burgos) con 10.779 TUYO (+216%), Jándiz (Vitoria) con 5.476 TUYO (+112%), y Noain (Pamplona), con 6.479 TUYO gracias al nuevo servicio ferroviario de la terminal BEST del Puerto de Barcelona, inaugurada el mes de septiembre del 2012. Otros son Selgua (Huesca) con 13.900 TUYO y Valladolid con 6.784 TUYO.

#### El mercado del centro ibérico

La implantación en la región de Madrid y el posicionamiento del Puerto en el corredor Barcelona–Zaragoza–Madrid tienen que permitir el desarrollo de la oferta portuaria en el centro peninsular y aumentar la competitividad de los servicios ferroviarios en este mercado.

La presencia del Puerto de Barcelona en este mercado ha sido centrada los últimos años en las inversiones en los dos puertos secos de Madrid, situados en los municipios de Coslada y a Azuqueca de Henares.

La terminal de **Azuqueca** es la terminal multimodal del corredor del Henares en Guadalajara. Está integrada en la ZAL del grupo Gran Europa en Azuqueca de Henares y ocupa una superficie de 60.000 m<sup>2</sup>. La terminal dispone de 2 vías de carga /descarga de 500 metros y una vía de recepción electrificada de 1500 metros, una superficie de almacenes de 6.000 m<sup>2</sup>, un depot de contenedores de 610 TUYO llenos y de 2.090 TUYO vacíos. Dispone de facilidades e instalaciones como recinto Aduanero (ADT y DA). Durante este año 2013, el tráfico ferroviario del Puerto de Barcelona con esta instalación ha sido de 2.467 TUYO manipulados.

#### El mercado francés

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

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

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

Además, en el mercado francés, el Puerto de Barcelona ha participado directamente en el desarrollo de servicios ferroviarios, hasta ahora a través del Barcelyon Express, iniciado el año 2009 y objeto de una ayuda del programa europeo Marco Polo, ha manipulado un total de 4.142 TUYO el año 2013, un 55% más respecto el año anterior.

Asimismo, el mes de diciembre del 2013, se ha operado el primer tren piloto entre Barcelona y Perpiñán, *hub* desde donde se quiere ofrecer a partir de 2014 conexiones frecuentes con las principales localidades de Francia, como Tolosa, Burdeos, Lyon, Paris y Lille.



## 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 volumen de tráfico del Puerto de la Barcelona, se ha mantenido casi con una ligera disminución del 0,3% (en toneladas) respecto del año anterior. En éste 2013, hay que resaltar el buen ritmo que han experimentado las exportaciones (+2,9%) y los transbordos (+23,9%), que hacen que la caída de las importaciones (-9,5%) no afecte al resultado del ejercicio actual.

### Impulso de las exportaciones

Los resultados de tráfico han sido marcados de manera positiva por las exportaciones que han sido una vez más catalizadores de la actividad en el Puerto de Barcelona y han podido recuperar niveles anteriores a la crisis y compensar los efectos de la atonía del consumo interno; pero la caída de las importaciones ha empujado a la baja la cifra de tráfico total del 2013.

El notable impulso experimentado por el tráfico exterior demuestra el creciente esfuerzo que las empresas catalanas están realizando por competir internacionalmente y posicionar sus productos en el mercado global. Los principales receptores de estas mercancías de exportación son China, los Emiratos Árabes y Turquía, otras destinaciones donde las mercancías vehiculadas por el Puerto de Barcelona tienen un peso importante son Argelia, Estados Unidos, Brasil, Arabia Saudí, Marruecos, Singapur, México, Corea del Sur y la India. Eso ha sido posible gracias al gran número de líneas regulares que conectan nuestro puerto con el resto de mercados exteriores han permitido en las empresas del país diversificar al máximo sus exportaciones.

### Escalas

Durante 2013 el Puerto de Barcelona ha recibido un total de 7.727 escalas de barcos, tanto mercantes como de pasaje. La mayor proporción de escalas corresponde a los ferrys (28,2% del total) y los portacontenedores (25,6%). Las naves que atracan en el Puerto de Barcelona son cada vez de mayores dimensiones: el arqueado medio (capacidad comercial de carga de los barcos) aumentó en el 2013 un 0,8% con respecto al año anterior.

El Puerto de Barcelona está conectado directamente con 200 puertos de todo el mundo a través de los 86 servicios regulares ofrecidos por 62 armadores.

### Contenedores

Según los datos acumulados hasta el mes de diciembre, este año las terminales de contenedores del Puerto de Barcelona han manipulado en total 1.720.383 TUYO. La exportación y la importación de contenedores llenos han crecido un 4,3% y 1,6% respectivamente.

Hay que destacar el buen comportamiento de la exportación de contenedores llenos mencionado (+4,3%), que ha cerrado el año con una cifra de 652.530 TUYO, dato que supera sobradamente el máximo alcanzado en el periodo previo a la crisis de 2008.

China, los Emiratos Árabes y Turquía han sido los principales receptores de estas mercancías. En términos absolutos de volumen de carga, China se consolida un año más como el principal socio comercial del puerto barcelonés, con un 17% de la cuota de mercado de contenedores. A continuación se sitúan Argelia y los Emiratos Árabes Unidos. Entre las zonas que más crecen destaca el norte de África, América central y del sur y Rusia.

### Mercancías a granel

Este año 2014 el movimiento de productos sólidos en abundancia ha sufrido una ligera disminución de unas 312 mil MT (-6,7%). A pesar de que se ha consolidado el gran crecimiento de 2013 en cemento y que algún otro producto como la potasa ha seguido creciendo (+30,8%), hay que considerar que 2013 ha esta un año muy productivo con respecto a trigo y otros cereales, de manera que las importaciones de estos productos han sufrido una bajada muy significativa del -43% (cereales y harinas) y -31% (pienso y forrajes). Ésta es una circunstancia habitual y ligada a las oscilaciones de la meteorología.

Vale decir también que existe una tendencia constante a pasar algunos volúmenes de estas mercancías en el contenedor.





Los graneles líquidos han experimentado un aumento de cerca del 17,4% respecto del año anterior situando el total la cifra a 2,7 millones de toneladas.

### Líquidos a granel

Con respecto a los líquidos que se han movido a las terminales especializadas del Puerto, hay que analizar tres grupos separadamente.

Las importaciones de gas natural licuado (LNG) han seguido bajando (-34%) a pesar de las mejoras recibimientos por la terminal. Este hecho va ligado a diversas circunstancias muy evidentes: la entrada en servicio del gasoducto Medgas ha hecho que éste 2013 haya estado el primer año en que el Estado ha recibido más LNG vía cañería que por barco; por otra parte la generación eléctrica se ha producido preferentemente con otras energías y, finalmente, la coyuntura económica hace que el consumo industrial haya también disminuido. Sólo el consumo doméstico ha ligeramente crecido gracias a la ampliación de la red de distribución que llega a más hogares cada día.

Un segundo capítulo, también energético, incluye los hidrocarburos que tienen comportamientos bien diferentes. Por una parte se registran subidas espectaculares de los tráficos de gasolina (+88,3%) y fuel (+107,7%), apoyados en las nuevas instalaciones de transbordo que funcionan en el puerto. Los biocombustibles también participan de esta tendencia con un crecimiento del 16,3%. El gasoil, en cambio, registra una bajada del 30,8%, respondiendo a los aumentos de producción de las refinerías españolas que están especialmente preparadas para producir este combustible y el menor consumo de la automoción.

Finalmente, los productos químicos crecen de más de 200 mil MT (+29,7%) y los aceites y grasas también suben un 9%. Éste es un muy buen indicador de la vitalidad de la industria transformadora de nuestra casa, considerando especialmente que muchas de estas materias delgadas saldrán más tarde, especialmente en contenedor, convertidas en productos con un alto valor añadido.

El total de los graneles líquidos en éste 2013 se de 10,6 millones de toneladas, un 1,71% más que el ejercicio anterior.

### Vehículos

El tráfico de vehículos en las terminales especializadas del Puerto ha presentado un aumento del 6,1% que ha permitido llegar a las 705.374 unidades.

El principal crecimiento en este tráfico se ha registrado en la actividad de transbordo que ha aumentado por encima del 20%. Ésta es una noticia muy positiva en el sentido de que el Puerto está siendo utilizado por más navieras y marcas como hub para su actividad. Este hecho nos permite generar importantes sinergias que contribuyen a ofrecer más opciones para las cargas locales, con un superior nivel de competencia.

Este año 2013, a pesar de haber llegado a mejorar los números de exportación de los años anteriores a la crisis, se tiene que considerar un año de transición en lo que se han puesto en marcha nuevas instalaciones por este tráfico en previsión de los aumentos muy fuertes de producción que esperamos para el 2014 de parte de los fabricantes próximos. El Puerto de Barcelona hace una apuesta decidida para contribuir al éxito del clúster de producción del sector dentro del Estado, y lo hace ayudando a componer las cadenas logísticas más económicas y eficientes posibles para optimizar la competitividad de los fabricantes y de las navieras que deciden operar en Barcelona.

Remarcar los ligeros aumentos tanto de exportación como de importación y la diversificación de orígenes y destinos en este tráfico. La entrada de más países en la rueda del desarrollo genera nuevos mercados y también nuevos núcleos de producción desde donde nos llegan vehículos. Esta actividad es un espejo de la globalización creciente y las nuevas áreas de comercio en el África y a algunas zonas de Asia se venden a sumar a los más tradicionales de Europa y Far East.

### Transporte ferroviario

El tráfico ferroviario de contenedores ha registrado en el pasado ejercicio un incremento del 1, 5%, lo cual supone un total de 148.926 Tuyo llegados o salidos del Puerto por este modo de transporte.

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



Los resultados más positivos han sido registrados por los servicios ferroviarios con la región de Aragón, sobre todo a través de Terminal Marítima Zaragoza (tmZ), desde donde se da servicio en las regiones del nordeste interior y parte del centro peninsular.

Por otra parte, el número de automóviles que han usado el modo ferroviario para salir o entrar del Puerto ha registrado un incremento de cerca del 9% y ha totalizado 179.563 unidades. De esta manera se alcanza una cuota ferroviaria del 32,5% en el tráfico de automóviles.

### *Short Sea Shipping*

El tráfico marítimo de corta distancia representa un 57,4% del total de tráfico en el Puerto de Barcelona considerando todo tipo de mercancías. Concretamente el tráfico RORO, los graneles líquidos, la carga convencional y los automóviles han experimentado una evolución positiva con subidas del 3,3% por el RORO, 16,2% por el caso del granel líquido, 26,2% la carga convencional y 8% los automóviles.

Si nos fijamos en el tráfico que embarca en barcos Ro-Ro o Ro-Pax este año se han movido 304.402 UTI (Unidad de Transporte Intermodal) un 0,9% superior que el año anterior. En particular, las autopistas del mar que dispone el Puerto de Barcelona que permiten transportar carga y pasajeros han sufrido un ascenso favorable del 9,7% referente al tráfico comunitario y del 10,5% en el no comunitario. Las principales destinaciones que han notado un incremento de UTIS (Unidad de Transporte Intermodal) en tráfico RO-RO han sido la zona de Marruecos que se ha incrementado en un 4,3%, la zona de Italia en un 8,8% y la zona de Túnez con un incremento del 22,8%.

Estos valores siguen una tendencia favorable a que hace indicar una posible recuperación de la crisis económica que ha marcado los últimos periodos.

Barcelona sigue siendo el puerto líder en este tipo de tráfico y lo mejor posicionado para el desarrollo de las autopistas del mar en el Mediterráneo. Sigue manteniendo las principales destinaciones y consolidándose dentro del Mediterráneo conectando el Puerto de Barcelona con Génova, Savona, Livorno, Civitavecchia, Porto Torres, Tánger MED, Argel y Túnez.

### **Pasajeros**

Con respecto al total de pasajeros, durante el 2013 han pasado por el Puerto de Barcelona un total de 3,6 millones de personas, un 6% superior que el año anterior motivado tanto por el ascenso en el tráfico de cruceros como en el de ferrys de línea regular.

### **Cruceros**

Un total de 2.599.232 pasajeros de crucero han pasado durante el año 2013 por el Port de Barcelona. Esta cifra muestra la consolidación de este tipo de tráfico en nuestro puerto y la confianza depositada por los armadores en el Mediterráneo ante el complicado momento económico que vive Europa.

Cerca del 60% de la cifra total de pasajeros han iniciado y acabado su crucero en Barcelona, ciudad que se posiciona como puerto base de gran importancia para la industria. El Port de Barcelona continúa siendo líder europeo en el tráfico de cruceros y cuarto puerto a nivel mundial.

La Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona ayuda a consolidar los vuelos internacionales creando nuevas rutas directas así como aumentando las frecuencias de las ya existentes con origen en Barcelona y destino a las principales ciudades de América, Asia y Oriente Próximo. Ello incrementará la capacidad del Port de Barcelona para atraer cruceristas desde estos lejanos países.

El Port de Barcelona cuenta hoy con siete terminales especializadas que disponen de los más elevados estándares de seguridad y siguen estrictamente la norma del International Ship and Port Security Code (ISPS Code). Además, durante el 2013 se ha concretado la construcción de una nueva terminal en el Muelle Adosado (Terminal E) así como la ampliación de la existente Terminal D (Palacruceros).

Cabe destacar la superación de la inspección de la nueva regulación de la Unión Europea (CE) 2005/65, que sistematiza la aplicación de medidas que el ISPS consideraba meras recomendaciones para los puertos europeos.

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



Para promocionar el Port de Barcelona como puerto de cruceros, éste ha estado presente un año más en la feria internacional más importante del sector, la Seatrade Cruise Convention en Miami al igual que en la Seatrade Europe celebrada en Hamburgo. Además, como miembro del Comité de Dirección de Medcruise, el Port de Barcelona ha participado en dos asambleas generales de esta asociación: Madeira y Alanya (Turquía).

El Port de Barcelona ha sido escogido para la organización y celebración del Seatrade Med 2014, la feria profesional más importante de cruceros del Mediterráneo, que tendrá lugar entre el 16 y el 18 de septiembre de 2014.

#### Ferrys

En relación con el embarque y desembarque de pasajeros en ferrys de líneas regulares, se han trasladado un total de 1.028.897 pasajeros los que supone un 1,6% superior que el periodo anterior, de los cuales, 645.376 son pasajeros cabotaje nacional, un 3,5% superior al año anterior.

Con respecto a los pasajeros de cabotaje comunitario que han embarcado y desembarcado en el Puerto de Barcelona, han sido 295.438 un 3,2% superior al 2012.

	2010	2011	2012	2013	%
Tráfico Total	42.978.278	43.047.708	41.507.052	41.391.199	-0,30%
graneles líquidos	11.554.721	10.763.501	10.431.485	10.609.949	1,70%
graneles sólidos	3.541.926	3.520.321	4.685.744	4.373.720	-6,70%
Mercancia general	8.677.073	8.903.263	8.968.891	9.425.537	5,10%
Mercancia contenerizad	19.204.557	19.860.623	17.420.826	16.981.993	-2,50%
Pesca	2.723	3.036	2.800	2.594	-7,40%



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

*Acumulado diciembre 2013*

### TRÁFICO SEGÚN ORIGEN Y DESTINO

Áreas geográficas (Toneladas)	Acumulado mensual		
	2012	2013	%
España	7.272.087	7.285.527	0,2%
Italia y Francia	5.305.526	5.578.149	5,1%
África del Norte	4.753.221	4.828.266	1,6%
Extremo Oriente y Japón	3.936.578	3.842.115	-2,4%
Europa	2.393.165	3.075.717	28,5%
Mediterráneo Oriental, Mar Negro, Caspio y Próximo Oriente	3.257.072	2.890.517	-11,3%
Golfo Pérsico y Mar Árabe	3.520.043	2.608.321	-25,9%
Sudamérica (Atlántico)	2.810.297	2.467.478	-12,2%
África Occidental	1.502.343	2.191.720	45,9%
Sudeste Asiático	1.610.596	1.672.291	3,8%
Golfo de México (México y EE.UU.)	1.072.657	910.818	-15,1%
Centro América y Caribe	764.227	777.855	1,8%
Pakistán, India, Sri Lanka y Bangladesh	845.537	756.971	-10,5%
Mar Rojo	627.806	675.419	7,6%
Norteamérica (Atlántico)	489.956	482.106	-1,6%
Sudamérica (Pacífico)	387.009	396.529	2,5%
África del Sur y del Este y Océano Índico	312.265	369.528	18,3%
Australia, Nueva Zelanda e Islas del Pacífico	231.577	244.675	5,7%
Canadá (Atlántico) y Grandes Lagos	261.520	161.781	-38,1%
Área desconocida (Tara de contenedores vacíos)	89.534	109.177	21,9%
Norteamérica (Pacífico)	64.038	66.240	3,4%

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

El porcentaje de la cifra de negocio que representan los cinco principales clientes de la APB es del 25,6%

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

- Catalunya es la principal región importadora y exportadora de España con un peso del 25% en el comercio exterior marítimo de España.
- En este contexto, el Puerto de Barcelona es la principal puerta de entrada y salida del comercio exterior marítimo catalán con una cuota de mercado del 71%.
- Como se observa en la tabla adjunta todos los principales sectores de relevancia del comercio exterior marítimo catalán y por ende de su tejido empresarial e industrial, utilizan mayoritariamente las instalaciones del Puerto de Barcelona para vehicular sus flujos de comercio.
- Una de las características del sector exterior catalán es su elevado grado de diversificación englobando una amplia gama de sectores productivos: productos energéticos, alimentación, industria automoción, química, metalurgia.... a los que el Puerto de Barcelona da respuesta adaptándose a sus necesidades.



2013 Principales segmentos de tráfico	Comercio Exterior Marítimo de Cataluña			Cuota Mercado del Port de Barcelona		
	Export.	Import.	Total	Export.	Import.	Total
ENERGÉTICO	7%	25%	17%	41%	55%	52%
BIENES DE EQUIPO	18%	10%	14%	75%	73%	74%
AUTOMOCIÓN	17%	8%	12%	93%	88%	91%
ALIMENTACIÓN	10%	10%	10%	76%	64%	69%
QUÍMICA ELABORADA	15%	5%	9%	88%	91%	89%
QUÍMICA PRIMARIA	7%	9%	8%	38%	58%	50%
TEXTILES Y PIELES	4%	12%	8%	59%	83%	78%
PIENSOS	2%	7%	5%	90%	46%	53%
MINERALES Y METALURGIA	5%	4%	4%	74%	75%	75%
RESTO SECTORES	15%	10%	12%	80%	71%	76%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>75%</b>	<b>67%</b>	<b>71%</b>

Nota: Cálculos en base al Valor (€) del comercio exterior marítimo de Catalunya (excluido crudo de petróleo)

#### 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.

#### L\_15 Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

	2010	2011	2012	2013
Concesiones y Autorizaciones	342	377	366	372

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	185
Autorizaciones	153
Otras	34



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

	2010	2011	2012	2013
Superficie para concesiones (m <sup>2</sup> )	4.824.548	4.824.548	5.005.767	4.894.017

**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 2013 es el 92,05% sobre el total de tráfico de mercancías.

**Calidad de servicio**

**I\_18** Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto.

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

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

The screenshot shows a website navigation menu with options: Información corporativa, Perfil del contratante, Memoria anual, Estadísticas, Trámites SAU, and Registro SSPP. A search bar is visible with the text 'BUSCAR'. The breadcrumb trail reads: AUTORIDAD PORTUARIA > PERFIL DEL CONTRATANTE > LICITACIONES EN CURSO > 2014. The main heading is 'PERFIL DEL CONTRATANTE' followed by 'Licitaciones en curso'. Below this, there is a year selector '2014 / 2013 / 2012' with '2013' highlighted. The text states: 'En esta sección encontrará información sobre los concursos y otros proyectos de licitación pública iniciados por la Autoridad Portuaria de Barcelona. Otros concursos y licitaciones se encuentran en la Sede electrónica.' It also includes a link to a 'formulario' for consultations and a note that information is also available at 'www.contrataciondelestado.es'.

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

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

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

3. Tramitaciones y resoluciones





Servicio de Acceso Unificado

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

Información corporativa	Perfil del contratante	Memoria anual	Estadísticas	Trámites SAU
AUTORIDAD PORTUARIA > TRÁMITES SAU > OFICINAS				
<b>TRÁMITES SAU</b>				
<b>Oficinas</b>				
<b>Servicio de Acceso Unificado</b> Edificio Este del World Trade Center, planta baja Muelle de Barcelona s/n 08039 Barcelona Horario: de 08:00 h. a 19:00 h. Horario agosto: de 08:00 h. a 15:00 h. Tel.: Tel.: 93 298 60 00 Fax: Fax: 93 298 60 01 <a href="mailto:sau@portdebarcelona.cat">sau@portdebarcelona.cat</a>		<b>CI-SAU</b> Servicio de atención para operaciones con contenedores Edificio TIR Av. Álvarez de la Campa, s/n, planta baja <b>Horario: de 07:30 h. a 20:00 h.</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>		

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

Durante el 2013 el SAU ha atendido 17.418 consultas telefónicas y ha tramitado 107.146 documentos.

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

Hay que resaltar también que, a pesar del momento de recesión económica general que se está sufriendo y el mal momento que atraviesa el sector del transporte, al SISÁIS se han gestionado un total de 15.504 gestiones asociadas al transporte de contenedores y 26.101 preavisos.

	2009	2010	2011	2012	2013
Llamadas telefónicas	80114	72360	66792	21205 (*)	17418
Documentos tramitados	91898	121530	152273	126732	107146
Documentos registrados	11880	10622	12944	32415	30401
Cobros realizados	38042	45694	52445	23933	18598
(*) a Partir del 2012 no están incluidas las llamadas atendidas por la centralita del Puerto					



### Trámites electrónicos

En el marco del proyecto e-SAU se promueven y trabajan iniciativas que permiten gestionar por medios electrónicos trámites para los cuales se requería el desplazamiento de personas y documentos en papel. Este proyecto redundará 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.

Desde el SAU se impulsa la utilización de los medios electrónicos para la solicitud de servicios como, por ejemplo, las autorizaciones de transportes especiales, las solicitudes de pliegos de licitaciones o los pagos de facturas. Éstos y muchos otros trámites ya se pueden realizar en línea o telefónicamente.

Promoviendo esta línea y dentro del año 2013, hay que destacar el fuerte incremento de gestiones que tienen que ver con el transporte de contenedores solicitadas o iniciadas desde la Web.

En concreto se trata de la gestión del envío de preavisos en conductores que disponen de Autorización Genérica para el desarrollo de la actividad de transporte terrestre de contenedores al Puerto de Barcelona o que pertenecen a una empresa con autorización.

Desde el último trimestre del año este trámite pasó de ser un trámite 100% presencial, a ser en un mes del 35% telemático.

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

AUTORIDAD PORTUARIA > TRÁMITES SAU > TRÁMITES EN LÍNEA

TRÁMITES SAU

## Trámites en línea

[Servicio de transportes especiales](#)

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

[Servicio de recogida de pliegos](#)

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

#### La marca de Calidad del Puerto de Barcelona, Efficiency Network.

Enmarcada en la mejora continua de los procesos portuarios, la **Marca de Calidad** ha seguido trabajando en la medida y en la aportación de información, pero también en la certificación de todas aquellas empresas que se esfuerzan al cumplir unos estándares de servicio que sueñan transversales a su organización y que afectan al paso de la mercancía por el Puerto.

En este sentido, el año 2013 ha sido un año de consolidación por la Marca de Calidad. Ya se han certificado un total de 65 empresas, y aquellos procesos gestionados a través de cadenas de empresas certificadas tienen unos estándares de eficiencia más elevados que la media general del Puerto. Estas cadenas de servicio dan alcance además del 65% de los contenedores llenos que se mueven por el Puerto de Barcelona.

Por otra parte, se ha desarrollado y puesto en marcha un producto innovador en un entorno logístico como el nuestro: el **Brand Center**, un portal donde las empresas interactúan con los gestores de la marca y disponen de toda aquella información que les permite mejorar la comunicación de su certificación, y gestionar las auditorías recibidas. Este Centro se una apuesta innovadora a nivel sectorial y que pretende ayudar a consolidar la marca como herramienta de cambio cultural.

También hay que destacar que durante el 2013 se han llevado a cabo una serie de jornadas dirigidas tanto a gerentes como técnicos de las empresas certificadas y las administraciones colaboradas con el objetivo de seguir profundizando en la mejora del servicio. En total han participado más de 200 personas, y la mayoría de los asistentes han pedido que se siga con este tipo de encuentros



empresas y administraciones con el fin de profundizar ente los intercambios de experiencias y encontrar vías de mejora conjunta.

Otro de los proyectos que ha iniciado la Marca de Calidad se la definición de nuevos Compromisos de eficiencia por los procesos relativos a los servicios en el barco, definiéndose 5 líneas de trabajo que a mediados de 2014 tienen que dar como resultado una nueva batería de compromisos de Calidad y la consecuente ampliación del alcance de la Marca en todas aquellas empresas y administraciones que están relacionadas con estos servicios.

**I\_20 Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio prevista en el artículo 19.2.b. de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.**

Hay 9 empresas acogidas a bonificación que representan un volumen de tráfico del 53,3% (o un 57,9% del tráfico total movido por terminales concesionadas).

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

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

Durante el ejercicio 2013, el SAC ha atendido un total de 1.394 consultas y reclamaciones, de forma completamente personalizada.

Se han recibido un total de 771 consultas, distribuidas según la siguiente tipología:

- 42% huelgas y paros
- 21% inspecciones
- 11% paso de la mercancía
- 9% servicios
- 5% conceptos tarifarios
- 5% procedimientos
- 3% conceptos varios
- 2% documentación
- 2% análisis de coste

Y en cuanto a las 623 reclamaciones recibidas, la distribución es:

- 30% integridad de la mercancía
- 25% inspecciones
- 11% coste portuario
- 10% operativa del transporte terrestre
- 8% operativa marítima, paros de servicios, otros
- 7% operativa portuaria
- 5% proceso documental
- 4% ferrocarril



**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.**

	2010	2011	2012	2013
	%	%	%	%
Contenedores (excluidos tránsitos)	7,95%	10,73%	11,32%	10,71%
Automóviles (excluidos tránsitos)	15,79%	29,87%	32,48%	30,82%

## Comunicación Institucional

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

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

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

Divulgar la importancia del Puerto como motor económico y generador de riqueza es uno de los objetivos comunicativos del Puerto de Barcelona. La tarea comunicativa de esta infraestructura clave es tan variada y extensa como sus ámbitos (somos 5 puertos en 1) y sus públicos. El Puerto tiene que dar a conocer las informaciones más relevantes de su día a día tanto entre la ciudadanía, que tiene un conocimiento muy genérico de esta infraestructura, como entre su Comunidad Portuaria –justo en el otro extremo del espectro–, pasando por sus clientes y usuarios, así como entre las instituciones.

Esta información se vehicula a través de los medios de comunicación con los cuales se mantiene una relación diaria y directa. A pesar de la diversidad de públicos, que requiere adaptarse a cada uno de ellos, hay un valor fundamental que guía la estrategia de comunicación del Puerto de Barcelona: la transparencia. Tanto en el contacto directo con los medios (ruedas de prensa, llamadas telefónicas, visitas al Puerto, etc.) como en todas las comunicaciones escritas (notas de prensa, presencia en la red, folletines, etc.), el Puerto de Barcelona comunica de forma honesta, clara y abierta porque así es cómo entendemos la comunicación.



En este sentido, las nuevas tecnologías han facilitado la transparencia informativa. Actualmente, ya no sólo los periodistas sino toda la ciudadanía, tiene acceso a las informaciones que emite el Puerto de Barcelona, tanto a la página web ([www.portdebarcelona.cat](http://www.portdebarcelona.cat)) como a las diferentes redes sociales (Twitter con más de 2.500 seguidores, Youtube, LinkedIn, etc). Eso nos ha permitido acercarnos todavía más a nuestro público, acortar distancias y, en definitiva, acercar el Puerto a todo el mundo.

Asimismo, las áreas de Imagen y Servicio Lingüístico redondean la información que transmitimos con una imagen cuidada y un uso esmerado de nuestra lengua.

**2013**

2013 ha estado un año lleno de acontecimientos en el Puerto de Barcelona. En el ámbito ciudadano, el Puerto Vell ha acogido en sus aguas diversas pruebas de los Campeonatos del Mundo de Natación asimismo, se ha constituido el Barcelona Clúster Náutico, una agrupación formada por diversas empresas y entidades públicas que pretende posicionar la ciudad y su área metropolitana como referente del sector náutico en el Mediterráneo y en el mundo.

El Puerto de Barcelona también ha querido participar a los actos que organizan la prensa portuaria como los XV Premios a las Mejores Iniciativas Logísticas del Vigía, o el 20º aniversario de uno de los referentes de la prensa escrita portuaria, Diario del Puerto.

Como es habitual, el Puerto ha recibido la visita de algunos consejeros del Gobierno de la Generalitat que se han interesado por las últimas novedades del Puerto, así como de representantes de todo el Estado español y de otros países, misiones comerciales, empresas y puertos. De la misma manera, el Puerto de Barcelona ha realizado diversos viajes empresariales, entre los cuales destaca la misión comercial en Colombia (fotografía X) y las diversas ferias en las cuales ha participado.

2013 también ha sido un año de estrenos. Entre los más importantes hay que destacar que Grimaldi Group ha inaugurado la nueva terminal de transporte marítimo de corta distancia, Grimaldi Terminal Barcelona, con una inversión de 20 millones de euros. Y en el muelle de la Energía, el mes de abril entró en funcionamiento la nueva terminal de hidrocarburos de Tradebe, que ha supuesto una inversión de 65 millones de euros.

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

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

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



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

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

### Consejo Rector y grupos de trabajo

El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria tiene el objetivo de 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 2013 ha celebrado dos reuniones del Comité Ejecutivo, en las que se han presentado los avances y trabajos realizados por cada uno de los grupos de trabajo:

#### Fórum Telemático

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

- Nuevo procedimiento de solicitud del servicio de aguada.





- Ampliación del procedimiento de intercambio de datos entre terminales y la APB.
- Ampliación del procedimiento de levante sin papeles de exportación, para el tráfico de automóviles.
- Mejora del procedimiento de inspección no intrusiva (escáner de contenedores).
- Nuevo procedimiento para la consulta de datos aduaneros en las nuevas puertas automáticas de salida de las terminales de contenedores.
- Actualización de los procedimientos de presentación de declaraciones sumarias y manifiestos de carga en la ventanilla única del Port.
- Actualización del procedimiento integrado de escaleras.
- Actualización del procedimiento de declaración de mercancías peligrosas.

Proyectos en curso:

- Mejora del procedimiento de solicitud de manos de estiba.
- Nuevo procedimiento de entrada y salida de contenedores vía terrestre.
- Actualización y difusión del mapa de procesos del Port de Barcelona.

### Innovación

En colaboración con las empresas de la Comunidad Portuaria, continuación de los programas Seventh Framework Programme y Marco Polo y la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T).

Nuevos proyectos en el marco de la TEN-T:

- CLYMA (2013-2015).
- B2mos (2013-2015).

*-Reinforcement of Short Sea Shipping in the Port of Barcelona through the development of a maritime station (2013-2014).*

Además, el Port de Barcelona ha actuado como promotor, observador y usuario de los programas Widermos, Monalisa 2.0, Optimed e i-freightMed.

### Responsabilidad Social Corporativa

- Subgrupo de Calidad Ambiental: seguimientos de la recogida integral de residuos en las concesiones del Port y del grupo de compra de energía eléctrica y celebración de unas jornadas técnicas divulgativas.
- Subgrupo de Prevención de riesgos laborales: participación en un simulacro en la terminal de TCB, con seguimiento de la operativa de asistencia sanitaria de urgencias; curso sobre actuación en caso de accidente; I Jornada de Obras para la Comunidad Portuaria; y XI Jornada Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria.
- Subgrupo de Responsabilidad Social Corporativa: colaboración en la 3ª Comida Solidaria del Port de Barcelona y la campaña "Navidad solidaria del Port".

### Transporte terrestre

El Consejo de Administración de la APB ha aprobado las modificaciones al Pliego de condiciones particulares de las autorizaciones genéricas (AG) y las autorizaciones esporádicas (AE) para el desarrollo de la actividad del transporte terrestre de contenedores en el Port de Barcelona.

En cuanto al transporte ferroviario, a lo largo de 2013 se ha completado la transformación al ancho UIC de las vías dentro del puerto y se ha firmado un protocolo de colaboración para el impulso y consecución de un nuevo acceso ferroviario.

### Marketing y comercial

Entre las acciones comerciales y de promoción promovidas desde este grupo destaca este año la contribución de Mercabarna para potenciar servicios marítimos regulares y la participación en diversas ferias, presentaciones y conferencias.

Se han elaborado informes sobre las conclusiones comerciales de la misión en Colombia y sobre el contenido de las presentaciones que se refiere a clientes, y se han propuesto destinos para próximas



misiones comerciales. También se ha iniciado un proyecto de *benchmarking* referente a puertos europeos.

### Short sea shipping (SSS)

Temas tratados en el seno de este grupo de trabajo:

- *Benchmarking* con otras aduanas españolas.
- Análisis de los resultados de la comisión de *ferroutage*.
- Debate sobre el estado actual de los transportes de carretera.
- Actualización sobre la información de los nuevos espacios del Port de Barcelona.
- Adelanto de datos del estudio sobre tráfico ro-ro, encargado por la Organización de Estibadores Portuarios de Barcelona.
- Reanudación del seguimiento del inicio de daños en las terminales de SSS. Se ha observado una clara disminución.

Además, durante el año se ha ido informando sobre las actividades de la asociación Short Sea Promotion Center (SSPC) y las acciones comerciales relacionadas con el SSS, entre las que destacan: la participación en ferias como Fruit Logistic, en Berlín; Med Fel, en Perpiñán; Transport Logistic, en Múnich; el II Encuentro Hispano- Marroquí; la presentación de los servicios SSS del Port, realizada en Tanger Med; la Jornada Logística sobre África, organizada por el Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña, y la II Jornada anual de la Asociación SSPC celebrada en Gijón.

### Calidad

La Marca de Calidad ha seguido haciendo mediciones y aportando información, así como certificando las empresas que aplican unos estándares de servicio transversales relativos al paso de la mercancía por el Port. En 2013 se han certificado 65 empresas.

Se confirma que los procesos gestionados a través de cadenas de empresas certificadas –que representan el 65% de los contenedores llenos que se mueven en el Port de Barcelona– tienen unos estándares de eficiencia más elevados a la media del Port.

Otras actuaciones:

- Puesta en marcha del portal Brand Center, en el cual las empresas interactúan con los gestores de la marca.
- Jornadas para gerentes y técnicos de empresas certificadas y administraciones colaboradoras, con el objetivo de profundizar en la mejora del servicio, y en que han participado 200 personas.
- Definición de nuevos compromisos de eficiencia de los procesos relativos a los servicios de la Marca de Calidad.

### Servicio de Inspección Fronterizo

- Evaluación de las explanadas exteriores de los muelles de carga para facilitar la apertura de los contenedores y evitar la caída de la mercancía.
- Conexión vía web para poder consultar el estado de las inspecciones ([www.portdebarcelona.cat/PIF](http://www.portdebarcelona.cat/PIF)).
- Instalación en la Sala de Agentes de Aduana de equipos informáticos en modalidad de *kiosk* para agilizar el despacho aduanero.
- Realización de una auditoría al Servicio de Inspección de Sanidad Animal y en las instalaciones del Área PIF, superada con éxito.



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

**PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES Y PROYECTOS**

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

**Organizaciones internacionales**

En 2013 el Port de Barcelona ha mantenido su participación y liderazgo en organizaciones portuarias internacionales, con el objetivo de fortalecer el diálogo y el intercambio de conocimientos con otros puertos. De esta manera se pretende alinear la estrategia del Puerto con las tendencias del transporte y seguir de cerca las nuevas legislaciones, especialmente la política de transportes europea.

Así, este año ha accedido a la primera vicepresidencia de la Asociación Internacional de Puertos (IAPH , International Association of Ports and Harbours) y se prevé que ostente la presidencia a partir de 2015 . El nombramiento tuvo lugar durante la 28ª conferencia bianual, celebrada en Los Ángeles (EEUU), con la asistencia de 700 delegados de la industria, organizaciones internacionales y autoridades. Los puertos miembros de la IAPH representan un 85% del tráfico mundial de contenedores y el 60% en toneladas.






Destaca también el liderazgo del Port de Barcelona en el European Sea Ports Organisation (ESPO), que le ha permitido participar en la fase final del establecimiento de la nueva Red Transeuropea de Transportes (TEN- T), aprobada por el Parlamento Europeo el 19 de noviembre, y seguir de cerca el proceso legislativo de propuesta de revisión de la política europea de puertos.

Igualmente resulta relevante el rol del Port de Barcelona en la promoción de los puertos del Mediterráneo noroccidental a partir de la asociación Intermed, que integra junto con los puertos de Marsella y Génova. Durante la asamblea del mes de octubre se nombró como nuevo presidente Jean - Claude Terrier, máximo responsable del puerto francés.



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

**Proyectos internacionales**

Con participación del Port de Barcelona

Período	Proyecto	Acción	Programa
2013 – 2015		Aplicación del concepto de corredor verde a una sección del corredor mediterráneo de la TEN-T: el eje Lyon-Madrid.	
2013 – 2015		Simplificación de los procedimientos administrativos para el SSS y reducción de los obstáculos al comercio intracomunitario.	
2013 – 2014	Reinforcement of Short Sea Shipping in the Port of Barcelona through the development of a maritime station	Adaptación del muelle Costa, incluida la nueva terminal de <i>short sea shipping</i> , los nuevos accesos y la urbanización del entorno.	

Con apoyo del Port de Barcelona

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2013 – 2014		Optimización de las infraestructuras ferroviarias para mercancías, a través de la creación de comités de desarrollo de servicios de carga.	



2013 – 2015		Aplicación del concepto de corredor verde a una sección del corredor mediterráneo de la TNT-T: el eje Lyon-Madrid.	
2013 – 2015		Continuación del proyecto MonaLisa, para la mejora de la Seguridad, el cumplimiento ambiental y la eficiencia del transporte marítimo.	
2013 – 2014	Flexible LNG bunkering value chain on the Spanish Mediterranean coast	Identificación de los requerimientos para sobrepasar las barreras al desarrollo de <i>bunkering</i> de GNL en los barcos del Mediterráneo.	
2013 – 2015	<b>OPTIMED</b>	Creación de una innovadora plataforma logística virtual orientada al tráfico ro-ro en el arco tirreno y en el sureste mediterráneo.	

### Relaciones con organismos vinculados al mercado chino

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

#### Casa Asia

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

Cátedra de Logística de la China Europe International Business School de Shanghai (CEIBS)

El Port de Barcelona ha continuado patrocinando esta cátedra, fruto del acuerdo con la CEIBS, que este 2013 ha sido considerada como la mejor escuela de negocios de China y la 17ª del mundo, según el Financial Times.

Con el objetivo de profundizar los conocimientos sobre el mercado chino y promover el diálogo entre los diferentes agentes de la cadena de suministro, las acciones más destacadas de la cátedra durante el ejercicio han sido:

Organización de la jornada "Los retos de la exportación en China", en la escuela de negocios IESE de Barcelona, con la intervención de empresas y entidades de primer nivel.

Investigación sobre procesos y plataformas tecnológicas para reducir los tiempos y costos en el comercio internacional entre Europa y Asia. Ha llevado a firmar un convenio de colaboración entre las plataformas telemáticas de los puertos de Barcelona y Shanghai, PortIC y de Shanghai E & P International.

Publicación del libro *The Chinese Automotive Industry in 2012*, fruto de la colaboración de la cátedra con el Centro de Investigación de la Industria de Automoción China del CEIBS. Se trata de un profundo análisis del sector en China, que ya es el principal fabricante del mundo de vehículos.

#### Organizaciones nacionales

En el ámbito estatal, el Port de Barcelona es miembro de las asociaciones:

- \_ Asociación Española de Promoción del TMCD (Transporte Marítimo de Corta Distancia),
- \_ Federación Española del Café (FEC-ANCAFE),
- \_ Barcelona Centro Financiero Europeo,
- \_ Asociación Española del Gas Natural para la Movilidad (GASNAM).

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



## Promoción comercial

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

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

A través de la especialización en los diferentes productos estratégicos del puerto –contenedores, automóviles, short sea shipping, graneles líquidos y sólidos y cargas de proyecto–, el Departamento Comercial ha continuado la línea marcada el ejercicio anterior de dar apoyo a sus clientes. Conociendo las necesidades de armadores, consignatarios, transitarios y usuarios finales, este departamento desarrolla acciones comerciales y operativas encaminadas a incrementar la eficiencia de las empresas usuarias y los operadores del Port de Barcelona y darles apoyo para que puedan desarrollar su labor comercial en las mejores condiciones.

En 2013 se ha mantenido prácticamente la estructura de las acciones comerciales de los años anteriores. Por un lado, se han aplicado las bonificaciones comerciales permitidas por la aplicación de la ley, actuaciones que han repercutido directamente sobre los clientes. Por otro lado, se ha impulsado la presencia en ferias y congresos o la participación en foros y conferencias especializadas.

#### **Presencia en ferias y congresos**

La presencia en las diferentes citas del panorama ferial se decide después de una cuidadosa valoración de la oferta global. Para la selección final se tienen en cuenta los ámbitos más propios de la Comunidad Portuaria y, a la vez, los más genéricos, como la logística y el transporte terrestre y marítimo. Este año, sin embargo, la restricción presupuestaria ha sido de nuevo decisiva a la hora de dimensionar la participación.

La gran cita europea de la logística ha sido la feria transport logistic, que se celebra cada dos años en Múnich. Aparte del tráfico de contenedores, se ha potenciado el short sea shipping, en continuo desarrollo y avalado por la capacidad del Port de Barcelona para llegar con solvencia a los países de la cuenca mediterránea, es decir, en tiempo y calidad adecuados. También se ha hecho difusión de las conexiones ferroviarias, especialmente en ancho de vía europeo y con el hinterland de Francia.

En el continente americano el Port de Barcelona ha participado nuevamente en la feria Intermodal de Sao Paulo, en esta ocasión conjuntamente con transitarios de ATEIA. En un mercado como el brasileño, en el que prácticamente no se ha notado la crisis, esta cita ha servido para consolidar contactos con armadores, operadores logísticos y puertos. De las reuniones mantenidas se ha deducido una perspectiva de crecimiento continuado para los próximos años, ligada a actos de especial relevancia como el Mundial de Fútbol del 2014 y las Olimpiadas en Río de Janeiro del 2016. También se han hecho propuestas de convenios de colaboración con los principales puertos brasileños para desarrollar tráficos estratégicos.

El mercado chino es desde hace años foco de atención prioritario del Port de Barcelona, ya que representa su mayor volumen de negocio. En 2013 la estrategia de actuaciones en este mercado ha tenido continuidad con la aplicación del convenio de colaboración con la WCA Family y la China International Freightforwarders Association (CIFA). Así, el Port ha estado presente en el encuentro de la red WCA celebrada en Xiamén y el evento de Bangkok y participado en las conferencias dedicadas al heavy lift (cargas de proyecto). Además, con la celebración del encuentro internacional de transitarios en Barcelona, el Port ha contribuido al acercamiento de la comunidad logística asiática a la ciudad.

En cuanto a la zona mediterránea, el II Encuentro Hispano-marroquí del Sector de Transporte y Logística ha citado en Tánger a los principales operadores y transitarios que operan entre ambos países, y sobre todo con el puerto de Tanger Med. La delegación del Port de Barcelona, junto con representantes de la Aduana de Barcelona y los armadores locales, han podido acercar sus servicios a la comunidad logística marroquí, para intentar potenciar los tráficos entre las dos regiones.

Como es habitual, en el mes de junio en Barcelona ha tenido lugar el Salón Internacional de la Logística (SIL). El Port ha vuelto a reunir en un solo stand a la Comunidad Portuaria de Barcelona –representada por las asociación de transitarios (ATEIA), de empresas estibadoras y de consignatarios de buques así como el Colegio de Agentes de Aduanas– y ha liderado la participación en los diferentes encuentros y conferencias celebradas en el marco del salón, en especial en el Foro del Mediterráneo.



En cuanto a productos específicos, el Port de Barcelona ha estado presente un año más en la feria más importante del sector de cruceros, la Seatrade Cruise Convention de Miami, así como la Seatrade Europe que ha tenido lugar en Hamburgo.

El mes de junio se dio a conocer que el Port de Barcelona había sido elegido para organizar el Seatrade Med 2014, la principal feria profesional de cruceros del Mediterráneo, que se llevará a cabo en la ciudad condal, del 16 al 18 de septiembre.

Otra cita ineludible para el Port de Barcelona es la Fruit Logistica de Berlín, la principal feria del sector de la fruta, en la que este año ha participado compartiendo stand con Grimaldi Group.

Entre las numerosas conferencias y encuentros en los que ha tomado parte el Port de Barcelona durante este ejercicio destaca el TOC Europe, la conferencia de referencia para el transporte en contenedores y sus cadenas logísticas, en la que se dan cita los principales puertos europeos.

El encuentro anual del sector cafetero, por su parte, se ha desarrollado alrededor del Día del Café, celebrado en Madrid. En esta ocasión la temática ha girado en torno a la crisis económica y la afectación a las empresas cafeteras. Aparte, el Port de Barcelona ha participado también en la reunión de la European Coffee Federation que ha tenido lugar en Ginebra, en la sede de MSC.

En el ámbito del automóvil, sector de importancia estratégica tanto para el Port como para toda la economía del entorno, destaca la participación de la Autoridad Portuaria de Barcelona en diversas reuniones como miembro activo del Grupo Europeo de Transporte de vehículos (ECG, European Car Transport Group), dentro de la Comisión Marítima.

El Port de Barcelona también ha estado presente en la SSS Conference y en eventos organizados por Casa Asia, el IESE y la Lonja de Cereales.

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

Gastos de promoción comercial del puerto.	
Gastos destinados a promoción del puerto:	3.602.767,05€
Gastos de explotación 2013: (en miles de euros)	119.994,70€
% de gastos en promoción comercial:	3,0%

**I\_32 Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas destinadas a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.**

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

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

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

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





**Infraestructuras de comunicaciones**

Durante el 2013 se ha consolidado la automatización de las salidas aduaneras automáticas en Best, se han habilitado todos los sistemas para permitir las entradas en las puertas automáticas de TCB , se han implantado lectores de matrículas en todas las entradas y salidas del puerto y se ha automatizado la entrada en el muelle de inflamables.

**Mejoras en la gestión con clientes y proveedores**

Se ha puesto en marcha una nueva aplicación de autorizaciones de entrada de mercancías peligrosas. Se ha puesto en funcionamiento una extranet para los clientes certificados en el efficiency network conocido como Brand Center. Se ha publicado una eco calculadora que permitirá a los clientes del puerto conocer la ruta más eficiente desde el punto de vista medioambiental y permite realizar asesoramiento personal. Asimismo se ha puesto en marcha un nuevo sistema de gestión de señales marítimas de los más avanzados del mercado que permite un telecontrol totalmente on-line de todos los faros y balizas bajo nuestra jurisdicción.

**Mejoras en la gestión interna**

Se ha realizado la migración y actualización de toda la microinformática de la APB, actualizando los programas a las últimas versiones y aplicando la virtualización de aplicaciones y de desktops donde ha sido posible.



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

**Participación en proyectos europeos cofinanciados**

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



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


A lo largo del año 2013 el Port de Barcelona ha iniciado su participación en los siguientes proyectos:

Proyecto	Periodo	Objetivo	Programa
 <p>DEVELOPMENT OF THE CONNECTION LYON-MADRID ON THE MEDITERRANEAN CORRIDOR</p>	2013 – 2015	<p>La acción consiste en la aplicación del concepto de corredor a una sección del Corredor Mediterráneo de la Red Trans-europea de Transportes (RTE-T), concretamente en el eje Lyon - Madrid.</p> <p>Presupuesto: 2.558.000 €; Contribución TEN-T: 50% del presupuesto. Financiamiento APB: 454.300 €</p> <p>Los principales objetivos de la acción son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar la situación actual y futura del eje Madrid-Lyon, especialmente las conexiones que faltan o que se tienen que mejorar.</li> <li>• Estudiar el desarrollo de un corredor intermodal para mejorar el <i>modal shift</i>.</li> <li>• Desarrollar una estructura de gestión para todo el corredor.</li> <li>• Desarrollar el concepto de “green corredor” en el eje Madrid-Lyon como un sistema piloto para todo el corredor.</li> <li>• Desarrollar un plan estratégico y operacional para la integración ICT entre el eje extensible a todo el corredor.</li> <li>• Desarrollar acciones estratégicas en los nodos del eje para solucionar necesidades de capacidad de la infraestructura.</li> </ul>	





	2013 – 2015	<p>Se espera impulsar el desarrollo de las autopistas del mar y mejorar la red europea de cohesión mediante la simplificación de los procedimientos administrativos específicos relacionados con el <i>short sea shipping</i> y la reducción de los obstáculos al comercio intracomunitario. La acción se articula en 5 actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. Interoperabilidad en las cadenas logísticas MoS door-to-door</li> <li>• 2. Comercio y facilidad del transporte en MoS</li> <li>• 3. Soporte en el sistema de cumplimiento de la regulación MoS</li> <li>• 4. Comunicación y formación</li> <li>• Gestión y coordinación</li> </ul>	
---	-------------	---	---

<b>Reinforcement of Short Sea Shipping in the Port of Barcelona through the development of a maritime station</b>	2013 – 2014	La acción consiste en la adaptación del Muelle de Costa, e incluye la nueva terminal de <i>short sea shipping</i> y los nuevos accesos y la urbanización del entorno.	
---	-------------	---	---

Asimismo, el Port de Barcelona ha dado su soporte al desarrollo de los siguientes proyectos:

Nuevos proyectos internacionales con soporte del Port de Barcelona			
	Promover el desarrollo sostenible del transporte ferroviario a las regiones mediterráneas optimizando el uso de las infraestructuras existentes mediante la creación de comités de desarrollo de servicio de carga.		
	Contribuir a la promoción de las autopistas del mar implementando un conjunto de proyectos piloto que faciliten la interoperabilidad y la gobernanza.		
	MonaLisa 2.0, continuación del proyecto monaLisa, intenta contribuir a mejorar la seguridad, el cumplimiento ambiental y la eficiencia del transporte marítimo.		
<b>Flexible LNG bunkering value chain on the Spanish Mediterranean coast</b>	El objetivo es identificar los requerimientos para sobrepasar las barreras existentes para el desarrollo de bunkering de LNG a los buques de Mediterráneo.		
<b>OPTIMED</b>	Potenciar el desarrollo de los puertos del arco Tirreni y del Sureste mediterráneo mediante la creación de una innovadora plataforma logística virtual orientada al tráfico ro-ro.		

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

**Iniciativas de formación:**

**Formación al cliente**

El pasado 2013 el Puerto de Barcelona realizó un total de 19 jornadas de formación, todas ellas dirigidas al cliente final. Se contó con una participación de 500 profesionales de 230 empresas.

De todas ellas, el más valorado, fue el *business game* desarrollado durante el curso de Logística Marítima, principalmente para ayudar a ofrecer una visión más práctica y no tan teórica de la realidad en cuanto a logística marítima se refiere.

También hay que destacar la buena aceptación que tuvieron las jornadas sobre la Introducción a la Exportación Marítima, el Crédito Documentario y los Incoterms 2010, valoradas con una puntuación de 4,6 sobre 5.



Con respecto a las ponencias, a continuación se adjunta la con la relación de jornadas que han obtenido la mejor valoración con respecto a las intervenciones de los ponentes:

JORNADA	VALORACIÓN De 1 al 5	EL TIEMPO DE LA INTERVENCIÓN ¿HA SIDO CORRECTO?		
		Sí	Falta tiempo	Tiempo excesivo
LAS CARACTERÍSTICAS OPERACIONES ADUANEROS CON OTROS PAÍSES DE LA UE: EL CASO DE FRANCIA (2ª Ed)	4,9	88,9	11,1	0
LOS ESTABLECIMIENTOS ADUANEROS INCOTERMS 2010; SU CORRECTA UTILIZACIÓN	4,9	50	50	0
INTRODUCCIÓN A LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA	4,9	30	70	0
	4,9	79,3	20,7	0

En relación a las temáticas que resultan más interesantes, las más solicitadas han estado:

- 1- Procesos aduaneros
- 2- Técnicas de negociación
- 3- Crédito documentario
- 4- Incoterms 2010
- 5- Transportes y seguros
- 6- La internacionalización de las empresas

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

**PORT 2000**

El Puerto de Barcelona es consciente del momento en que se encuentra el desarrollo del Port Vell y por este motivo, y con la voluntad de ofrecer mejores y renovados servicios a los ciudadanos trabaja para planificar y ejecutar nuevos proyectos. Entre los más importantes, por lo que supone tanto a nivel económico como por los cambios territoriales que comportan, destacan la urbanización de los espacios públicos de la Nueva Bocana, un nuevo concepto de marina para grandes yates, un proyecto de desarrollo del Port Center del Port de Barcelona y la colaboración con el Ayuntamiento para la constitución de un clúster Náutico, todos ellos proyectos que bien seguro marcarán el futuro del Port Vell.

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

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

El entorno de crisis económica que se ha respirado estos últimos años ha influenciado también nuestro territorio. Sin embargo, el Port Vell mantiene su nivel de visitantes. Éste es el gran éxito. Sin ellos nuestros concesionarios no podrían seguir invirtiendo en los proyectos de reconversión que se privan ya consolidando. La sinergia entre las diversas actividades y los espacios públicos llenos de oferta cultural, de ocio y de servicios permite este avance.

Seguimos trabajando para el futuro, apostando por los cambios, adaptando la oferta y consolidando el futuro de nuestro puerto/ciudad.

Con respecto a las actividades temporales y a las actuaciones promocionales privadas, el año 2013 ha sido un año que ha superado todas las expectativas. Acoger los Campeonatos Mundiales de Natación de Barcelona, el encuentro de Grandes Veleros con motivo de las fiestas de Mercè, la presentación mundial



del Seat León y también la de los productos de la empresa Monte, nos han ayudado a situarnos como abanderados a la hora de llevar a término actividades de interés ciudadano en el espacio público.

En el ámbito de la divulgación y promoción de costumbres, cultura, solidaridad y economía de diferentes países, en este periodo se ha realizado en los espacios del Port Vell la conmemoración de los 400 años de intercambio entre Japón y España; Barnafrika, organizada por la Asociación SOS África; la promoción como destino de Suecia y también de la ciudad de Viena, así como la celebración de la Regata de Traineres para dar a conocer el deporte y la cultura del País Vasco en nuestra ciudad.

Por primera vez, después de años, se ha recuperado la Carrera nocturna del Puerto de Barcelona, alcanzando un gran éxito.

Y los incondicionales del Port Vell, como El Circo Raluy que este año ha celebrado con los clientes y colaboradores del Port Vell su 16º aniversario en el territorio, El Salón Náutico, la Travesía a Nado en el Puerto, el Trofeo Internacional de Remo de la Ciudad de Barcelona, la Copa Navidad, la tradicional llegada de los Reyes del Oriente, el canto de habaneras, el Mercado Lost & Found, perciben el Port Vell como una garantía de éxito y de participación de los ciudadanos en las actividades que aquí se organizan.

En definitiva, éste ha sido un año espectacular para el Port Vell que se siente orgulloso de seguir siendo uno de los lugares preferidos por los ciudadanos de Barcelona y también por los turistas que nos visitan.

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

Gastos e Inversiones en seguridad y protección.	
Gastos en Seguridad en Miles de €	723,545 M€
Gastos de Explotación en Miles de €	119.994 M€
% de Gastos en Seguridad	0,60%
Inversiones en Seguridad en Miles de €	848
Total de inversiones	85.104
% de Inversiones en Seguridad	1,0%

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

Gastos e Inversiones ambientales.	
Gastos en Medio Ambiente en Miles de €	8.787,656
Gastos de Explotación en Miles de €	119.994
% de Gastos en Medio Ambiente	7,32%
Inversiones en Medio Ambiente en Miles de €	308,463
Total de inversiones en Miles de €	85.104
% de Inversiones en Medio Ambiente	0,36%



## Descripción de la política económica de la Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria ha cerrado el ejercicio económico de 2013 con un beneficio neto de 74,8 millones de euros, el cual ha supuesto un incremento del 73% respecto del ejercicio anterior.

Esta mejora tanto significativa del resultado del ejercicio ha sido motivada, principalmente, por diversos hechos económicos de carácter excepcional, los cuales han aportado un total de 24,0 millones al resultado del ejercicio.

Los indicadores de tráfico y de la actividad portuaria han mostrado registros próximos a los del año anterior, y los 158,9 millones del importe neto de la cifra de negocio se han situado ligeramente por debajo de la cifra de 2012.

El volumen total de tráfico del Puerto de Barcelona ha sumado 41,4 millones de toneladas, prácticamente la misma cifra del año anterior. El tráfico de contenedores ha sumado un total de 1.720.383 TUYO y ha registrado una disminución del 2%, por una caída del 37% de los contenedores en tráfico, contrarrestada por un aumento del 17% de las importaciones y del 3% de las exportaciones. El tráfico de automóviles ha aumentado de un 6%, hasta un total de 705.374 unidades, gracias al incremento de los tráficos y a una recuperación de las importaciones.

El número de pasajeros ha crecido en un 6%, y su cifra se ha situado en los 3,6 millones para el año 2013. Después de la bajada registrada durante el año anterior, la recuperación se ha centrado en el pasaje de cruceros con un aumento del 8%, aunque el pasaje de los ferrys de línea regular también ha subido de un 2%.

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

El resultado de explotación muestra una variación positiva del 4%, a pesar de la ligera disminución de la cifra de ventas y el incremento significativo del gasto contable de las dotaciones a la amortización del inmovilizado. La disminución de los gastos corrientes y la contabilización de 6,4 millones de ingresos excepcionales (2,0 millones al resultado por alienaciones de inmovilizado y 4,4 millones de otros resultados) y han permitido saldar este resultado por encima de la cifra del año anterior.

Por tercer año consecutivo el conjunto de los gastos de personal ha bajado y en este ejercicio lo ha hecho de un 5%, respecto del año anterior, 1,6 millones de euros en términos absolutos. Los otros gastos de explotación han disminuido de un 2% principalmente por la rebaja del 7% del gasto destinado a los servicios exteriores.

En consecuencia, la ratio de absorción de ingresos por parte de los gastos corrientes se ha situado en el 33% y ha disminuido de un punto respecto del año anterior.

Tanto el efecto como la naturaleza de los ingresos excepcionales, los cuales han aportado un total de 24,0 millones al resultado del ejercicio

- La entidad ha vendido su participación en la sociedad Cruceros del Puerto de Barcelona y ha obtenido una plusvalía de 14,0 millones de euros.
- Durante el último trimestre del ejercicio, el Consejo de Ministros aprobó la concesión de un nuevo crédito extraordinario en el APB, por el importe de 6,8 millones, de los cuales 4,4 millones se han destinado al pago del principal de la deuda derivada de las sentencias judiciales firmes anulatorias sobre las liquidaciones de las tarifas portuarias y los 2,4 millones restantes, a los intereses correspondientes.
- La entidad ha cobrado un total de 3,2 millones de euros en cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, en relación a la expropiación de las parcelas afectadas por el proyecto de Construcción de la Estación Depuradora de Aguas residuales del Baix Llobregat. Esta sentencia declara el derecho del APB a recibir un precio justo que supera en dos millones de euros que estableció en su día, el Jurado de Expropiación de Cataluña, más los intereses legales correspondientes.

El resultado financiero ha registrado un beneficio de 18,1 millones de euros los cuales han supuesto una mejora neta de 29,5 millones respecto de los 11,4 millones de pérdidas del ejercicio anterior. Hay que remarcar que casi la totalidad de este beneficio ha venido de los hechos excepcionales indicados en los puntos anteriores.

La variación del valor razonable de instrumentos financieros muestra un beneficio contable de 3,4 millones, los cuales han supuesto una mejora neta de 7,3 millones respecto de la variación negativa del



año anterior. Estos instrumentos hacen referencia a los dos contratos de cobertura de tipo de interés (swap) mediante los cuales la entidad paga fijo y recibe variable.

Los gastos financieros se han reducido en un 33%, 4,5 millones en términos absolutos. Por una parte, la bajada de los tipos de interés y la reducción del endeudamiento a largo plazo han supuesto un ahorro de 3,6 millones. De la otra, la actualización de las provisiones para los litigios de las tarifas portuarias ha minorado el gasto en 0,9 millones.

El EBITDA de la entidad ha sumado un total de 99,2 millones de euros y los Recursos procedentes de las operaciones han generado un cash flow operativo de 91,4 millones, un 9% más respecto de los 84,2 millones del ejercicio anterior.

Durante el ejercicio de 2013, la Autoridad Portuaria ha ejecutado un volumen de inversiones por valor de 85,1 millones de euros,

En el ámbito de las sociedades participadas, la operación más significativa del ejercicio ha sido la venta de la totalidad de la participación en la sociedad Cruceros del Puerto de Barcelona SU (20%) a la sociedad Barcelona Port Investments SL, del grupo Royal Caribbean. Esta transmisión permitirá llevar a cabo el despliegue de la planificación estratégica y operativa de las terminales de cruceros, con el objetivo de potenciar los tráficos.

### Situación económica financiera.

#### E\_01 Rentabilidad sobre activos.

En miles de €	2012	2013
Resultado Ejercicio:	43.239	74.831
Activo Totales	1.734.898	1.769.343
RATIO (%)	2,49%	4,23%

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).

	2010	2011	2012	2013
EBITDA	99.689.472	86.166.000	91.243.265	93.997.393
% de variación de EBITDA	8%	-14%	6%	3%
Toneladas movidas.	43.989.000	43.065.000	41.487.000	41.391.000
RATIO 100 x (EBITDA/tonelada)	226,62	200,08	219,93	227,10



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

	2012	2013
Amortizaciones	8.000	13.000
Intereses	8.283	6.265
Suma	16.283	9.265
Cash flow	84.158	91.445
<b>RATIO (%)</b>	<b>19,35%</b>	<b>21,07%</b>

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.

En miles de €	2010	2011	2012	2013
Gastos de Explotación	116.409	123.828	114.318	119.994
Ingresos de Explotación	174.286	157.839	164.264	163.883
<b>RATIO</b>	<b>66,79%</b>	<b>78,45%</b>	<b>69,59%</b>	<b>73,22%</b>

#### 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.

En miles de €	2010	2011	2012	2013
Inversión pública Total	95.542	105.409	88.974	85.104
Cash Flow	92.816	78.335	84.158	91.445
<b>RATIO</b>	<b>1,03%</b>	<b>1,35%</b>	<b>1,06%</b>	<b>0,93%</b>



**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>	2010	2011	2012	2013
Inversión privada	209.906	207.760	182.660	119.548
Inversión pública	95.542	105.409	88.974	85.104
<b>RATIO</b>	2,20	1,97	2,05	1,40

**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>	2010	2011	2012	2013
Inversión pública	95.542	105.409	88.974	85.104
Activos netos medios	1.518.616	1.275.883	1.425.194	1.588.787
<b>RATIO</b>	0,062	0,08	0,06	0,05

### 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>	2010	2011	2012	2013
INCN	167.361	157.839	160.778	158.901
T. Ocupación	58.867	55.146	57.007	58.279
<b>100 x (T. Ocupación/INCN)</b>	35,17	34,93	35,46%	36,68%
T. Actividad	18.371	15.915	17.511	16.488
<b>100 x (T. Actividad/INCN)</b>	10,98	10,08	10,89%	10,38%





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.

	2011	2012	2013
Toneladas totales movidas	43.065.000	41.487.000	41.391.199
Superficie caracterizada de uso comercial (m <sup>2</sup> )	4.824.548	5.005.767	4.894.017
Toneladas / m <sup>2</sup>	7,45	8,28	8,46

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.

	2010	2011	2012	2013
Toneladas totales movidas	43.989.000	43.065.000	41.487.000	41.391.199
Metros lineales de muelle en activo	12.966	20.647	22.176	22.216
Toneladas / m.	3.392,64	2.085,77	1.870,80	1.863,12

### 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>	2010	2011	2012	2013
INCEN	167.360	157.839	160.778	158.901
Plantilla media anual	559	560	541	524
INCEN / nº de empleados	299,39	281,86	297,18	303,25

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

<i>En miles de €</i>	2010	2011	2012	2013
EBITDA	99.686.472	91.739.366	91.243.265	93.997.393
Plantilla media anual	559	560	541	524
EBITDA / nº de empleados	178.335,37	163.820,29	168.656,68	179.384,34



## Impacto económico-social

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

**E\_14 Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.**

### Metodología

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

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

### Estimación empleos generados

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

**E\_15 Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.**

La metodología es la explicada en el indicador anterior E\_15

### Estimación del valor añadido bruto:

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



## CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

### La estrategia para las personas

Durante 2013 el área de Personas ha trabajado con el objetivo de alinear la estrategia para las Personas a la estrategia general de la Autoridad Portuaria de Barcelona, aportando elementos de acción que generen las condiciones necesarias para responder más fielmente a los interrogantes de nuestro entorno.

La falta de oferta pública de trabajo, en conflicto directo con las necesidades de personal requeridas fruto de la ampliación y la progresiva disminución de plantilla, van poniendo poco a poco a la organización en una posición compleja y que requiere nuevas habilidades para gestionar la incertidumbre y la complejidad.

Conseguir los objetivos individuales y organizacionales depende de nuestra capacidad para gestionar el cumplimiento de las personas, promover su desarrollo profesional y saber afrontar las desavenencias que van surgiendo en nuestras relaciones.

Las personas desean encontrar el significado de su trabajo y de las organizaciones en que se implican, por eso, dentro de un contexto de cambio e incertidumbre se hace necesario saber liderar personas. Por ello, durante 2013, hemos apostado por un modelo de liderazgo colectivo con el fin de trabajar para construir un sentido compartido y concretar objetivos comunes que orienten el trabajo individual y grupal, y que resultan fundamentales para materializar la visión y misión de esta institución.

### Empleo en la Autoridad Portuaria

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

##### Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria

	2011	2012	2013
Plantilla Media Anual	560	541	524

#### S\_02 Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción

##### Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria

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

#### S\_03 Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.

##### Distribución de la plantilla por áreas de actividad durante 2013

Actividad	Porcentaje sobre plantilla a final de ejercicio
Oficina fuera de convenio	13,30% (69 personas)
Oficina dentro de convenio	56% (290 personas)
Mantenimiento	4,20% (22 personas)
Policía Portuaria	26,40% (137 personas)

*Datos a 31.12.2013*



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

86,70% (449 personas)

**Comunicación interna y participación**

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

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

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

Los mecanismos de participación de los trabajadores en la mejora de procesos productivos se plasman en forma de proyectos de mejora.

Dentro de este ámbito se realizan proyectos de mejora de procesos inter-departamentales, es decir, que incluyen a varios departamentos, y también los intra-departamentales, es decir, que los que afectan al funcionamiento interno de un departamento.

Así, en el 2013, se pueden destacar los proyectos de mejora del Procedimiento de Contratación, el de Gestión de Garantías (avales y fianzas), el de los procedimientos de la Oficina de Soporte de la Policía Portuaria, el de los procedimientos de la Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria, el de Seguimiento de Asuntos, el de Proyectos Europeos, el de Seguimiento y control de Presupuestos de Inversión y el de Compras Generales.

**Formación**

**S\_07** Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación.

Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación	
Dentro de convenio	71,49%
Fuera de convenio	92,75%

**S\_08** Evolución del promedio de horas de formación por trabajador

	Total Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	11.989,5	449	26,70%
Fuera de convenio	2.544,75	69	36,88%



**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 34. Los programas formativos son los siguientes:

- Curso superior de gestión y mantenimiento de instalaciones para técnicos
- Curso Especializado en Márquetin en Redes Sociales
- *Installing & configuring WS 7 client*
- Life Rail
- Curso superior de dirección de seguridad
- Curso de Organización y Gestión del mando para la Policía Portuaria
- Gestión de documentos policiales (presencial)
- Microsoft Word 2010 (online)
- Microsoft Power Point 2010 (online)
- Microsoft Excel 2010 (online)
- Microsoft Access 2010 (online)
- Catalán B (semipresencial)
- Catalán C Suficiencia (presencial)
- Inglés A1 (presencial)
- Inglés A2 (presencial)
- Inglés B1 (presencial)
- Inglés B2.2 (presencial)
- Introducción a la Calidad (sólo examen)
- Calidad Aplicada (sólo examen)
- Introducción a las Infraestructuras y la Conservación (sólo examen)
- Infraestructuras y Conservación para no especialistas (sólo examen)
- Introducción a las Relaciones Comerciales e Institucionales (sólo examen)
- Relaciones Comerciales e Institucionales para no especialistas (sólo examen)
- Introducción a las Finanzas (sólo examen)
- Finanzas para no especialistas (sólo examen)
- Introducción a la Gestión Documental (sólo examen)
- Gestión Documental Aplicada + Comunicación escrita en catalán (sólo examen)
- Introducción al Sector y la Estrategia Portuaria (sólo examen)
- Sector y Estrategia Portuaria Avanzado (sólo examen)
- Introducción a la Seguridad y al Medio Ambiente (sólo examen)
- Seguridad y al Medio Ambiente para no especialistas (sólo examen)
- Introducción a la Náutica y a los Sistemas de Ayuda a la Navegación (sólo examen)
- Introducción a la Prevención de Riesgos Laborales (sólo examen)
- Curso Básico en Prevención de Riesgos Laborales (online)

**Estructura de la plantilla y equidad.****S\_10 Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.**

% de mujeres sobre el total de trabajadores	28,20% (148 personas)
---	-----------------------

Calculado como (Nº total de trabajadoras a 31.12.2013 / plantilla media anual) \*100

**S\_11 Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.**

% de mujeres fuera de convenio	3,30%(17/518)*100 (17 personas)
	24,60% (17/69)*100 (17 personas)

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

% Trabajadores fijos > 50 años (De 51 años en adelante)	30,50% (158 PAX.)
--	-------------------

Calculado como (Nº total de trabajadoras a 31.12.2013 / plantilla media anual) \*100

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

% Trabajadores fijos < 30 años (Menores e iguales a 29 años)	3,87% (20 personas)
---	---------------------

**Seguridad y salud en el trabajo****S\_14 Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF).**

## Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)

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

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

## Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)

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



## S\_16 Evolución del índice de absentismo anual.

## Evolución del índice de absentismo anual (IA)

	2011	2012	2013
Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad.	2,17%	5,20%	4,08%

COMENTARIO: Hasta 2011, eran los Servicios Médicos de la APB los que se encargaban de la gestión de la asistencia sanitaria de la organización.

En 2012, se extinguió por ley la colaboración voluntaria de la APB en la gestión de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social, dando lugar a un aumento del absentismo.

En 2013, la APB se volvió a hacer cargo de parte de esta gestión, volviendo a disminuir el absentismo.

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

## Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2013

Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
852	518	1,64

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

Nº de ejercicios o simulacros en materia de protección	2
Nº de ejercicios o simulacros en materia de seguridad	40

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

Empleos directos generados por el sector Port de Barcelona: 13.365 empleos

**Nota: En 2013 no se ha realizado ningún nuevo estudio de impacto económico. Se mantiene el texto de la memoria 2012.**

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

Respecto al RD 1627/1997, de Obras en Construcción, la Subdirección general de Infraestructuras y Conservación de esta APB se responsabiliza de designar al Coordinador de Obra, tanto en fase de Proyecto como de Ejecución, por medio de una empresa de prevención, tanto para las obras pequeñas y medianas como las de gran presupuesto.

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

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

**S\_22 Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.**

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

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

- XI Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa.
- Jornada de Gestión Empresarial en Obras de Construcción y Mantenimiento. Coordinación de Actividades Preventivas.



## Relaciones con el entorno

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

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

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

A continuación, se detallan algunos de los acontecimientos que configuran la acción social de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) durante el año 2013.

En el mes de Enero, a través del Servicio de Reprografía de la APB, se confeccionaron y entregaron 500 ejemplares del **Manual del Voluntariado de Adama**, entidad que tiene como objetivo ayudar a mejorar la calidad de vida de las personas sin recursos y con riesgo de exclusión social mediante Técnicas Naturales de Salud y otros métodos alternativos de integración. Durante el año pudieron dar apoyo a más de 800 personas en exclusión social y llegaron a los 180 voluntarios/as que participan en acciones de ayuda social.

Durante el mes de marzo, con motivo del cambio de proveedor de telefonía móvil en la APB, se renovaron los terminales y de los que se devolvieron, unos se reutilizaron y con el resto, que se encontraban en buen estado, se ha colaborado en la campaña **Dona tu móvil**. La campaña nace de una iniciativa conjunta entre Cruz Roja Española y Fundación Entreculturas que fomenta la donación de móviles usados para obtener fondos destinados a proyectos sociales. Se enviaron 18 terminales a "Eurekamovil", empresa especializada en el reciclaje de móviles, que se encargó de ponerlos en valor (390 €). Esta empresa está asociada con las ONGs intervinientes en la iniciativa solidaria y les ha entregado el importe de la valoración económica realizada (195 € a cada entidad). Los ingresos que se generan se destinan a proyectos de medio ambiente, educación y desarrollo de las dos fundaciones.

El 4 de mayo de 2013 tuvo lugar, en el Polideportivo del Port de Barcelona, la **3ª Comida Solidaria del Port de Barcelona - Stop Alzheimer**. Como años anteriores, la iniciativa surgió de la mano de un transportista de Transcont, el cual contactó con personas, entidades, asociaciones y operadores del Port de Barcelona con el objetivo de recaudar fondos para la investigación sobre el Alzheimer y las enfermedades neurodegenerativas. El acontecimiento consistió en una comida amenizada con actividades lúdicas. Un 50% del importe recaudado se dio a la *Fundació Pasqual Maragall* que investiga este tipo de enfermedades y para el tratamiento médico del hijo de una persona trabajadora de la APB.

En el mes de septiembre se encargó la confección de un **mapa del Port de Barcelona** que se donó al Apostolado del Mar de Barcelona "Stella Maris", entidad que pone su esfuerzo en ayudar a la gente del mar en todo lo que necesiten independientemente de su religión, creencia o ideología.

El sábado 21 de septiembre la APB colaboró en la IV edición SpinDir Solidario **Pedalea X UNICEF** patrocinando, en forma de donación, 10 bicicletas para personas trabajadoras que se inscribieron para participar en la sesión de voluntariado corporativo.

Como resultado de las votaciones realizadas por las personas trabajadoras, en el mes de septiembre, se destinó a la *Fundació Arrels* el **0,2% de la facturación anual por la emisión del Cheque Gourmet** (fines solidarios) correspondiente al 2012. La *Fundació Arrels* está dedicada a la atención de personas sin hogar en la ciudad de Barcelona y su principal objetivo es colaborar en el desarrollo integral de las personas en situación de exclusión social.

En el mes de noviembre, la APB colaboró con Global Humanitaria en la realización de unos **talonarios**, mediante el Servicio de Reprografía, para apoyar uno de sus proyectos de recaudación de fondos denominado **Cestas contra el hambre** (50 talonarios con 100 papeletas cada uno). Global Humanitaria se dedica a la cooperación internacional para favorecer desarrollos que garanticen la igualdad de oportunidades de los pueblos y personas (educación, derechos humanos, mujer y



desarrollo, construcción de la paz y seguridad alimentaria en la infancia). Aprovechando las comidas de las fiestas navideñas, Global Humanitaria acordó con restaurantes de Barcelona, la posibilidad de escoger “un menú solidario” tal que, por cada menú solidario encargado se destinó 1 € a la ONG.

El 7 de noviembre tuvo lugar la **XI Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria**, organizada por el Puerto de Barcelona junto con la Sociedad de prevención FREMAP. En la sesión se abordaron cuestiones relacionadas con el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la prevención en los Tribunales de Justicia. Con la participación de 100 personas pertenecientes a 47 empresas de la Comunidad Portuaria se dio respuesta a la convocatoria que nace del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria y tiene como objetivo reflexionar sobre la PRL y la RSC.

Por octavo año consecutivo, la APB ha promovido la campaña “**Navidad solidaria del Port de Barcelona**” entre las empresas del Puerto. Del 10 al 12 de diciembre tuvo lugar la donación de alimentos y libros con el objetivo de hacerlas llegar a las personas de nuestro entorno con más necesidades. Se recogieron un total de 192 kg de alimentos que han sido entregados al Banc dels Aliments de Barcelona y 653 unidades de libros que se han llevado al *CP Quatre Camins*. Como en años anteriores, hay que destacar la colaboración, sin la cual no se habría podido organizar el acontecimiento de *WTC Barcelona*, *Fundació Cares*, *Fundació Logística Justa* y *Fundació Seur* que, han cedido espacio para almacenar las donaciones y han realizado la logística del transporte.

Por otra parte, a lo largo del año, la APB ha apoyado **acciones comunicativas** en la propia entidad y en la Comunidad Portuaria como por ejemplo:

- *La Nit de l'aigua*, en colaboración con UNICEF, para combatir la falta de agua potable en el mundo
- Mare de Déu del Carme. Es protectora de los pescadores y ostenta el título de Patrona otorgado por Marina Española motivo por el cual se organizan diferentes actividades en el Port de Barcelona
- XXVI Jornadas de la Gente del Mar que integró una celebración interreligiosa, una mesa redonda sobre “la asistencia médica de los tripulantes de los barcos en el Port de Barcelona” y un campeonato de fútbol sala entre equipos del ámbito marítimo - portuario de Barcelona
- Campaña “Niños salvando vidas. Aprendiendo Resucitación Cardiopulmonar en las escuelas” en colaboración con el Consell Català de Ressucitació y que tiene como objetivo concienciar y formar a los niños ante una situación de paro cardíaco
- Solidaridad con la gente del Mar de Filipinas (Tifón Hayian). El Apostolado del Mar de Barcelona Stella Maris ha abierto una cuenta corriente al objeto de recaudar fondos para la gente de Mar de las Filipinas. Las donaciones se enviarán a l'Apostolatus Maris Internacional, que lo hará llegar al Apostolado del Mar de Les Filipinas.

Por último, y fruto de las iniciativas de grupos sociales de la APB, en especial de la sección de baile del club deportivo, se han llevado a cabo actividades lúdicas para recaudar fondos destinados a apoyar el tratamiento del hijo de una persona trabajadora del APB y de diversas organizaciones sin ánimo de lucro, como el *Banc dels Aliments*, *Projecte Infància del Raval* (recogida de juguetes)...



### Principios de gestión del medio ambiente

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

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

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

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

### Vigilancia y gestión del medio ambiente

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

### Gestión ambiental

**A\_01 Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.**

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

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

x	EMAS	x	ISO 14001:2004		PERS
---	------	---	----------------	--	------



- Gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA en 2013

Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA	5.000	€
(Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0,006	%
Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA	12.000	€
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100	0,029	%

**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 2013. (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 2013

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

- Información económica durante el ejercicio 2013 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

Inversiones en caracterización medioambiental	-	€
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	-	%
Gastos en caracterización medioambiental	322.406,12	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	0,78	%

**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 2013 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

Gastos en limpieza terrestre	700.608	€
Área superficie terrestre de servicio	10.781.960,00	m2
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,06	€/m2
Gastos en limpieza de lámina de agua	305.825	€
Área superficie zona I	9.021.488,00	m2
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,03	€/m2

#### A\_04 Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	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:	13
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2013	2,51%

#### Calidad del Aire

##### A\_05 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas

- Principal causa de deterioro de la calidad del aire del puerto
  - Emisiones de polvo y partículas
  - Gases de combustión CO, NOx, SOx, etc
  - Otros. Indicar:
- Inventario y valoración los focos de emisión a la atmosfera existentes en el puerto.
  - Si
  - En implantación
  - En proyecto
  - No está previsto
- Focos de emisiones relevantes presentes en el puerto

TIPO DE ACTIVIDAD	ORDEN DE RELEVANCIA	NÚMERO DE FOCOS
Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie)	5	3
Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional)	4	3



<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Manipulación de graneles mediante sistemas especiales</i> no cubiertos. (Calculado como el número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreos 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 industriales que implican emisiones canalizadas a la atmosfera)</li> </ul>	6	3
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Limpieza y pintura de cascos de barcos</i> (Calculado como el número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie)</li> </ul>	8	1
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obras</li> </ul>	3	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar</li> </ul>	7	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Emisiones procedentes de motores de vehículos</li> </ul>	2	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados</li> </ul>	1	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Otras actividades (especificar cuáles)</li> </ul>		

**A\_06 Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.**

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

Si

No

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

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

- Quejas recibidas durante el año 2013 ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad del puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
Polvo debido a operaciones con graneles sólidos	0	
Humo de barcos	7	Policía portuaria, vecinos
Emisiones irritantes y odoríferas	7	Policía portuaria, concesiones vecinas

- Actuaciones realizadas durante el año 2013 por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.





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

- Evolución del número de quejas:

AÑO	2011	2012	2013
Número de quejas	9	3	14

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

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

	Seguimiento a operadores portuarios de autorizaciones y notificaciones reglamentarias en materia de emisiones a la atmosfera
X	Normas de obligado cumplimiento y expedientes sancionadores
	Instrucciones de dirección específicas para ciertas operaciones.
X	Guías de buenas prácticas, y códigos ambientales voluntarios
X	Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria
X	Se dispone de sistemas de medida de parámetros de calidad del aire o campañas periódicas.
X	Se han realizado estudios de caracterización del efecto de la actividad del puerto sobre la calidad del aire.
	Reordenación de la actividad en planta del puerto para alejar focos de emisión de zonas sensibles
	Mejora de viales interiores o accesos dirigidos a reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos
	Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques
	Incentivo al uso de camiones con bajos niveles de emisión.
X	Condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio
X	Requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones.
X	Firmas de convenios de buenas practicas
	Medidas técnicas específicas ligadas al control de emisiones de polvo como son:
X	<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 2013.

Si     No

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
Captadores de alto volumen	Correos	Calidad aire puerto Vigilancia alérgeno soja	PM10 PST
Captador de alto volumen	Sant Antoni	Vigilancia alérgeno soja	PST
Captadores de alto volumen	Dársena Sur	Calidad aire puerto	PM10, PM2.5
Captadores de alto volumen	Port Vell	Calidad aire puerto-ciudad	PM10, PM2.5
Captador de alto volumen	Unidad Móvil	Calidad aire puerto	PM10
Captador de alto volumen	Porta Coeli	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM10
Captador de alto volumen	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM10
Captador sedimentables	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	Partículas sedimentables
Analizador automático	Dársena Sur	Calidad aire puerto	SO2, H2S
Analizador automático	Unidad Móvil	Calidad aire puerto	SO2, NO2, BTX
Colector agua lluvia	Dársena Sur	Calidad aire puerto	pH, conductividad, aniones, etc.

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

Si     No

Proyecto APICE: Plan APICE: mitigación de emisiones marítimas y portuarias para la mejora de la calidad del aire.

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

Si     No

Plan de Mejora de la Calidad del Aire en Región Metropolitana (Generalitat de Catalunya).  
Vigilancia de la descarga de haba de soja (Agencia de Salud Pública de Barcelona).



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

Contaminante	Valor medio anual µg/m3	Nº de superaciones del valor limite diario.
Partículas PM 2,5	11,9	0
Partículas PM10	24	0
SO2	1,5	0
H2S	-	-
NO2	42	40 (horario)
Benceno C6H6	-	-

- Estudios específicos de calidad del aire

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

## A\_10 Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto.

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

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



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


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


Vertidos de concesiones  
 Vertidos accidentales

Otros. Indicar:

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

Si

En implantación

En proyecto

No está previsto

- Metodología utilizada (ROM, etc.):

**A\_11 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto. Medidas administrativas, operativas y técnicas.**

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

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

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



- 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 2013 la Autoridad Portuaria realizo alguna campaña de medida de la calidad de las aguas portuarias que no estuviera obligada por Declaraciones de Impacto Ambiental.

Si     No

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

DMA

- Tipo de parámetros que se han medido:

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

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

No hay convenios. Existe un acuerdo "entre administraciones"

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

- Porcentaje de superficie con recogida y tratamiento de aguas residuales

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



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

Autoridad Portuaria como titular de la red

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

Este año no se han llevado a cabo actuaciones significativas

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

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

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

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

- Datos sobre el servicio de limpieza de flotantes de la lámina de agua del puerto durante el año 2013.

Nº de embarcaciones	3
Frecuencia de la limpieza	diaria
Peso de los residuos recogidos en t	98,8

**A\_16 Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA)**

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

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

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

APB

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



Correcto. En fase elaboración PIM.

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

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

- Número de veces que se ha activado el PICCMA durante 2013 y nivel de activación:

Nivel de activación	Nº activaciones PICCMA
Activaciones N0	5
Activaciones N1	29
Activaciones N2	5
Activaciones N3	0

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

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

La APB sólo genera aguas residuales sanitarias y aguas de limpieza del taller

- Estimación de los volúmenes generados durante 2013 (6% del agua total de Conservación)

Volumen total	10.000 m <sup>3</sup>
Volumen ARU	10.000 m <sup>3</sup>
Volumen ARI	0 m <sup>3</sup>
Volumen mixtas	0 m <sup>3</sup>

- Destino de dichas aguas residuales:

Colector municipal	<b>x</b>
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 2013 ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

Actividad causante de la queja	Número de quejas	Procedencia de la queja
PROCEDIMIENTO Nº3.4: Ruido procedente de un buque 28	1	Hotel de área colindante
Ruido actividad reparación embarcaciones	1	Vecinos de áreas residenciales colindantes

- Evolución del número de quejas:

	2010	2011	2012	2013
Número de quejas	0	0	2	2

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

- La Autoridad Portuaria ha elaborado un mapa de ruido del puerto.  
 Si       No, pero está en desarrollo  
 No, pero está en proyecto       No, y no está previsto



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

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

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

Si                       No

- Comentarios:

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

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

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

	Redes de medida acústica estables.
<input checked="" type="checkbox"/>	Campañas de medición de la calidad acústica.
<input checked="" type="checkbox"/>	Vigilancia/inspección por personal de la A.P.
<input checked="" type="checkbox"/>	Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.
<input checked="" type="checkbox"/>	Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.
<input checked="" type="checkbox"/>	Limitaciones de velocidad en viales del puerto.
<input checked="" type="checkbox"/>	Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Limitaciones de actividad durante la noche.
	Instalación de pantallas acústicas.
<input checked="" type="checkbox"/>	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	6,3%
Envases ligeros	1,3%
Vidrio	1,3%
Chatarra	1,2%
Runas	29,7%
Defensas marinas	7,3%



Pilas	0,02%
Fluorescentes	0,02%
R. Informáticos	0,06%
Tóner	0,06%
Recogidas puntales no especiales	0,02%
Recogidas puntales de residuos especiales	1,7%
Jardinería	7,6%

- 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 2013.

Tipo de residuo	Recogida Separada (t residuos separados / t residuos totales generados)	Valorización (t residuos valorizados / t residuos totales generados)
R.S.U	42.5 %	0 %
Recogidas puntales no especiales	55.5 %	100 %
Residuos Peligrosos	1.9 %	100 %
Aceites	0.1 %	100 %

Porcentaje de recogida separada: 58,03 %

Porcentaje de residuos valorizables: 58,00 %



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

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

Carácter de los residuos recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, *durante el año 2013.*

En la siguiente tabla se especifica la cantidad que se ha destinado al vertedero en el 2013.

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en t	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	311,4	58%
No Peligrosos	-	-
Peligrosos	-	-

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

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

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

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

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Cómo se realiza dicho inventario.

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

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

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



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

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

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

- Comentarios

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

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

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

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



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

Si     En implantación     En proyecto     No está previsto

- Realización de dicha comprobación y frecuencia.

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

**A\_25 Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España.**

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

En 2013 han continuado las labores de dragado para el mantenimiento de los calados del puerto que se iniciaron en 2012 (proyecto **DRAGADO DE MEJORA DE CALADOS Y DE RECUPERACIÓN DE CALADOS EN BORDES DE MUELLE 2012-2013**).

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

El volumen total de materiales dragados en 2013 para la mejora de los calados del puerto de Barcelona ha sido de 36.618,13 m<sup>3</sup>.

El proyecto de dragado general se considera necesario para garantizar la competitividad, operatividad y seguridad del puerto, dado que consiste en el mantenimiento de los calados del puerto.

- Porcentaje de dragados contaminados según las RGMD del CEDEX (Categorías II y III) durante el año 2013 expresados como m3 dragados contaminados divididos entre los m3 dragados totales por 100

Volumen total de material dragado. (m3)	Volumen de material dragado de Categoría II y III. (m3)	Porcentaje de material de Categoría I y II, respecto del total
36.618,13	5.232,65 (Cat. II)	85,71% (Cat. I) 14,29% (Cat. II)

- Razón del dragado

Primer establecimiento     Mejora de calado     Preparación cimentación  
 Mantenimiento     Ambiental

- Destino de los dragados contaminados:

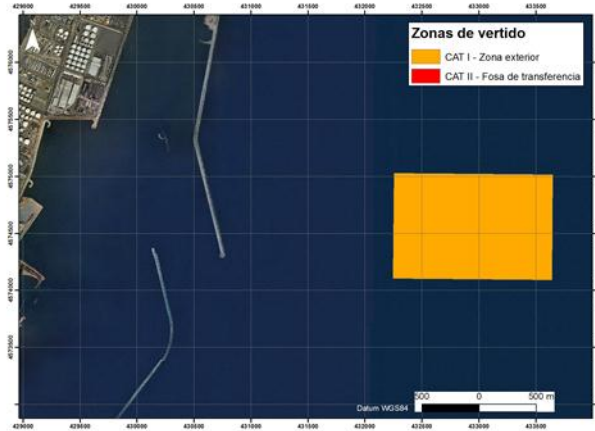
En función de la calidad de los materiales, los sedimentos dragados han tenido dos diferentes destinos. En las tablas que se presentan a continuación se indican los destinos de cada material, su localización geográfica y el volumen:



Destino: Zona exterior autorizada

Material de Categoría I

Volumen 31.385,48 m<sup>3</sup>



Destino: Fosa de Transferencia

Material de Categoría II

Volumen 5.232,65 m<sup>3</sup>



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

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

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

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





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

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

Nombre	Tipo de espacio	Distancia al puerto
Delta del Llobregat	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 río Llobregat
<b>Lugar</b>	Playa situada al sur del río Llobregat
<b>Estado</b>	aportación anual
<b>Año</b>	anual
<b>Motivo</b>	Declaración de Impacto Ambiental
<b>Descripción</b>	Dragado de arenas procedentes de la zona de acumulación de Port Ginesta (Sitges) mediante draga de succión y vertido en la playa situada al sur del río Llobregat (a unos 13 Km).
<b>Inversión y gasto en €</b>	Inversión: Gasto: 659.160,89 €

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



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

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

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

La inversión total realizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona para la ejecución del proyecto de aportación de arenas a la playa situada al sur del río Llobregat, en el año 2013 ha sido de 659.160,89 €, dividido en las siguientes partidas:

EXPEDIENTE	INVERSIÓN
Servicio de asistencia técnica y control ambiental de la obra: aportación de arenas a la playa situada al sur de Llobregat (7ª aportación)	16.973,30 €
Aportación de arenas a la playa situada al sur del Llobregat (7ª aportación)	605.684,99 €
Campaña de caracterización previa de la zona a dragar para la 7ª aportación de arenas	11.602,60 €
Servicio de campañas hidrográficas 2013 en la playa del Prat de Llobregat	24.900,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>659.160,89 €</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)

	2010	2011	2012	2013
Consumo en m3	235.796	340.695	243.446	43.492 <sup>(*)</sup>
Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup>	10.542.779	10.694.546	10.781.960	10.781.960
Ratio m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	0,029	0,038	0,022	0.004

(\*) 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 2013

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	30,52
Riego zonas verdes	67,29
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	0,00
Otros usos (indicar cuáles) salas bombeo, borde muelle, buques	2,19

- 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.

	2010	2011	2012	2013
Eficiencia de la red en %(*)	---	---	---	---
(*)El puerto no realiza la gestión directa de la red				

**A\_32 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kwh totales y como kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.**

- Quien realiza la gestión de la red eléctrica de puerto

A. Portuaria    
  C. Distribuidora    
  Empresa Servicios Energéticos

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

A. Portuaria    
  C. Comercializadora    
  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.

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

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

	2010	2011	2012	2013
Consumo en kWh	8.254.576	9.055.600	9.640,200	9.125.171
Superficie zona de servicio en m2	10.542.779	10.694.546	10.781.960	10.781.960
Ratio kWh /m2	0,783	0,847	0,877	0,846

(\*)Nota: A partir del 2011 se suma el consumo de energía térmica de las oficinas del WTCB de la APB (en el 2009 y 2010 no se contempló). La energía térmica consumida en 2013 representa 836.000 kWh.



- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2013:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales públicos	34,05
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	50,97
Estaciones de bombeo de aguas	3,61
Faros y balizamiento	0,93
Otros usos (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras video vigilancia, etc.)	10,45

- 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.

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

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

	2010	2011	2012	2013
Consumo total de combustibles en m3	31.684,03	30.852,00	23.629,05	70.191,93
Superficie zona de servicio en m2		10.694.546	10.781.960	10.781.960
Ratio m3/m2	0,0030	0,0029	0,0021	0.0065

- Consumo por tipo de combustible durante 2013

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	99,80
Gasolina	0.013
Gas-oil	0.18
Gas propano	0.0071



- Consumo de combustibles por usos durante el 2013:

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	99,81
Vehículos	0,14
Embarcaciones	0,016
Generadores	0,037
Otros usos	0,0

## Comunidad portuaria

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

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

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



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

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

Si   
  En implantación   
  En proyecto   
  No está previsto

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

Número total y porcentaje de terminales marítimas y de empresas de servicios que tienen implantado un SGA que <i>cuyo alcance cubre toda su actividad</i> :		
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.

- Comentarios:

La Autoridad Portuaria sólo tiene conocimiento de la implantación de SGA en las concesiones que han solicitado la bonificación a la tasa de actividad.