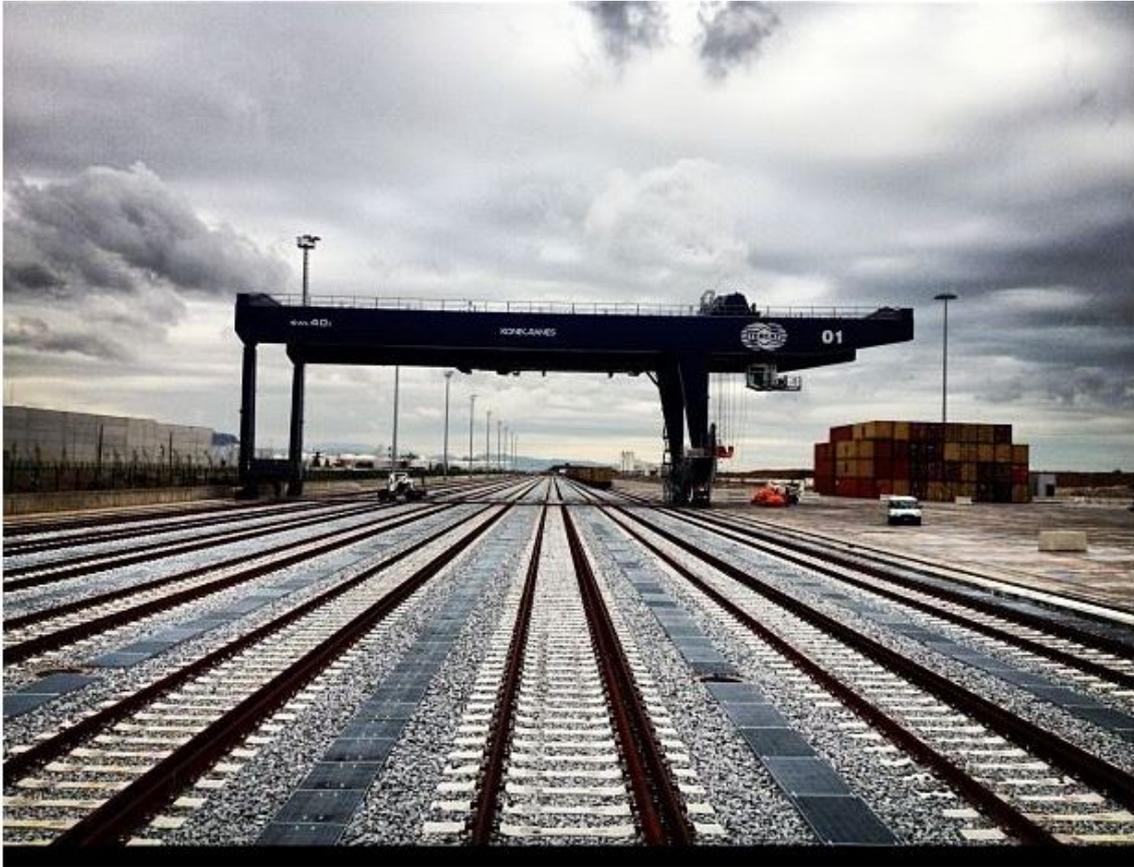




Port de Barcelona



# MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2015



## Presentación y estrategia de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria

Son varios los hitos que hacen del 2015 un año relevante para el desarrollo del Port. En materia de tráficos hemos logrado importantes máximos históricos (comercio exterior de contenedores, vehículos y autopistas del mar) y hay indicadores que confirman que hemos iniciado una nueva etapa de crecimiento. Probablemente el dato más relevante es que las exportaciones en contenedor han superado en un 52% los mejores resultados anteriores a la crisis. Un resultado que evidencia el esfuerzo del tejido productivo de nuestro entorno para competir en el mercado exterior y el papel decisivo que desempeña el Port de Barcelona en este proceso de internacionalización.

En cuanto a los resultados económicos, el Port de Barcelona ha cerrado el año 2015 con un importe neto de la cifra de negocio de 155,6 millones de euros, que se traduce en un incremento del 1%, en línea con la evolución del tráfico total (+ 1,5%). Se trata de un buen resultado, sobre todo porque crecemos al tiempo que mantenemos una ambiciosa política de bonificaciones que permite un importante ahorro a nuestros operadores y clientes.

Los beneficios del ejercicio han ascendido a 39,8 millones de euros (+ 6%), mientras que el cash flow operativo se situó en 74,2 millones de euros. Con este resultado seguimos siendo el puerto del sistema que más recursos genera, principalmente por tres razones: tenemos más superficie que el resto, generamos más actividad y más diversificada, y estamos especializados en mercancía de alto valor y en operaciones de comercio exterior.

Además, cabe destacar la gran estabilidad que hemos alcanzado en la generación de recursos a lo largo de los años y la capacidad de autofinanciación de las inversiones con recursos propios. En 2015, por tercer año consecutivo, nuestro cash flow supera el volumen de inversión ejecutada. Otro aspecto importante en materia económica ha sido el gran descenso del volumen de endeudamiento del Port (de 71,6 millones de euros en términos absolutos). Así, el endeudamiento a largo plazo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) se ha reducido en un 17% hasta situarse en 347,5 millones de euros.

El ejercicio 2015 será recordado como el año del III Plan Estratégico, el documento que establece las líneas estratégicas y los objetivos que guiarán la actividad del Port de Barcelona durante los próximos cinco años. Se trata de un plan ambicioso, que hace un diagnóstico preciso de la industria marítima y del comercio internacional –inmersos en una acelerada transformación– y define objetivos muy concretos para los principales segmentos de actividad de la infraestructura.



Su contenido ha sido, además, ampliamente compartido con toda la comunidad portuaria mediante diversas acciones de desarrollo, que han reunido miembros de todos los colectivos profesionales que operan en el puerto, además de las administraciones implicadas en el paso de la mercancía por el enclave. Se pretende, en definitiva, que todos los actores que intervenimos en la actividad portuaria actuemos con unos objetivos comunes, guiados por la misma estrategia y con un horizonte compartido. Esta unidad es necesaria, hoy más que nunca, para afrontar los fuertes cambios que afectan el negocio marítimo, muchos de ellos materializados este último 2015.

La concentración de las navieras (expresada en diferentes alianzas marítimas y en fusiones de compañías), la tendencia al gigantismo de los buques (con portacontenedores de 18.000 TEU, pronto superados por los de 21.000 TEU) y la volatilidad de los fletes han tenido como consecuencia una reducción de los puertos de escala. Este hecho genera más competencia entre los enclaves, que son examinados en función de su infraestructura, sus rendimientos y la masa crítica de carga que puedan aportar. Además, las tendencias de la nueva logística – con la hegemonía de los grandes operadores globales, el auge del comercio electrónico y la entrega en 24 horas– generan una nueva competencia para captar cadenas logísticas integrales.

La ampliación del Port, los niveles de productividad alcanzados (somos el tercer puerto europeo y el primero del Mediterráneo, con 35 movimientos por hora) y la fuerte presencia que tenemos en el hinterland nos permiten afrontar con optimismo los desafíos del futuro. Sin embargo, hay un hecho muy significativo que este 2015 ha adquirido su máximo nivel de expresión: nos hemos convertido en un puerto global. Si hace unos años los operadores del recinto portuario eran empresas locales, hoy son compañías multinacionales con peso y capacidad de influencia en el mundo. HPH y APM en el ámbito de contenedores; Global Ports, Royal Caribbean y Carnival en cruceros; ICL en el sector de la potasa; Meroil-Lukoil en los hidrocarburos; Salamanca Group y Dogus Group (Marina Barcelona 92) en el Port Vell y Merlin en el ámbito de la logística, son los ejemplos más significativos.

La elaboración del III Plan Estratégico, fruto del esfuerzo y dedicación de muchos profesionales del Port, ha sido la meta colectiva más relevante de este año, pero ha habido también otros aspectos muy destacables que han hecho avanzar nuestra infraestructura.

El Estudio de impacto económico de la actividad de cruceros del Port de Barcelona, realizado por la Universidad de Barcelona en colaboración con Turismo de Barcelona, se ha convertido en el primer informe de este tipo que se lleva a cabo –como mínimo, en el



ámbito europeo– y reveló unas cifras que ponen de manifiesto el importante efecto de este segmento del turismo en la ciudad y en Catalunya. El estudio concluye que los cruceros que operan en nuestro Port generan una facturación anual de 800 millones de euros y una aportación al PIB de Cataluña de 413 millones de euros y permiten el mantenimiento de cerca de 7.000 puestos de trabajo a tiempo completo. Son sólo tres datos de un documento que detalla muchos otros aspectos de la aportación fundamental que la actividad de cruceros tiene en nuestro entorno.

Otros hechos que ponen de manifiesto la intensa actividad desarrollada este año por el Port son la culminación del proyecto CLYMER (Conexión Lyon-Madrid del Corredor Mediterráneo); las 25 salidas desde nuestro puerto del crucero más grande del mundo (Allure of the Seas, de Royal Caribbean); la presentación de los proyectos de autopista ferroviaria (para mejorar nuestra conectividad con Europa) y de Barceloc (para atraer inversión china en nuestro entorno); la misión comercial en Chile, con resultados muy satisfactorios, y el inicio del proceso de licitación de la reforma del edificio de Portal de la Pau, que se convertirá en un port center para explicar el pasado, el presente y el futuro de nuestro puerto a los ciudadanos.

Tenemos grandes retos por delante, pero también algunos aspectos pendientes de solución. Seguiremos trabajando para conseguir una mayor autonomía para fijar las tasas portuarias, básica para una política comercial propia y para competir en igualdad de condiciones con los puertos del norte de Europa. Del mismo modo, haremos todo lo que esté en nuestras manos para que los accesos ferroviarios al Port –tan decisivos para nuestro futuro– sean una realidad lo antes posible.

Ante los desafíos que nos plantea el futuro inmediato, es fundamental que el Port de Barcelona, con una fuerte cultura empresarial, mantenga también los criterios de gestión que nos definen como entidad pública. Conservamos intacto nuestro compromiso: aportar la máxima competitividad a las empresas, facilitar su internacionalización y generar valor para la economía y la sociedad de nuestro entorno.

Sixte Cambra

Presidente del Port de Barcelona

*Texto: Mensaje del Presidente Memoria Corporativa 2015*

## Estrategia

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo.

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

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

## Funciones y forma jurídica

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

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

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



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

### Competencias de la Autoridad Portuaria

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

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

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

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

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

## Gobierno y calidad de gestión

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

#### La Presidencia

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

#### La Dirección General

El director general es nombrado por mayoría absoluta del Consejo de Administración de la APB, a propuesta de la Presidencia, entre personas con titulación superior, reconocido



prestigio profesional y una experiencia de, como mínimo, cinco años en técnicas y gestión portuaria.

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

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

*a 31 de diciembre del 2015*

#### **Presidente**

Sixte Cambra

#### **Vocal nato**

Francisco J. Valencia Alonso

#### **Director general (no consejero)**

José A. Carbonell Camallonga

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

Emilio Ablanedo Reyes

Severo Bueno de Sitjar de Togores

Rolando Lago Cuervo

#### **En representación de la Generalitat de Catalunya**

Jordi Aragunde Miguens

Antoni Llobet de Pablo

Lluís Mellado i Fontanet

Ángel Montesinos García

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

Janet Sanz Cid (Ayuntamiento de Barcelona)

Lluís Tejedor Ballesteros (Ayuntamiento del Prat de Llobregat)



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

Josep M. Basáñez Villaluenga

Carles Boy Rodríguez

José Pérez Domínguez

Xabier M. Vidal Niebla

**Secretario (no consejero)**

Román Eguinoa de San Román

**Bajas durante el año 2015**

Joan Amorós i Pla

Joan Moreno i Cabello

Jorge Sánchez Vicente

Antoni Vives i Tomàs

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

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

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

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

**I\_05 Estructura organizativa de la APB**

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

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



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

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

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

Además, el Área de Presidencia incluye:

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

Y el área de Dirección general incluye:

- La **Dirección de Seguridad Corporativa**

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

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



## Infraestructuras y capacidad

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

### Características técnicas generales del Puerto

<b>Datos Técnicos</b>			
<b>Situación</b>		<b>Superficie terrestre</b>	1.081,15 ha
Latitud	41° 21' N	<b>Muelles y atraques</b>	22,216 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>	Cubierto: 203.304 m2 Descubierto: 4.881.841 m2
Bocana norte	Orientación: 205° Anchura: 145 m Calado: 11,5 m		
		<b>Dique Seco</b>	Eslora: 215 m Manga: 35 m Capacidad: hasta 50.000 t de peso muerto
		<b>Grúas</b>	31 (todas de contenedores)

### Accesos terrestres y Comunicaciones interiores

#### Carretera

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

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

#### Medidas de galibo de los principales accesos al recinto portuario.

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

Traslado parada bus Álvarez de la Campa - Agrícola 11010

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



### Ferrocarril

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

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

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

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

El muelle Sud dispone de una terminal ferroviaria para contenedores.

Las terminales de automóviles disponen de terminal ferroviaria propia.

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

### Accesos terrestres

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

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

Las principales vías a destacar son:

- Autopista AP-2, que enlaza con el centro del país, Aragón y la A-68 al norte de España y frontera francesa por Irún.
- Autopista del Mediterráneo AP-7, que enlaza al sur con Levante, centro de España y al norte, con la frontera francesa y la red europea de autopistas.
- Autopista AP-9, que enlaza con la AP-7 en la frontera francesa por la Jonquera.
- Autopista C-32, que enlaza con el sur y Levante del país.



- Autopista C-58 a Sabadell, Terrassa y Manresa, que enlaza con el eje del Llobregat y a través del túnel del Cadí con Francia por Puigcerdà y el túnel del Pimorent.
- Autopista C-31, que enlaza con la Nacional II a la frontera francesa.
- Nacional II, al oeste, centro y norte del país.
- Nacional C-17, con la frontera francesa por Puigcerdà.
- Nacional 150, con Sabadell, Terrassa y Manresa.
- Nacional 340, que enlaza con el sur y Levante del país.

#### Accesos ferrocarril

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

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

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

Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya

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

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

##### PRINCIPALES OBRAS EJECUTADAS

Durante el año 2015 el Port de Barcelona ha realizado una inversión total de 44 millones de euros, de los cuales más de 34 millones se han destinado al capítulo de las infraestructuras. A continuación se describen las actuaciones más destacadas de este ejercicio:

##### 1) Nuevos accesos a la ampliación sur. Fase 1b (OB-GP-P-674/2011)

Adjudicatario: UTE ACCESOS FASE 1B

Tiempo de ejecución: 10,5 meses (finalizada)

Inversión: 10.643.739,30 €



El objeto de este proyecto ha sido concretamente la viabilidad del nudo de acceso a la ampliación sur del Port de Barcelona. En el año 2012, con la fase 1A, ya se llevó a cabo el terraplenado y la precarga de la mayor parte de este nudo, para emprender después la fase de consolidación geotécnica previa. Con la fase 1B se han ejecutado todas las estructuras que permitirán que se pueda compatibilizar con seguridad y eficiencia el paso del ferrocarril con la viabilidad definitiva de la zona, cuando entren en funcionamiento los accesos ferroviarios cofinanciados por el Port de Barcelona y ADIF.

Entre otras actuaciones, las obras han implicado la construcción de una rampa de conexión entre la glorieta del enlace sur y la avenida de l'Estany del Port, con un paso inferior de carretera; la construcción de dos pasos inferiores para vías ferroviarias, y la creación de un ramal de conexión entre la glorieta y el acceso al dique Sud.

La puesta en servicio de este nudo viario supone, pues, un paso más hacia la consecución de los accesos terrestres definitivos al Port de Barcelona, que permitirán mejorar la conectividad de la infraestructura catalana con su hinterland.

## 2) Nuevo muelle de atraque e instalaciones para la Guardia Civil

(OB-GP-P-540/2006)

Adjudicatario: COMSA, S.A.U.

Tiempo de ejecución: 14,5 meses (finalizada)

Presupuesto de adjudicación: 2.501.531,82 €

Se han habilitado las instalaciones necesarias para alojar los servicios del cuerpo de la Guardia Civil del Mar, que anteriormente ocupaba unos barracones provisionales situados en la misma parcela.

Los trabajos han incluido la construcción de un muelle de atraque de 100 metros de longitud y 3,5 metros de calado para uso exclusivo de las embarcaciones de la Guardia Civil, así como un edificio que alojará las funciones del centro de control, almacenaje y servicios de este cuerpo y del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS) de la zona de Catalunya.

Esta actuación, finalizada en marzo del 2016, responde al cumplimiento de acuerdo de colaboración mutua entre el Port de Barcelona y la Guardia Civil. A cambio de la base marítima y el punto de atraque para el Servicio Marítimo Provincial de la Guardia Civil que ha construido el Port, el cuerpo policial se ha comprometido a mantener un servicio



permanente para patrullar las aguas interiores en función de las necesidades de cada momento.

**3) Terminal de contenedores muelle Prat (fase 2) zona no concesionada. Zona de maniobra (OB-GP-P-747/2014)**

**Adjudicatario: UTE ZONA MANIOBRA**

**Tiempo de ejecución: 11,5 meses (finalizada)**

**Inversión: 6.827.561,45 €**

Con esta actuación se ha ampliado la zona de maniobra de la terminal de contenedores del muelle Prat Fase 1. La obra ha consistido en completar la totalidad de las actuaciones previstas para la terminal BEST en la zona no concesionada de maniobras, a excepción de la pavimentación de las dos calles contiguas al límite no concesionado. La zona de maniobra del muelle se ha incrementado así en 551 metros, que se suman a los 970 metros de frente de atraque ya existentes, ejecutados durante la fase 1.

Las actuaciones más significativas han sido las siguientes: movimiento de tierras y pavimentación, drenaje de las aguas pluviales; canalización del sistema eléctrico; ejecución de la viga posterior de la grúa del muelle y su fundamentación mediante pilotes; implantación de los raíles de las grúas del muelle y del sistema de fijación y anclaje; red de suministro de agua potable a barcos, y sistema de alumbrado correspondiente a la zona de maniobras.

Las obras han finalizado en agosto de 2015.

**4) Remodelación área pesquera (fábrica de hielo) (OB-GP-P-0669/2010)**

**Adjudicatario: CRC OBRAS Y SERVICIOS, S.L.**

**Tiempo de ejecución: 7 meses (finalizada)**

**Inversión: 455.402,76 €**

La construcción de un edificio para albergar la nueva fábrica de hielo para la actividad pesquera del Port se ha compatibilizado con el montaje e instalación de su maquinaria, actuación que por su singularidad ha sido objeto de un contrato independiente.

Este edificio se incluye dentro del proyecto global de remodelación del área pesquera, que tiene el objetivo de ordenar estos espacios para dotarlos de unas instalaciones modernas y eficientes (también la nueva lonja y nuevos espacios para la cofradía de pescadores),



además de incorporar otras actividades de acceso ciudadano. El área pesquera se abre así también al público general, que encontrará en ella nuevos servicios y tendrá acceso, por ejemplo, a la lonja.

Dado que debían convivir con el mantenimiento de la actividad pesquera, las actuaciones se han realizado en diversas fases.

#### **5) Ampliación terminal ferroviaria Príncipe d'Espanya. Fase 1 (OB-GP-P-722/2012)**

**Adjudicatario: UTE TERMINAL FERROVIARIA APB**

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

**Presupuesto de adjudicación: 710.810,04 €**

La obra ha consistido en la adaptación de la terminal ferroviaria del muelle Príncipe d'Espanya al nuevo uso previsto de terminal para circulaciones de transporte de vehículos, dado que los usos de terminal de contenedores que albergaba este muelle se han trasladado a otros espacios.

La actuación ha implicado la necesidad de desplazamiento de la anterior vía 2 a una posición equidistante entre las vías 1 y 3. Asimismo, ha incluido el proceso de adaptación de las infraestructuras ferroviarias del Port de Barcelona para la circulación de composiciones en ancho estándar, que implica la adaptación de la vía 3 y la necesidad que la nueva vía 2 se diseñe para los tres anchos (ibérico, UIC y métrico).

Dado que se pretende ampliar la longitud de los trenes que puedan ser operados sobre vía general, se han prolongado el vial y el cierre paralelos a este tramo, para la circulación del personal que realiza las operaciones de carga y descarga de vehículos.

La obra ha finalizado a inicios del año 2016.

#### **6) Conexión de pasarela de embarque entre estaciones B y C**

**(OB-GP-P-751/2014)**

**Adjudicatario: VIAS Y CONSTRUCCIONES, S.A.**

**Tiempo de ejecución: 4 meses (finalizada)**

**Inversión: 910.215,54 €**



Se ha construido el tramo de pasarela de conexión entre las estaciones marítimas B y C para facilitar, junto con los fingers necesarios, el desembarco de pasajeros de cruceros desde barcos de nueva generación que acoge este tramo de muelle Adossat. La nueva pasarela de conexión está comprendida entre las dos anteriormente existentes de las terminales B y C.

Con esta actuación, y una vez completada la eliminación del antiguo atraque ro-ro entre las mencionadas terminales se ha conseguido una mayor flexibilidad y versatilidad en la línea de atraque y es posible plantear operaciones de embarque compartidas entre ellas.

La obra finalizó en abril de 2015.

#### **7) Nuevos accesos a la ampliación sur. Fase 1c (OB-GP-P-727/2012)**

**Adjudicatario: UTE AMPLIACIO SUD FASE 1C**

**Tiempo de ejecución: 11 meses (finalizada)**

**Inversión: 5.914.058,66 €**

Han finalizado las actuaciones de la ronda del Port, entre la ZAL II y la calle 4, las estructuras ferroviarias para las conexiones futuras y la salida ferroviaria de la terminal del muelle Prat. Además, se ha construido un paso elevado en el vial Prat –entre el acceso a la ZAL II y el antiguo cauce del río Llobregat–, para permitir el paso y la compatibilidad con el bucle ferroviario de los accesos ferroviarios.

Adicionalmente, se han cerrado las mallas de las redes de agua potable y telecomunicaciones de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el ámbito de la ronda del Port y se han llevado a cabo otras obras complementarias relacionadas con el sistema de telecomunicaciones y suministro de la terminal BEST. Los trabajos han incluido, además, movimiento de tierras, firmes y pavimentos, saneamiento y drenaje, instalaciones, riego, jardinería y cierres, etc.

La obra ha finalizado en julio de 2015.

#### **8) Adecuación y protección de muelles (estabilización dársenas Morrot y Sant Bertran) (OB-PP-P-0756/2014)**

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

**Tiempo de ejecución: 3 meses (finalizada)**

**Inversión: 1.695.407,26 €**



En los muelles de Morrot y Sant Bertran se concentra la operativa de short sea shipping de Grimaldi y de Acciona, navieras que operan repetidamente y por sus propios medios, sin ayuda de remolcador. Las inspecciones, tanto batimétricas como visuales a través de submarinistas, detectaron que esta actividad genera áreas de erosión que comportan tajos en zonas próximas a los muelles e inducen ciertos descalces que afectan la estabilidad del muro de los muelles. Además, este proceso erosivo genera un flujo de materiales hacia otras zonas de deposición, por encima de los calados nominales, con la consiguiente limitación de operativa.

Los trabajos han implicado la habilitación de un área de acopio, accesos y del cargador situado en las inmediaciones del dique Sud. Esta actuación incluye el transporte terrestre y vertido por medios marítimos del material procedente de reciclaje, pero no su suministro, que irá a cargo de la Autoridad Portuaria. Este material estará almacenado en la planta de reciclaje y tratamiento de materiales de construcción ubicada en el dique Sud.

#### **9) Mejoras de la red de saneamiento en el entorno de la nueva bocana (OB-GP-P-759/2014)**

**Adjudicatario: COPCISA, S.A.**

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

**Presupuesto de adjudicación: 747.427,8 €**

Con esta actuación, que se prevé que esté finalizada hacia mayo de 2016, se amplía y mejora la capacidad de la red de saneamiento en el entorno de la bocana Nord, para que esté en consonancia con los incrementos de actividad de esta zona. También está previsto construir y ampliar colectores y ampliar o reestructurar los bombeos existentes.

En los últimos años, en la zona adyacente a la bocana Nord ha aumentado la actividad. Por un lado, Marina Barcelona 92 ha ampliado instalaciones con la incorporación del espacio de la antigua concesión de Unión Naval Levante y con la construcción prevista de un nuevo Syncrolift para aumentar la capacidad y actividad de sus instalaciones. Por otra parte, se ha adjudicado el concurso de la marina que construirá y desarrollará estas actividades en la dársena de la bocana Nord. También queda pendiente de construir alguno de los edificios previstos en la concesión de la bocana Nord y es posible que en el futuro se generen nuevas actividades en los tinglados del muelle de Llevant recuperados de la concesión de Unión Naval Levante. Todas estas previsiones de incremento de actividad en la zona deben ir acompañadas de un correcto dimensionamiento de los servicios asociados.



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

#### **CENTRO INTERMODAL DE LOGÍSTICA (CILSA)**

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

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

#### **EL PUERTO EN RED**

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

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



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

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

#### **Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)**

Creada el 2001 como plataforma de servicios para los operadores y los importadores y exportadores de Aragón, Navarra y La Rioja. Hoy en día es la segunda terminal intermodal interior de España con un tráfico superior a los 140.000 TEU y se ha convertido en un nodo logístico que no solamente da servicio a las zonas mencionadas antes, sino que es un punto de paso hacia el centro y nordeste peninsular. La terminal está conectada con el Port de Barcelona a través de entre 5 y 7 servicios ferroviarios diarios y con otros nodos logísticos también con frecuencia diaria.

#### **Puertos secos de Coslada (Madrid), Azuqueca de Henares y Yunquera de Henares (Guadalajara) - Terminal marítima Centro (tmC)**

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

Para desarrollar unos servicios ajustados a las necesidades de operadores y cargadores y para aumentar la competitividad de la oferta marítima-portuaria en la zona, el Port participa en los puertos secos de Azuqueca de Henares y Coslada. El Port de Barcelona está conectado mediante un servicio diario con la terminal de Puerto Seco de Azuqueca de Henares, que este 2015 ha gestionado un tráfico de 52.060 TEU. Parte de este tráfico corresponde al Port de Barcelona y el resto, a los puertos de Valencia, Algeciras, Sevilla y Bilbao.

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



Estas actuaciones contribuyen a potenciar el encaminamiento por el Port de Barcelona de los flujos de mercancías con origen/destino en el centro peninsular, un área con gran potencial de desarrollo.

#### **Terminal Intermodal de Navarra**

Terminal ferroviaria ubicada en la localidad de Noaín, cerca de Pamplona. La nueva terminal fue inaugurada en febrero de 2013 y cuenta con 3 servicios ferroviarios semanales, operados por Hutchison Logistics, que la conectan con el Port de Barcelona.

#### **Terminal Marítima de Toulouse (tmT)**

Acerca los servicios del Port de Barcelona a los clientes situados al norte de los Pirineos (Midi-Pyrénées y Aquitania). La terminal está integrada en la Zona de Actividades Logísticas Eurocentro de Toulouse, que sirve de plataforma logística y de servicio para facilitar el comercio marítimo internacional a los importadores y exportadores de la región a través del Port de Barcelona.

#### **Terminal de Contenedores de Saint-Charles (Perpiñán)**

Ubicada en Perpiñán, uno de los principales centros logísticos y de distribución de productos frescos del sur de Europa, sus instalaciones también sirven a las operaciones logísticas de todo tipo de mercancías con destino/origen en Europa que necesiten pasar por el Mediterráneo.

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

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



## Mercados servidos

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

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

El Port de Barcelona ha registrado en 2015 un tráfico total de 47 millones de toneladas de mercancías, un 1,5% más que el año anterior. El ejercicio se ha cerrado con resultados positivos en los principales indicadores de tráfico y con cifras récord tanto en el comercio exterior como en segmentos de carga estratégicos como los vehículos o las autopistas del mar.

### ESCALAS

Durante este ejercicio se han contabilizado un total de 8.025 escalas de barco en el Port de Barcelona, 199 más que el año anterior (+2,5%). Además, han aumentado de forma más considerable las dimensiones de los barcos que escalan en el Port de Barcelona y su arqueado medio ha pasado de 35.724 a 40.394 toneladas, un aumento del 13,1%.

### CONTENEDORES

En el apartado de contenedores, el Port de Barcelona ha registrado un total de 2 millones de TEU (un TEU equivale a un contenedor de 20 pies), un 4% más que en 2014. Los contenedores de comercio exterior han tenido un crecimiento notablemente superior: el Port ha canalizado 662.149 TEU de exportación durante el año 2015 (+7,2%) y ha recibido 476.787 TEU de importación (+9%).

Estas últimas cifras también revelan un cambio en lo relativo a la composición del comercio exterior que vehicula la infraestructura catalana. El año 2008 las importaciones representaban el 54% del comercio exterior y las exportaciones el 46%, mientras que hoy en día esta relación se ha invertido: el 58% de los contenedores son de exportación y el 42%, de importación. Además, en 2015 los contenedores de exportación han superado en un 52% el máximo histórico conseguido durante el periodo de precrisis (2008).



Por mercados, han crecido un 14% los intercambios con China, que se consolida como principal socio comercial del Port de Barcelona, con una cuota de mercado superior al 22% en lo respecta a la carga contenerizada. También se ha registrado una evolución positiva en el comercio exterior (tanto importaciones como exportaciones) con Corea del Sur (+40%), Marruecos (+16%), Estados Unidos (+14%), India (+11%) y Arabia Saudita (+8%). El fuerte impulso experimentado en los intercambios con Corea del Sur se debe, principalmente, a la importación de componentes de automóvil para el clúster de la automoción de Aragón.

### TRÁFICO FERROVIARIO

La apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad ha permitido que la cuota ferroviaria haya pasado de ser un 2,6% sobre el total de tráfico en 2006, a un 13% en 2015.

El número de contenedores que han accedido o salido del Port en tren ha ascendido a 213.229 TEU, cifra que supone un crecimiento del 12% respecto del 2014 y del 400% en 9 años.

También el tráfico ferroviario de vehículos ha obtenido muy buenos resultados, con un total de 264.110 unidades transportadas y un 32,4% más que el ejercicio anterior. Un 35,4% del total de vehículos que han entrado o salido del Port de Barcelona han usado el modo ferroviario (un incremento de 4 puntos respecto del 2014).

El volumen principal del tráfico ferroviario de vehículos es de descarga, con 241.330 unidades (+25%) destinadas a la exportación por vía marítima. Pero cabe destacar el nuevo tráfico de vehículos de carga ferroviaria de exportación destinados al hinterland, que con 22.780 unidades transportadas suponen un aumento del 287% respecto de 2014. Buena parte de estos vehículos cargados –17.925 unidades– han ido dirigidos a destinos europeos a través de las vías de ancho UIC. Barcelona es el primer puerto del Estado español conectado con Europa a través de ancho de vía internacional.

### VEHÍCULOS

El tráfico de vehículos nuevos por vía marítima ha registrado un récord histórico en el Port de Barcelona, con 881.893 unidades transportadas y un crecimiento del 18%, consecuencia también del excelente comportamiento del comercio exterior. Las exportaciones suponen el principal volumen total de unidades transportadas y han aumentado un 5%, hasta alcanzar un total de 616.189 coches cargados; las importaciones han recibido un fuerte impulso, en



línea con la reactivación del mercado interno, y han supuesto un total de 265.704 unidades descargadas (+41%).

Con estas cifras el Port de Barcelona se consolida como el principal hub de distribución de vehículos del Mediterráneo y del sur de Europa. Los destinos de las exportaciones de vehículos son cada vez más diversificados e incluyen mercados lejanos como Corea del Sur y China (los más dinámicos), además de Turquía, Japón, Israel, México o Brasil. Dentro del ámbito europeo se confirma la recuperación del sector con crecimientos relevantes en las exportaciones de automóviles a Italia, Alemania, Holanda y Noruega. Barcelona lidera el tráfico marítimo de vehículos del Estado español con una cuota de mercado del 25%. Es decir, 1 de cada 4 vehículos que transporta el sistema portuario estatal pasa por el puerto de la capital catalana.

## MERCANCÍAS A GRANEL

### Graneles sólidos

El movimiento de graneles sólidos en el Port de Barcelona ha experimentado una disminución global de más de 300.00 toneladas (-7%). Aunque algunos productos de gran volumen se han mantenido estables o han crecido muy ligeramente —como las potasas y el haba de soja—, las buenas cosechas locales de trigo y otros cereales han implicado que las importaciones de estos productos hayan sufrido una bajada muy significativa, del 50% en pienso y forrajes y del 4% en cereales y harinas. Esta es una circunstancia habitual y ligada a las oscilaciones de la meteorología. En la evolución de este tráfico, además, hay que considerar la tendencia a transportar cada vez más volúmenes de estas mercancías en contenedor, por lo que no se contabilizan ya en este apartado.

### Graneles líquidos

El total de los graneles líquidos que se han movido en las terminales especializadas del puerto barcelonés ha sido de 12 millones de toneladas, un 7% inferior al ejercicio anterior. Los principales hidrocarburos se han comportado de manera muy diversa y han aumentado en conjunto un 2%, mientras que el capítulo de otros líquidos ha registrado una disminución del 28%.

Las importaciones de gas natural licuado (GNL) han aumentado un 4%, mientras que en el resto de hidrocarburos han registrado comportamientos bien diferenciados: las subidas



espectaculares de los tráficos de gasolina (+ 59%) contrastan con el descenso del 59% experimentado en el tráfico de biocombustibles.

Los tráficos de gasóleo y de biocombustible van necesariamente ligados, ya que las modernas instalaciones de Barcelona sirven para realizar la mezcla de los dos productos para obtener biodiesel comercial. El bajo precio de los productos del petróleo hace que esta mezcla sea poco rentable y, por tanto, se minimice. Ello afecta evidentemente ambos productos, pero especialmente los biocombustibles.

El tráfico de productos químicos, por otra parte, ha crecido un 6% y el de los aceites y grasas, un 3%. Ambos funcionan como indicadores de la vitalidad de la industria transformadora local, que genera productos con alto valor añadido, parte de los cuales están destinados a la exportación.

#### SHORT SEA SHIPPING

También las autopistas del mar han marcado un nuevo récord en Barcelona. Las líneas de transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping) que conectan la capital catalana con diferentes destinos de Italia y del Norte de África han canalizado en este ejercicio un total de 136.659 unidades de transporte intermodal (UTI, unidad de carga equivalente a un camión, plataforma o remolque). Esta cifra supone un incremento del 21,5% respecto del año anterior y se traduce en cerca de 137.000 camiones desviados de las carreteras del arco mediterráneo hacia el modo marítimo y un ahorro de 197.032 toneladas de CO<sub>2</sub>, un 14% más que en 2014.

Con los servicios en marcha con Civitavecchia, Livorno, Génova, Savona, Porto Torres, Tánger y Túnez, el Port de Barcelona confirma su posición líder en la península Ibérica en el tráfico de short sea shipping, una alternativa al transporte por carretera mucho más eficiente en términos económicos y medioambientales.

#### PASAJEROS

Durante el año 2015 han pasado por el Port de Barcelona más de 3,7 millones de pasajeros (+7%), de los que 1,1 millones han sido usuarios de ferris de línea regular (+6,6%) y 2,5 millones han sido cruceristas (+7,4%).

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



Los cruceristas de turnaround (aquellos que inician y/o finalizan su crucero en la capital catalana y, por tanto, suponen una mayor aportación a la economía del entorno) son los que más han crecido, con un incremento del 11%. Por otra parte, el número de pasajeros que han hecho escala en la capital catalana ha crecido un 3%. Entre enero y diciembre de 2015 el Port de Barcelona ha recibido un total de 749 escalas de crucero.



## ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS 2011-2015 (en miles de toneladas)

	2011	2012	2013	2014	2015
Carga contenerizada	19.857	17.401	16.982	17.807	18.717
Carga convencional	8.903	8.969	9.426	9.793	10.723
Graneles líquidos	10.761	10.431	10.610	12.949	12.055
Graneles sólidos	3.544	4.685	4.374	4.764	4.426
<b>TOTAL</b>	<b>43.065</b>	<b>41.486</b>	<b>41.392</b>	<b>45.313</b>	<b>45.921</b>

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

Àrees geogràfiques	Acumulat mensual		%	% sobre total acum. 2015
	2014	2015		
<b>Tones (t)</b>	<b>45.318.781</b>	<b>45.921.253</b>	<b>1,3%</b>	<b>100%</b>
Espanya	7.514.271	7.537.685	0,3%	16,4%
Itàlia i França	5.835.030	6.775.069	16,1%	14,8%
Extrem Orient i Japó	4.722.442	5.311.636	12,5%	11,6%
Àfrica del Nord	6.262.571	4.868.786	-22,3%	10,6%
Mediterrani Oriental, Mar Negre, Caspi i Pròxim Orient	3.634.323	3.414.871	-6,0%	7,4%
Europa	3.122.905	3.110.352	-0,4%	6,8%
Golf Pèrsic i Mar Àràbic	2.368.841	2.944.990	24,3%	6,4%
Sud-Amèrica (Atlàntic)	3.094.067	2.458.119	-20,6%	5,4%
Àfrica Occidental	1.871.888	1.975.370	5,5%	4,3%
Sud-est Asiàtic	1.562.575	1.642.237	5,1%	3,6%
Golf de Mèxic (Mèxic i EE.UU.)	1.300.900	1.373.248	5,6%	3,0%
Centre Amèrica i Carib	990.887	944.845	-4,6%	2,1%
Pakistan, Índia, Sri Lanka i Bangla Desh	698.841	936.376	34,0%	2,0%
Mar Roig	471.967	727.682	54,2%	1,6%
Nord-Amèrica (Atlàntic)	490.209	557.834	13,8%	1,2%
Sud-Amèrica (Pacífic)	382.670	372.504	-2,7%	0,8%
Àfrica del Sud i de l'Est i Ocea Índic	342.099	316.057	-7,6%	0,7%
Canadà (Atlàntic) i Grans Llacs	253.248	271.446	7,2%	0,6%
Austràlia, Nova Zelanda i Illes del Pacífic	181.069	183.581	1,4%	0,4%
Nord-Amèrica (Pacífic)	127.546	132.789	4,1%	0,3%
Àrea desconeguda (Tara de contenidors buits)	90.431	65.776	-27,3%	0,1%

## 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 en 2015 es del **28,22%**



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

Catalunya es la principal región importadora y exportadora de España y supone el 25% del valor del comercio exterior marítimo de España de 2015.

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

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

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

2015	Comercio Exterior Marítimo de Catalunya			Cuota de mercado del Port de Barcelona		
	Export.	Import.	Total	Export.	Import.	Total
Principales Segmentos de Tráfico						
BIENES DE EQUIPO	17%	13%	15%	79%	73%	76%
AUTOMOCIÓN	16%	11%	13%	94%	77%	87%
ENERGÉTICO	8%	16%	12%	56%	58%	57%
ALIMENTACIÓN	12%	12%	12%	82%	57%	68%
QUÍMICA ELABORADA	16%	5%	10%	90%	90%	90%
TEXTILES Y PIELES	4%	12%	8%	56%	82%	77%
QUÍMICA PRIMARIA	6%	7%	7%	39%	69%	57%
PIENSOS	1%	7%	4%	89%	39%	47%
MINERALES Y METALURGIA	4%	4%	4%	72%	69%	70%
PAPEL Y PASTA DE MADERA	4%	1%	2%	84%	28%	69%
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	3%	1%	2%	76%	82%	77%
ABONOS	1%	0%	1%	88%	21%	70%
MADERA Y CORCHO	0%	0%	0%	65%	75%	69%
RESTO MERCANCÍAS	7%	10%	9%	79%	77%	78%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>79%</b>	<b>68%</b>	<b>73%</b>



#### I\_14 Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto.

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

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

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

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

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

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



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

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Concesiones y Autorizaciones	342	377	366	372	339	382

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

Tipo de ocupación	Número de Empresas
Concesiones	155
Autorizaciones	162
Otras	65

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

	2011	2012	2013	2014	2015
Superficie para concesiones (m <sup>2</sup> )	4.824.548	5.005.767	4.894.017	4.881.841	4.909.236,41

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 2015 es el **97,6%** sobre el total de tráfico de mercancías.

## Calidad de servicio

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

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

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



- 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



The screenshot shows the 'Sede Electrónica' (Electronic Office) page for the Port de Barcelona. The page is titled 'SEDE ELECTRÓNICA > TRAMITACIÓN' and features a search bar and a navigation menu on the right with items like 'Calendario días inhábiles', 'Fecha y hora oficial', 'Validación del certificado de Sede', 'Quejas y sugerencias', 'Preguntas técnicas', 'Preguntas frecuentes', and 'Enlaces de interés'. The main content area is titled 'Tramitación' and includes a brief introduction: 'En esta sección se habilitarán los trámites disponibles en esta Sede.' It explains that users need an electronic certificate (DNI electrónico or CatCert) to access services. A list of available services is provided, each with an icon indicating its status (e.g., lock for electronic, person for personal, truck for transport):

- Registro electrónico (lock icon)
- Solicitud de autorización genérica de transporte terrestre (lock, person, truck icons)
- Solicitud de autorización específica de transporte terrestre (lock, person, truck icons)
- Solicitud de envío de preavisos de transporte terrestre (lock, person, truck icons)
- Solicitud del servicio de aguada (lock, person, truck icons)
- Solicitud de transporte especial (person icon)
- Solicitud de acceso temporal al muelle de la Energía (lock, person, truck icons)
- Carpeta del cliente (lock, person, truck icons)

## SERVICIO DE ACCESO UNIFICADO

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

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

Durante el 2015 el SAU ha atendido 12.887 consultas telefónicas y ha tramitado 102.836 documentos.

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



TRÁMITES

## Oficinas

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

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

The screenshot shows the website interface for 'Trámites SAU'. At the top, there is a navigation bar with links: 'Información corporativa', 'Perfil del contratante', 'Memoria anual', 'Estadísticas', 'Trámites SAU', and 'Registro SSPP'. A search bar is located on the right with the text 'BUSCAR'. Below the navigation bar, the breadcrumb trail reads 'AUTORIDAD PORTUARIA > TRÁMITES SAU > TRÁMITES > REGISTRO GENERAL'. On the left side, there is a vertical menu with various service categories, each preceded by a right-pointing arrow: 'Registro general', 'Carnés de acceso', 'Transportes especiales', 'T.terrestre de contenedores', 'Pagos', 'Pago tasa mensual', 'Solicitud de abonos', 'Denuncias', 'Consulta de proyectos', 'Permisos varios', 'Solicitud factura telemática', 'Cobro T-0', 'Declaración de Joint Service', 'Inscripción en línea regular', 'Aguada', 'Autorizaciones de acceso temporal al Muelle de la Energía', and 'Carpeta del cliente'. The main content area is titled 'TRÁMITES SAU' and 'Trámites'. Under 'Trámites', there is a sub-section 'Registro general'. The 'Descripción:' section explains that as a Public Administration, the Port of Barcelona (APB) has a general register with the following purposes: - Guaranteeing to users that their relationship with the Port of Barcelona remains constant, and - Providing precise and reliable information at any time regarding documents received or sent, including the recipient, origin, and content. The 'Documentación:' section states that to register a document, one must present an original and signed copy to the Port of Barcelona, accompanied by relevant documentation if necessary. On the right side of the 'Registro general' section, there is a circular logo for 'SERVEI D'ACCÉS UNIFICAT PORT DE BARCELONA' featuring a compass rose design.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Llamadas telefónicas	72.360	66.792	2.1205 (*)	17.418	17.274	12.887
Documentos tramitados	121.530	152.273	126.732	107.146	112.779	102.836
Documentos registrados	10.622	12.944	32.415	30.401	39.771	43.028
Cobros realizados	45.694	52.445	23.933	18.598	17.293	15.415

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

### Trámites electrónicos

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

TRÁMITES

### Trámites en línea

[Servicio de transportes especiales](#)

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

[Servicio de recogida de pliegos](#)

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

**Festivos 2016**

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





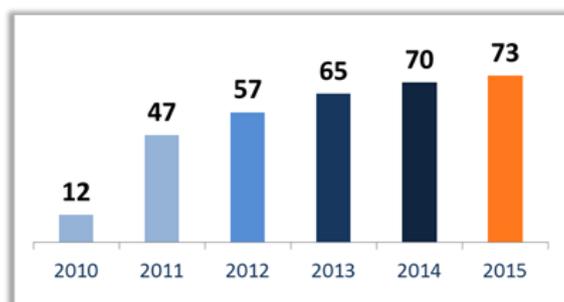
I\_19 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

**LA MARCA DE CALIDAD DEL PUERTO DE BARCELONA: EFFICIENCY NETWORK.**

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

En esta línea se han desarrollado herramientas como la **Marca de Calidad del Port de Barcelona**, que en este 2015 ha seguido recibiendo una respuesta positiva de la Comunidad Portuaria: tres nuevas empresas han alcanzado la certificación de calidad, de modo que ya hay 73 empresas que cuentan con esta distinción. Destaca que doce de ellas han logrado la certificación por quinto año consecutivo.

Número de empresas certificadas



Empresas certificadas, por actividad

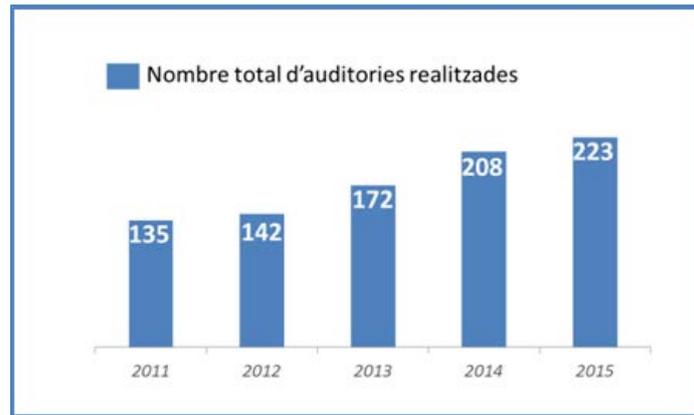
ACTIVITAT	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CONSIGNATARIS	4	14	14	13	13	14
EMPRESAS DE TRANSPORT	2	12	18	20	23	23
AG. DUANA/TRANSITARIS	4	19	23	30	32	34
TERMINALS	2	2	2	2	2	2

Todas estas empresas, al igual que las administraciones colaboradoras, han sido objeto de las correspondientes auditorías –una media de dos por empresa y año–, con el objetivo de evaluar el cumplimiento de sus estándares de calidad. En total se han realizado 223 informes, que ha supuesto el análisis de 678.528 datos, con una media de cumplimiento de las auditorías del 90%. Los resultados de estas auditorías han permitido al conjunto de la



Comunidad Portuaria disponer de información para detectar áreas de mejora, que se analizan en grupos de trabajo con participación de todos los integrantes de la cadena logística.

### Número total de auditorías realizadas



En cuanto a la eficiencia de los procesos garantizados por la Marca, este año se han mantenido los registros, especialmente de las cadenas logísticas certificadas. Se ha consolidado la buena tendencia mantenida desde la puesta en marcha de la Marca, por lo que la eficiencia de estas cadenas se sitúa 6 puntos por encima de la media general del Port. De estos procesos, el relativo al despacho de la mercancía ha alcanzado este año valores por encima del 80% en su eficiencia operativa.

### Comparativa cumplimiento de los compromisos



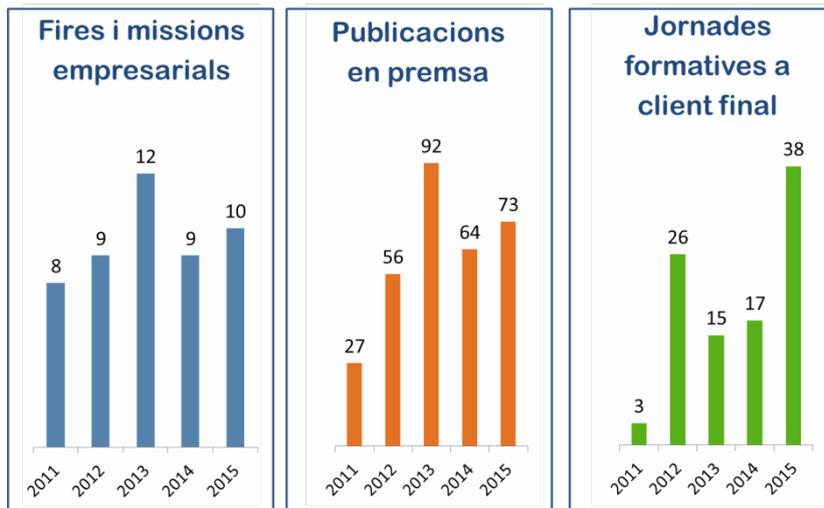
### La promoción y difusión de la Marca y las empresas certificadas

Aparte de medir la calidad de los procesos, la Marca de Calidad aplica una política activa de promoción y difusión, tanto de los propios compromisos de calidad, como los de las empresas y administraciones colaboradoras. En este sentido, el sello de calidad del Port ha



estado presente en 9 ferias internacionales y en la misión empresarial que se ha llevado a cabo en Chile, así como en las 38 acciones formativas dirigidas a clientes, que ha desarrollado el Port de Barcelona.

Acciones de promoción y difusión



También destaca el significativo incremento del número de visitas a la página web del Port de Barcelona en el apartado de la Marca de Calidad, y que en 2015 ha recibido un total de 12.343 consultas sobre esta cuestión, un 70% más que el año anterior.

Consultas sobre la Marca en la web

2012	2013	2014	2015
<b>1.042</b>	<b>4.486</b>	<b>7.184</b>	<b>12.343</b>

Organización de Jornadas Técnicas de la Marca

En 2015 se ha llevado a cabo la cuarta edición de las Jornadas Técnicas de la Marca, con la participación de 79 profesionales de las administraciones y empresas certificadas. El objetivo de esta jornada es el de fortalecer la relación entre los integrantes de la cadena logística para potenciar el trabajo colaborativo. En este sentido, el trabajo se desarrolla en grupos transversales donde se discuten aspectos relacionados con los procesos de negocio del Port de Barcelona. Como novedad respecto a años anteriores, en esta edición se han introducido talleres monográficos dedicados a la unificación de criterios en la realización de auditorías y gestión de reclamaciones.



### **El Brand Center, portal de gestión y relación de la Efficiency Network**

El Brand Center, portal de la Marca de Calidad desde 2012, se ha consolidado durante este año como la herramienta de gestión y comunicación interna de la comunidad Efficiency Network. A través de este portal se gestionan actualmente el 100% de las auditorías realizadas en las empresas. Cada empresa dispone de un área privada donde figura su agenda en cuanto a hitos de la Marca de Calidad, sus certificados y las auditorías. Además, también hay un espacio común donde las empresas disponen de más de 200 documentos de consulta y se pueden gestionar contenidos formativos y encuestas en línea.

El Brand Center ha finalizado el año con una comunidad formada por 332 profesionales pertenecientes a las 73 empresas certificadas y a las cuatro administraciones colaboradoras.

### **Cooperación internacional de la Marca de Calidad**

En el marco de la misión empresarial en Chile, se han firmado acuerdos de colaboración en materia de calidad y eficiencia portuaria con los puertos de Valparaíso y San Antonio. Así, el Port de Barcelona, junto con el Instituto de Logística Internacional (ILI), ha firmado un contrato para apoyar en la definición e implantación de un sistema de indicadores que permita al puerto de Valparaíso medir su eficiencia y competitividad respecto de sus competidores regionales. Aparte de este proyecto, continúan desarrollándose trabajos de intercambio de información y experiencias con puertos de Brasil, Colombia y México.

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

Los hitos más relevantes del año 2015 directamente relacionadas con el Sistema de Calidad del Port de Barcelona y con la gestión del sistema de calidad del Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (DOMQ) se han producido en los siguientes ámbitos: el estado de los referenciales de servicio, las certificaciones obtenidas y la elaboración del informe del Sistema de Calidad.

### **Referenciales de servicio específicos del Port de Barcelona**

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



### **Referencial de Servicio Específico para el Tráfico de cruceros**

Creuers del Port de Barcelona ha renovado su certificación el 26 de mayo de 2015 (Rev 1).

### **Referencial de Servicio Específico para el Tráfico de Graneles**

Durante este año las terminales DECAL, TERQUIMSA, ERGRANSA, TEPESA y CLH han renovado sus certificaciones respecto de este referencial.

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

En 2015 se han realizado reuniones bimestrales de seguimiento entre la APB, las terminales de vehículos, el Equipo de Calidad (EQ) y Estibarna. En estas se ha analizado la información obtenida por el EQ en la detección y seguimiento de las incidencias, y se han tratado aspectos considerados críticos tanto por el Port de Barcelona como para sus clientes.

Las dos terminales de vehículos del Port de Barcelona han renovado su certificado durante el ejercicio: SETRAM, el 13 de febrero, y AUTOTERMINAL, el 27 de mayo.

### **Referencial de Servicio Específico para el Tráfico de Contenedores**

Las dos terminales internacionales de contenedores del Port de Barcelona han renovado su certificación: Terminal de Contenedors de Barcelona (TCB), el 20 mayo (revisión 2) y Barcelona Europe South Terminal (BEST), el 8 de noviembre de 2015.

### **Referencial de Servicio para Navieras**

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

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



### Certificación del Sistema de Gestión de Calidad

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

### Informe del Sistema de Calidad

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

INTEGRIDAD Y SEGURIDAD	2014	2015	Variación
Contenedores llenos, cargados y descargados, dentro del Sistema de Calidad	704.694	890.252	26,33%
Actuaciones del equipo de calidad (EQ) en las incidencias dentro del Sistema de Calidad	1.449	942	-34,99%
Incidencias internas susceptibles de activación del programa de compensaciones	60	56	-6,67%
<b>INSPECCIONES FÍSICAS</b>			
Total de inspecciones físicas	25.373	25.634	1,03%
% en relación con el total de contenedores susceptibles de inspección (importación+exportación)	3,60%	2,88%	-20,00%
Área PIF - total de operaciones	5.874	5.674	-3,40%
% en relación con el total de contenedores susceptibles de inspección en PIF	3,72%	3,73%	0,35%
<b>RECLAMACIONES/COMPENSACIONES</b>			
Reclamaciones recibidas por el departamento *	87	64	-26,44%
Compensaciones abonadas:	69	57	-17,39%
Seguridad total en la mercancía	33	37	
Fiabilidad despacho aduanero	32	18	
Fiabilidad proceso SIF y despacho	4	2	



Indemnizaciones por programa de compromisos de Efficiency Network (euros)	13.084,80	11.215,3
---	-----------	----------

---

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

En 2015 hay 6 empresas navieras acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio.

- \_ % escalas o T1 bonificada por Calidad de Naviera: 19%.
- \_ T1 neta ingresada: 15%.(sobre el total de la facturación del a tasa T1)

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

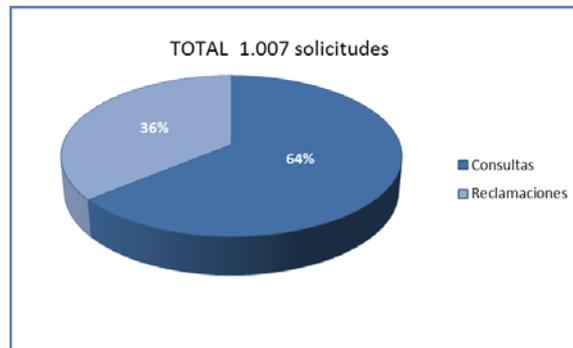
#### **SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE**

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

En el año 2015 el SAC ha atendido de manera completamente personalizada un total de 1.007 consultas y reclamaciones relacionadas con inspecciones, conceptos tarifarios y trazabilidad en el paso de mercancías. De las 362 reclamaciones atendidas, en 91 casos se ha procedido a compensar económicamente a través de la marca de calidad Efficiency Network. El número de consultas ha ascendido a 645.

Por otra parte se han realizado un total de 58 comunicaciones a los clientes para dar a conocer, entre otras, cambios en las aplicaciones de normativas y actividades del Port de Barcelona (jornadas, feria, etc.).

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



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

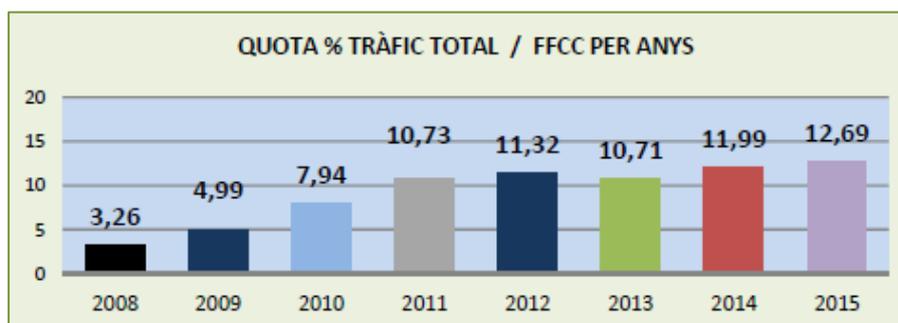
Indicador informado en I\_08 Actuaciones en infraestructuras

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

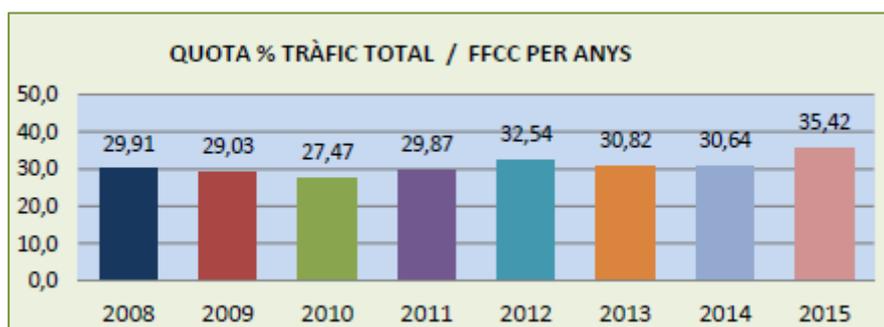
*Indicador no informado*

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

### CONTENEDORES



### AUTOMÓVILES



## Comunicación institucional

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

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

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



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

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

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

Esta información se vehicula sobre todo a través de los medios de comunicación, con los que el Port mantiene una relación diaria y directa. A pesar de la diversidad de públicos, que



implica adaptar el mensaje en cada caso, hay un valor fundamental que guía la estrategia de comunicación del Port de Barcelona: la transparencia.

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

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

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

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

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

#### **Perspectiva institucional y económica**

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



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

#### Perspectiva social

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

#### Perspectiva ambiental

- ◆ Fomento de medios de transporte medioambientalmente sostenibles: ferrocarril y short sea shipping como alternativa a la carretera
- ◆ Fomento del uso de energías limpias
- ◆ Minimización de los impactos ambientales



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

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

### PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA.

#### Consejo Rector y grupos de trabajo

El Consejo Rector de la Comunidad Portuaria tiene el objetivo de canalizar y materializar en iniciativas los intereses de todos los estamentos, públicos y privados que desarrollan su actividad en el ámbito portuario. Estas iniciativas tienen lugar en el seno de grupos de trabajo específicos y con la connivencia y la cooperación de los actores implicados.

Con el fin de contar con una visión global y garantizar la confluencia de un único objetivo, el Comité Ejecutivo ha celebrado dos reuniones durante el año 2015 –el 2 de julio y el 1 de diciembre–, en las cuales se han puesto en común las actuaciones de los siete Grupos de Trabajo operativos actualmente, que se detallan a continuación.

#### Foro telemático

Los proyectos finalizados, relacionados con el análisis y mejora de los procesos que inciden en el paso de mercancía en el Port de Barcelona, han sido:

- \_ Implantación del procedimiento integrado de escalas para la ventanilla única europea.
- \_ Definición del procedimiento de levante sin papeles de importación y exportación para terminales de automóviles.
- \_ Simplificación de los tránsitos internacionales en ferrocarril.
- \_ Adaptación a la orden HAP/2485/2014, con dos cambios en el procedimiento aduanero.
- \_ Directrices para la presentación de las declaraciones sumarias y manifiestos de carga de las mercancías del muelle de l'Energia.
- \_ Implantación de los cambios en los mensajes referentes a contenedores refrigerados, con la inclusión de nuevos parámetros.

En cuanto a los proyectos en curso:

- \_ Colaboración en la puesta en marcha de la ventanilla única aduanera.
- \_ Definición del procedimiento de comunicación en tiempo real de las entradas y salidas terrestres de las terminales de automóviles.
- \_ Redacción del Plan de contingencias del procedimiento de mercancías peligrosas, con definición de alternativas al proceso telemático.
- \_ Ampliación del alcance del Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD), con el objetivo de extenderlo a las salidas de las terminales de contenedores.
- \_ Implantación del Sistema Integrado de Control Aduanero (SICAD) a las puertas de la terminal pública de SSS de Grimaldi.
- \_ Mejora del procedimiento de entrada/salida de mercancías en ferrocarril.
- \_ Mejoras en los procesos de los Servicios de Inspección en Frontera (SIF).
- \_ Mejoras en el envío de las listas de pasajeros.
- \_ Aplicación del requerimiento SOLAS sobre pesos de contenedores.

Asimismo, ya se han presentado dos proyectos que se iniciarán el año 2016:

- \_ Desarrollo de una aplicación de levante sin papeles para el ferrocarril.
- \_ Aplicación del código aduanero de la Unión Europea.

### **Seguimiento de la marca de calidad**

Cinco años después de su puesta en marcha, la Marca de Calidad del Port de Barcelona se ha consolidado como una verdadera comunidad de empresas con objetivos comunes. También se han podido reunir suficientes datos objetivos para afrontar modificaciones y la introducción de nuevos conceptos que permitan mejorar los contenidos de la Marca de Calidad y reforzar la implicación de empresas y administraciones adheridas.

El año 2015 se han producido dos nuevas certificaciones, por lo que ya hay 73 actividades certificadas, correspondientes a 72 empresas y con un grado de cumplimiento de los estándares superior al 95%.

Además, se han llevado a cabo varias sesiones de asesoramiento, informativas y relativas a la gestión, y se ha estado presente en 9 actos de promoción.



Un total de 44 empresas ya gestionan su certificación a través del Brand Center, portal de comunicación y de intercambio de información de la Marca de Calidad, consiguiendo así una gestión más ágil, un aumento de la transparencia informativa y una creciente consolidación de la imagen de marca.

### Responsabilidad social corporativa

Una de las tareas centrales del grupo es la elaboración de un plan de sostenibilidad sectorial –basado en los principios del III Plan Estratégico–, del que ya se ha elaborado una propuesta y que tiene como objetivo el crecimiento sostenible desde el punto de vista económico, social y ambiental.

Además, se han desarrollado diversas iniciativas a través de los tres subgrupos específicos que conforman este grupo de trabajo.

En el marco del subgrupo de **Responsabilidad Social Corporativa**, diferentes empresas, asociaciones y entes de la Administración han participado activamente, junto con la Autoridad Portuaria de Barcelona, en la campaña "Conseguir llenar un contenedor", a través de la aportación de alimentos (Banco de los Alimentos de Barcelona), de productos de higiene personal (Fundación IRES) y de mantas (Fundación Arrels).

El subgrupo de **Prevención de Riesgos Laborales** ha organizado y participado en la XIII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria. Destaca que la colaboración con FREMAP ha permitido reducir a cinco minutos el tiempo de atención con ambulancia en cualquier punto del puerto o de la ZAL.

En cuanto al subgrupo de **Calidad Ambiental**, destacan los siguientes logros:

- \_ cinco nuevas empresas con la certificación ISO-14.001, con lo que ya son 17 las que la ostentan;
- \_ 10 empresas concesionarias disponen del Registro EMASIII;
- \_ 13 empresas han contratado el suministro eléctrico con las tarifas del grupo de compra del Port de Barcelona;
- \_ participación en la organización y desarrollo de las jornadas "El Port de Barcelona y su apuesta por el gas natural como combustible para la movilidad" y "Crecimiento sostenible y huella de carbono", así como a las de GreenPort y Puerto Innova.



### Short sea shipping

- \_ Formación de una mesa de debate con representación de la aduana para repasar aquellas acciones que se refieren al SSS.
- \_ Asistencia de un representante permanente de aduanas en el Consejo.
- \_ Continuidad del estudio de daños de maquinaria en las terminales.
- \_ Continuación del estudio sobre condiciones necesarias para desarrollo del negocio de SSS y versatilidad de las terminales, así como el análisis cargas IMO, desde el punto de vista del puerto y del cargador.
- \_ Participación en diversos eventos: "Conference European Shortsea 15", las jornadas "SSPC Jornada de Formación Barcelona" y "SSPC Jornada de Formación Vigo" y la feria Fruit Attraction.

### Formación

Dentro del programa Forma't al Port (Fórmate en el Port) un total de 130 alumnos han participado en los 4 cursos programados de Management, Introducción y Operaciones, que se traducen en un total de 2.019 horas de formación.

El plan formativo para el año 2016 programa la realización de 5 cursos, así como la firma con el Instituto Jaume Mimó, de Cerdanyola del Vallés, para impartir cursos sobre los ciclos de transporte y logística y de comercio internacional.

### Transporte terrestre

Este año se ha propuesto aprobar la ordenanza ferroviaria que tiene por objeto establecer la normativa de empleo en las terminales ferroviarias de la zona de servicio del Port de Barcelona.

Con el objetivo de profundizar en la movilidad terrestre con gas natural, se ha seguido trabajando en la promoción de este como combustible en el Port y las infraestructuras de suministro. Asimismo, en el proyecto investigación y desarrollo RIS3CAT –que busca la reducción de las emisiones contaminantes atmosféricas, de efecto invernadero y acústicas de la actividad del Port de Barcelona y entorno para mejorar la calidad del aire en la ciudad– se están desarrollando motores y vehículos que puedan funcionar con sistemas dual avanzados (diésel y gas); sistemas telemáticos e integrales de monitorización avanzada de consumos y emisiones de camiones y de flotas, y pruebas de retrofit en 26 camiones que operan en el Port de Barcelona.



### Márqueting y comercial

Los objetivos de este grupo de trabajo para el año 2015 se han centrado especialmente en la continuación del proyecto de benchmarking; la localización de mercados y oportunidades emergentes; la identificación de objetivos para las misiones empresariales; la coordinación de la participación en ferias; la coordinación en la participación con otros organismos (Gobierno, Cámara...), y la mejora de la comunicación comercial entre la Comunidad Portuaria.

Los acontecimientos internacionales que han contado con presencia de la Comunidad Portuaria de Barcelona han sido:

- \_ Fruit Logística (Berlín, Alemania)
- \_ 7th WCA WORLDWIDE CONFERENCE (Hong Kong)
- \_ RO-RO Shipping Conference (Suecia)
- \_ IV Encuentro Hispano-Marroquí (Tánger, Marruecos)
- \_ 3rd Med Ports (Casablanca, Marruecos)
- \_ Intermodal South America (Sao Paulo, Brasil)
- \_ Medfel (Perpiñán, Francia)
- \_ Alimentaria (Barcelona)
- \_ Transport Logistics (Múnich, Alemania)
- \_ European Short Sea Shipping Conf (Dinamarca)
- \_ 4th BLACK SEA CONFERENCE (Estambul, Turquía)
- \_ Breakbulk (Amberes, Bélgica)
- \_ SIL – (Barcelona)
- \_ TOC EUROPE (Rotterdam, Holanda)

También se ha propuesto que la destinación de la Misión Comercial 2016 sea Panamá y Cuba.

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

### PARTICIPACIÓN EN ORGANIZACIONES Y PROYECTOS

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



## ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

En 2015 el Port de Barcelona ha mantenido una posición de liderazgo en las principales organizaciones portuarias internacionales, con el objetivo de fortalecer el diálogo y el intercambio de conocimiento con otros puertos. De este modo el Port pretende alinear su estrategia con las tendencias del transporte y seguir de cerca las nuevas legislaciones, especialmente la política de transportes europea.

El Port de Barcelona ha renovado la presidencia de la **European Sea Ports Organisation (ESPO)**, responsabilidad que le ha permitido seguir de cerca las acciones de la Comisión Europea en materia de transportes, como el proceso de propuesta de revisión de la política europea de puertos.

También ha obtenido la presidencia de la International **Association of Ports and Harbours (IAPH, Asociación Internacional de Puertos)**. El nombramiento tuvo lugar durante la 29ª conferencia bienal de la organización, celebrada en Hamburgo, en junio, con la asistencia de más de 500 personas. La IAPH representa a más de 300 puertos del mundo, cuya actividad supone cerca del 80% del tráfico mundial de contenedores y más del 60% del tráfico total en toneladas. Para el posicionamiento internacional del Port de Barcelona es muy relevante el acceso a los órganos de dirección de esta asociación no gubernamental, ya que es el único foro reconocido como portavoz de la industria portuaria mundial.

El Port de Barcelona trabaja también en la promoción de los puertos del Mediterráneo norte-occidental a través de la asociación **Intermed**, que integra junto con los puertos de Marsella y Génova. En 2015 Intermed ha esponsorizado por segundo año consecutivo la conferencia anual **Global Liner Shipping**, celebrada en Singapur, además de realizar diversas acciones para promocionar la alternativa mediterránea, con el objetivo de conseguir una red de transporte europea más eficiente y sostenible.

Desde 2014 y hasta el año 2017 el Port de Barcelona ostenta la presidencia de **Medcruise**, la asociación de puertos de crucero del Mediterráneo. Constituida en Roma en 1996, actualmente cuenta con un total de 73 miembros que representan más de 100 puertos y tienen como objetivo promover este sector en el Mediterráneo y sus mares adyacentes (mar Negro, mar Rojo y fachada atlántica próxima).

Otras organizaciones que cuentan con una participación activa del Port son: **Association Internationale Villes et Ports (AIVP)**, **Association of European Vehicle Logistics**, **Association of the Mediterranean Chambers of Commerce and Industry (ASCAME)**, **Coffee Federation**,



European Intermodal Association, FERRMED, Interferry y World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC).

#### RELACIONES CON ORGANISMOS VINCULADOS AL MERCADO CHINO

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

China es el primer socio comercial del Port de Barcelona en el tráfico de contenedores, con una cuota de mercado del 22% del total de contenedores llenos que pasan por Barcelona. Por eso es clave mantener una estrecha relación con este mercado.

Durante el 2015 el Port ha seguido impulsando el proyecto **BARCELOC, Barcelona China's European Logistics Centre**, junto con la entidad **Catalonia Trade & Investment**. Tienen como objetivo poner en valor la oferta logística de Barcelona y atraer inversión logística y de distribución de empresas chinas de diversos sectores productivos, como moda y calzado, automoción, electrónica, químicos, e-commerce y otros productos industriales. BARCELOC destaca los elementos distintivos de Barcelona –especialización industrial y logística, puerto y aeropuerto, redes de distribución y comercialización, que abarcan todos los mercados europeos y mediterráneos, etc. –, que la posicionan como una ubicación idónea para acoger centros de distribución multipaís para Europa y el Mediterráneo.

El año 2015 el Port de Barcelona ha recibido diversas visitas de delegaciones chinas, a las cuales se han presentado las ventajas de Barcelona, en este sentido. Además, se ha realizado una labor proactiva para identificar empresas chinas internacionalizadas, es decir, que ya exporten y/o ya tengan inversiones en el mercado europeo. Y se han llevado también a cabo acciones de promoción del proyecto: en Barcelona, en el marco del **Salón Internacional de la Logística (SIL)**; y en China, con la participación en las ferias **International Overseas Chinese Trade Fair** y **China International Logistics & Transportation Fair (CILF)**, celebradas en Shenzhen, los meses de agosto y octubre, respectivamente.

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. También ha propiciado la celebración de un acto de



presentación del proyecto BARCELOC a la comunidad china de Barcelona, bajo el título "El potencial de Barcelona como plataforma logística euro-mediterránea".

El Port de Barcelona ha continuado patrocinando la cátedra de Logística de la **China Europe International Business School (CEIBS)**, de Shanghái, que es considerada como una de las mejores escuelas de negocios del mundo, según el Financial Times. En el marco de la cátedra –y fruto del convenio de colaboración entre las plataformas telemáticas de los puertos de Barcelona i Shanghái, PortIC y de Shanghai E&P International–, a lo largo del 2015 ha finalizado el proyecto piloto en base al cual se ha desarrollado el servicio de Track&Trace de contenedores. Este consiste en el intercambio de información entre los dos puertos y está orientado hacer visible la cadena de transporte a los respectivos importadores y exportadores.

#### ORGANIZACIONES NACIONALES

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

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

#### PROYECTOS INTERNACIONALES

El Port de Barcelona toma parte directa e indirectamente en diversos proyectos europeos relacionados con programas de ayudas europeas al transporte y la investigación como **Connecting Europe Facility (CEF)**, **Trans-European Transport Networks (TEN-T)**, **MED Programme**, **Marco Polo** y **European Neighbourhood and Partnership Instrument (ENPI)**.

Entre los proyectos que se relacionan a continuación, y que han recibido ayuda financiera de la Unión Europea, es especialmente significativo el proyecto de los nuevos accesos ferroviarios al Port de Barcelona (**New Southern Rail and Road Access to the Port of Barcelona. Phase 2. Connection Works**). La Comisión Europea ha otorgado, a través de su agencia INEA, una subvención de hasta 36,1 millones de euros –el 30% de los costes elegibles del proyecto, de los cuales 21,5 millones de euros corresponden a la APB y 14,6 millones, a ADIF, el otro socio del proyecto.



En concreto, a lo largo de 2015 el Port de Barcelona ha participado en los siguientes proyectos subvencionados:

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2015 - 2018	New Southern Rail and Road Access to the Port of Barcelona. Phase 2. Connection Works	Construcción del nuevo acceso ferroviario al Port de Barcelona, que absorberá el tráfico ferroviario generado por la ampliación del Port y sus áreas logísticas con la creación de aproximadamente 10,8 km de nuevas vías.	
2015 - 2018		Desarrollo de los servicios de gestión del tráfico marítimo y los procesos de coordinación entre la torre de control y los servicios técnico-náuticos, mediante el uso de las tecnologías de la información.	
2014 - 2020		Despliegue del uso del gas natural licuado (GNL) en el transporte marítimo, mediante la realización de una serie de acciones piloto que incluyen la adaptación de una gabarra para suministro, la adaptación de maquinaria portuaria y el diseño de un remolcador.	
2014 - 2017	CLEANPORT	Adaptación de un barco de la compañía Baleària para que pueda usar GNL como combustible en los motores auxiliares.	
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 – 2015		Transpyrenaei Rail pretende conseguir la transferencia modal del camión al ferrocarril, facilitando el transporte entre España y Francia.	



Y ha dado apoyo, pero sin una participación directa, a los siguientes:

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2013 – 2015		Optimización de las infraestructuras ferroviarias para mercancías, a través de la creación de comités de desarrollo de servicios de carga.	
2013 – 2015		Mejora de la conexión entre las autopistas del mar y otros modos de transporte, principalmente el ferrocarril, en los puertos mediterráneos mediante el desarrollo de un conjunto de acciones piloto.	
2013 – 2015		Continuación del proyecto Mona Lisa, para la mejora de la seguridad, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia del transporte marítimo.	
2013 – 2015		Creación de una innovadora plataforma logística virtual orientada al tráfico ro-ro en el arco tirreno y en el sureste mediterráneo.	

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

**MISIÓN EMPRESARIAL A CHILE**

La misión empresarial multisectorial de este año ha estado presidida por el consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, Santi Vila, y por el presidente del Port de Barcelona, Sixte Cambra, y la han integrado 50 directivos de empresas importadoras y exportadoras y de la Comunidad Logística de Barcelona.

Como en las últimas ediciones, la delegación ha compartido agenda en la capital del país con otra misión de empresas de Cataluña: la de los Cuatro Motores para Europa y Asociados (4ME&A), organizada por ACCIÓN.

Se ha celebrado una jornada empresarial del Port de Barcelona en cada una de las ciudades destino de la misión, Santiago y Valparaíso, con una asistencia de 200 y 150 empresarios de Chile, respectivamente, y la participación de una alta representación institucional, como la del ministro chileno de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo. En las jornadas, el Port ha presentado su posicionamiento estratégico como puerta de entrada para las mercancías chilenas tanto hacia la península Ibérica, como hacia el sur de Europa y



norte de África, y también como puerto de origen más competitivo para las importaciones chilenas procedentes del continente europeo.

En el transcurso de la misión se han realizado más de 300 contactos bilaterales entre empresas e instituciones catalanas y chilenas, en los que las contrapartes procedían principalmente de los sectores hortofrutícola, vitivinícola, químico y logístico portuario. Los participantes en la misión han destacado el alto nivel de profesionalidad de los empresarios chilenos contactados.

En el marco de la misión también se han firmado cuatro acuerdos de colaboración. Por un lado, entre la Asociación Logística de Chile (ALOG CHILE A.G.) y la Asociación de Transitarios de Barcelona (ATEIA-OLT); por otro, entre la Cámara de Agentes de Aduanas de Chile (CAAAC) y el Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona (COACAB), y también entre el Port de Barcelona y cada uno de los puertos de la V Región: Valparaíso y San Antonio. Estos convenios chilenos implican el asesoramiento en temas relacionados con la mejora de la eficiencia de las cadenas logísticas; intercambios de experiencias y conocimientos en el ámbito de la formación técnica; el establecimiento colaboraciones para la mejora de los sistemas de información y plataformas de comercio electrónico, y la realización de un estudio comparativo en materia de eficiencia portuaria.

### **PROMOCIÓN COMERCIAL**

Durante el año 2015 el Port de Barcelona ha participado en más de 25 ferias y conferencias nacionales e internacionales, ya sea como visitante o como expositor, para promocionar su imagen en diferentes ámbitos e impulsar el contacto directo con los clientes.

Con líneas de actuación de este tipo –ferias, conferencias y encuentros específicos del sector marítimo y portuario– el Departamento Comercial pretende promover, consolidar y posicionar el Port de Barcelona en cuanto a sus tráficos estratégicos.

Además, a fin de contribuir a incrementar la eficiencia de las empresas usuarias y de los operadores del Port, se estudian de primera mano las necesidades de armadores, consignatarios y usuarios finales, así como las tendencias actuales y futuras del mercado.

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

Después de revisar y analizar los eventos previstos para el año 2015, el Departamento Comercial realizó una cuidadosa selección de los más relevantes en función de los objetivos estratégicos del Port de Barcelona.



En el **ámbito europeo**, ha destacado un año más la participación en la feria **Fruit Logística** (Berlín), dedicada a la logística en el comercio internacional de frutas y verduras. El Port, que ha estado presente en 13 de las 22 ediciones de esta feria, asiste en los últimos años conjuntamente con Grimaldi Group y Mercabarna, donde buscan fomentar los tráficó de importación de Centroamérica, Sudamérica y los de corta distancia, y recuperar el posicionamiento de Barcelona como *hub* logístico y de distribución para este tipo de productos.

El Port también ha participado en otras dos ferias importantes del sector hortofrutícola. En **Fruit Attraction**, celebrada en Madrid, ha dado a conocer conjuntamente con Mercabarna una oferta logística integrada única en la región, con soluciones completas de conectividad, suministro y distribución. Y en la feria **Medfel**, de Perpiñán, los departamentos de Comercial y Desarrollo de Negocios han presentado los servicios de *short sea shipping* del Port de Barcelona, especialmente los existentes con el norte de África poniendo énfasis en las conexiones con Tánger y Túnez.

Uno de los eventos feriales relevantes en Europa este 2015 ha sido **transporte logístico**, en Múnich. Esta feria bienal, que ha contado este año con más de 2.000 expositores de 62 países, reúne a los principales representantes de empresas de transporte, operadores logísticos, empresas de servicios, etc.

Como cita anual imprescindible, el Port de Barcelona ha participado en el **Salón Internacional de la Logística (SIL)**, de Barcelona. Al igual que en los últimos años, y en línea con su estrategia de orientación al cliente, el Port ha apostado por tener presencia proactiva en el salón, traducida en un programa de conferencias, presentaciones y jornadas de *networking* en el propio stand.

En cuanto al sector del café, uno de los productos con tráficó relevantes, el Port de Barcelona ha participado en el **Congreso Español del Café** y en la reunión de la **European Coffee Federation**, además de acoger la reunión de la Junta de Gobierno de la **Federación Española del Café (FEC)**.

Además, este año la FEC y el Port de Barcelona han organizado una **misión comercial en la costa este de Estados Unidos**, centrada en el **sector cafetero**. Operadores logísticos, almacenistas y tostadores han participado en un intenso programa de visitas a empresas y administraciones relacionadas con el tráfico de café, con el objetivo de afianzar relaciones y establecer nuevos contactos de negocio. En el marco de la misión, los representantes del Port de Barcelona también han mantenido reuniones de interés comercial con los puertos



de Nueva York y Nueva Jersey, a fin de explorar vías de colaboración más allá del café y reforzar las conexiones ya existentes entre el Port de Barcelona y la costa este de Estados Unidos.

También en el **continente americano** el Port ha estado presente en la feria **Intermodal** de Sao Paulo (Brasil), en la que ha buscado consolidar los contactos con armadores, operadores logísticos y puertos, y conseguir establecer nuevos lazos comerciales en uno de los mercados estratégicos en los que trabaja desde hace años.

El **continente asiático**, y especialmente China, se han convertido en foco de atención prioritario para el Port de Barcelona, ya que es donde se genera un mayor volumen de negocio. Por ello, en los últimos años se ha ido incrementando la presencia y las relaciones del puerto barcelonés en este mercado. En aplicación del convenio de colaboración vigente con las asociaciones WCA Family y la China International Freightforwarders Association (CIFA), el Port ha participado en diversas ferias y eventos, como por ejemplo la **7th WCA Worlwide Conference**, en Hong Kong, y la **12th WCA Sino-International Freight Forwarders Conference** de Qingdao. Con estas acciones se promueve el acercamiento de la comunidad logística asiática a los operadores locales y al Port de Barcelona.

Otro mercado que cada vez toma más protagonismo es el del **Magreb**. El **IV Encuentro Hispano-Marroquí del Sector de Transporte y Logística**, en el cual el Port de Barcelona participa desde su primera edición, reúne en Tánger (Marruecos) los principales operadores y transitarios que operan entre ambos países, y sobre todo con el puerto de Tanger Med y supone una ocasión excepcional para presentar los servicios y trabajar para potenciar los tráficos entre las dos regiones. También en Marruecos el Port ha tenido presencia por primera vez en la **Med Port** de Casablanca, feria anual de puertos de contenedores y operaciones de terminal del Mediterráneo, que este año celebraba su tercera edición. Esta cita ha permitido presentar y promocionar las infraestructuras de las terminales barcelonesas y destacar su alta productividad y la eficiencia de las operativas.

En cuanto a productos específicos, el Port de Barcelona ha estado presente un año más en el encuentro más importante del mundo para el sector de **cruceros**, la **Seatrade Cruise Convention de Miami**, y en la **Seatrade Med 2015**, principal feria profesional de cruceros del Mediterráneo, celebrada este año en la ciudad alemana de Hamburgo.

En el ámbito del **automóvil**, sector de importancia estratégica tanto para el Port como para toda la economía de su entorno, destaca la participación en diversas conferencias y congresos, como la **ECG Conference 2015** celebrada en Viena (Austria) y la participación



continua en varios grupos de trabajo de asociaciones del sector como son el Clúster de la Industria de la Automoción de Cataluña (CIAC) y la misma European Car Transporte Group (ECG).

En relación con el *short sea shipping* (SSS) o transporte marítimo de corta distancia, destaca la asistencia a la conferencia anual **European Short Sea Shipping Conference** (SSPC), en Dinamarca, que ha permitido actualizar y compartir los desarrollos y nuevas tendencias de este tipo de transporte, así como contactar con otros puertos y agentes sectoriales. Durante la conferencia se ha anunciado que el Port de Barcelona acogerá el año 2016 esta conferencia, organizada por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

En 2015 ha tenido lugar la decimosexta **Misión Comercial** liderada por el Port de Barcelona, que se ha desarrollado en las ciudades chilenas de Santiago y Valparaíso. La ampliación de esta actuación comercial se detalla en el apartado 5.1.5.

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

Gastos de promoción comercial del puerto.
Gastos destinados a promoción del puerto: <b>3.572.759,69€</b>
Gastos de explotación 2015 (en miles de euros): <b>124.747€</b>

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

A través de la sede electrónica se pueden registrar solicitudes, escritos y comunicaciones genéricas dirigidas al Port de Barcelona. Además en la actualidad hay 8 trámites activos.

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



Durante el año 2015 se ha implantado la ventanilla única marítima y aduanera centralizando todas las comunicaciones oficiales de la escala como del manifiesto vía Puertos del Estado, con esta implantación se ha digitalizado completamente el envío de listas de tripulantes y pasajeros así como de las declaraciones de retirada de residuos.

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.

Durante el 2015 se ha creado el apartado de transparencia en la web del puerto reuniendo toda la información relacionada con este tema y se ha publicado el catálogo de datos abiertos de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

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

#### **Infraestructuras de comunicaciones**

En 2015 se ha iniciado el proyecto de instalación de control de accesos a la ZAL, se han desplegado cámaras de Seguridad en varias zonas del territorio portuario y se ha automatizado el control de accesos y los sistemas de vigilancia de la estación marítima Drassanes.

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

En 2015 se ha desarrollado un sistema de presentación telemática de facturas para los proveedores, se ha intensificado el uso del perfil del contratante publicando ya de forma telemática la totalidad de los pliegos.

En cuanto a clientes es de especial relevancia la puesta en funcionamiento de la ventanilla única marítima, en donde los consignatarios tienen en la APB un único punto en el que depositar toda la documentación administrativa relativa a las escalas.

Para el público en general se han instalado OPIS digitales en el Port Vell a los cuales la APB publica información portuaria de interés para los visitantes.



### Mejoras en la gestión interna

En la operativa interna de la APB se ha puesto en marcha una nueva aplicación de gestión del mantenimiento y conservación así como de almacén y compras que va a permitir realizar los procesos de estos departamentos con mayor agilidad.

Asimismo se ha integrado toda la gestión documental de concesiones desde un único punto de acceso, se ha automatizado el control documental de la recogida real de residuos por parte de las empresas.

Para facilitar las operaciones portuarias y el control de las mismas, se ha desarrollado el intercambio telemático de la información de los contenedores cargados y descargados del buque en modo on-line. También se ha integrado en la base de datos de Sostrat la información de las manos de estiba contratadas y se ha creado una web para acceder on-line a las cámaras del puerto y a la información de movimiento de vehículos en las puertas de la APB.

Por último durante 2015 se ha realizado un piloto de la aplicación de contratación que permitirá dotar a la APB de transparencia y seguimiento de un proceso tan complejo.

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

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

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

Durante el año 2015, desde el departamento de Desarrollo de negocio se han realizado un total de 19 jornadas técnicas,

en las que han asistido a un total de 571 asistentes, de 246 empresas importadoras / exportadoras diferentes.

En relación a las temáticas, las jornadas que han resultado más interesantes para los asistentes han estado: Incoterms, Operaciones triangulares y El Crédito Documentario.



JORNADA/CURSO	Nº EMPRESAS CLIENTES	Nº ASISTENTES
Técnicas de negociación	39	54
El crédito documentario	40	58
El protocolo de los negocios en China	30	39
Los establecimientos aduaneros	19	28
Logística marítima y comodalidad	25	34
Incoterms	67	91
Operaciones Triangulares	53	63
El proceso aduanero, 3os países	19	25
Como encontrar tus mercados de exportación a través de Internet	25	29
Marketing y distribución en China	16	19
El proceso aduanero, tráfico y áreas exentas	16	20
El transporte y los seguros	11	11
Introducción a la exportación marítima	15	20
Factura portuaria	11	15
Operaciones triangulares	49	77
Trazabilidad de la mercancía	15	19
Proceso aduanero, origen de la mercancía	42	53
El transporte de mercancías peligrosas	18	25
El IVA a la importación, exportación y en operaciones intracomunitarias	31	47
<b>TOTAL</b>	<b>541</b>	<b>727</b>
<b>TOTAL REAL</b>	<b>246</b>	<b>571</b>

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

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

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



Bajo su tutela, sus competencias son:

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

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

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

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

## **CRUCEROS**

El año 2015 el Port de Barcelona ha dado la bienvenida a 2.540.302 cruceristas, un 7,4% más que el año anterior.

La actividad de cruceros es un elemento dinamizador del turismo y la economía de grandes ciudades como Barcelona. Con 2,5 millones de cruceristas anuales, la capital catalana se ha convertido en el puerto líder de cruceros de Europa y el Mediterráneo y el cuarto puerto del ranking mundial de cruceros. Barcelona destaca por su rol como puerto base (se realizan las operativas de inicio y finalización de itinerario de los cruceros).

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

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



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

Recursos invertidos en materia de protección y seguridad. 2015
3.074.159,18€

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

Recursos empleados en materia medioambiental. 2015
3.049.095,61€



## DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA ECONÓMICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

El Port de Barcelona ha cerrado el ejercicio económico de 2015 con un beneficio neto de 39,4 millones de euros, que suponen un aumento del 5% respecto del año anterior.

El aumento del beneficio ha sido consecuencia de una mejora significativa del resultado financiero, que ha compensado el descenso del resultado de explotación. La transmisión de las participaciones que la entidad tenía sobre el capital del Consorcio de Parques Logísticos y de Marina BCN 92 ha representado un beneficio extraordinario conjunto de 10,7 millones de euros en el resultado financiero.

El importe neto de la cifra de negocio de 2015 ha totalizado 155,6 millones, un ligero incremento del 1% respecto del año anterior.

El volumen total de tráfico ha aumentado un 1,3% hasta un total de 45,9 millones de toneladas y los ingresos de las tasas portuarias se han situado en el mismo nivel que el ejercicio anterior. El buen comportamiento de tráficos estratégicos –como el aumento del 4% del tráfico total de contenedores (con incrementos del 6,5% en las exportaciones y del 9% en las importaciones), del 18% del tráfico de vehículos y del 7% del número de pasajeros– ha sido contrarrestado por una disminución del 2% en los ingresos por concesiones del dominio público.

El efecto del aumento de los principales gastos, que si bien moderado (+ 4%) ha sido superior al crecimiento de los ingresos, sumado al gasto excepcional de 2,9 millones derivado de los litigios de la T3 y a unas pérdidas de 2,2 millones por bajas del inmovilizado, ha supuesto un descenso del 18% resultado de explotación.

A pesar de esto, la participación de los gastos corrientes sobre la cifra de negocio solo ha crecido un punto respecto del ejercicio anterior.

En el ámbito de las sociedades participadas, las operaciones más destacadas del ejercicio han sido las transmisiones de la participación que el Port tenía en el capital social del Consorcio de Parques Logísticos SL (CLP), del 20%, y en Marina Barcelona 92 SA, del 8,07%.

La desinversión de CPL ha sido por valor de 17,8 millones de euros y la contraprestación recibida ha sumado 18,8 millones de euros, correspondientes al 12% de las acciones del Centro Intermodal de Logística SA (CILSA) más 4,9 millones entregados en efectivo. En



consecuencia, la operación ha generado una plusvalía de 5,9 millones y la reversión del deterioro de valor de 5,1 millones, del cual se había hecho la dotación en el ejercicio anterior. La participación que la APB mantiene en el capital de CILSA ha pasado de ser del 51% en el año 2104 a ser del 63% al cierre del ejercicio del 2015.

La operación de venta del 8,07% del capital social de Marina Barcelona 92 SA ha generado una plusvalía de 4,9 millones, que también se han registrado en el epígrafe de “Deterioro y resultado por alienaciones de instrumentos financieros”, en la cuenta de pérdidas y ganancias.

Durante este ejercicio, además, se ha concedido un préstamo a la sociedad Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) por valor de 2 millones y destinado a financiar una parte de la ampliación de la terminal ferroviaria de la que es titular tmZ.

Los beneficios antes de impuestos, de intereses, de amortizaciones y depreciaciones han sumado un total de 89,8 millones de euros y los recursos procedentes de las operaciones han generado un cash flow operativo de 73,7 millones de euros, un 29% menos respecto de los 103,7 millones del ejercicio anterior.

La Autoridad Portuaria ha ejecutado un volumen de inversiones de 66,8 millones de euros, un 64% más que en el año anterior.

Durante este año, el Port ha cancelado anticipadamente uno de los préstamos que tiene suscritos con el Banco Europeo de Inversiones, por un total de 47,5 millones de euros.

A la cancelación del préstamo hay que sumarle el traspaso a corto plazo de un total de 24,2 millones de euros, de manera que el endeudamiento bancario a largo plazo se sitúa en 347,5 millones al cierre del ejercicio, un registro cercano al de diez años atrás.

La reducción progresiva del volumen de endeudamiento, combinada con la incorporación del resultado del ejercicio a los fondos propios, ha situado la ratio de endeudamiento en el 28%.

## Situación económica financiera.

### E\_01 Rentabilidad sobre activos.

<i>En miles de €</i>	2012	2013	2014	2015
Resultado Ejercicio:	43.239	74.831	37.426	39.360
Activo Totales	1.734.898	1.769.343	1.749.728	1.738.930
RATIO (%)	2,49%	4,23%	2,14%	2,26%

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).

	2012	2013	2014	2015
EBITDA	91.243.265	93.997.393	90.230.844	89.090.118
% de variación de EBITDA	6%	3%	-4%	-1%
Toneladas movidas.	41.487.000	41.391.000	45.313.911	45.921.253
RATIO 100 x (EBITDA/tonelada)	219,93	227,10	199,12	194,0

E\_03 Servicio de la deuda, expresado como 100 x (Amortización de la deuda<sup>1</sup> + Intereses<sup>2</sup>) / Cash Flow

	2012	2013	2014	2015
Amortizaciones	8.000	13.000	19.167	69.167
Intereses	8.283	6.265	5.845	11.522
Suma	16.283	19.265	25.012	80.689
Cash flow	84.158	91.445	103.749	73.718
RATIO (%)	19,35%	21,07%	24,11%	109,46%



**E\_04** Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el total de activos netos medios (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010)

Indicador no informado

**E\_05** Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.

<i>En miles de €</i>	2012	2013	2014	2015
<b>Gastos de Explotación</b>	114.318	119.994	119.796	124.747
<b>Ingresos de Explotación</b>	164.264	163.883	158.178	158.178
<b>RATIO</b>	69,59%	73,22%	75.74%	78,86%

## Nivel y estructura de las inversiones

**E\_06** Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.

<i>En miles de €</i>	2012	2013	2014	2015
<b>Inversión pública Total</b>	88.974	85.104	40.783	68.193
<b>Cash Flow</b>	84.158	91.445	103.749	73.718
<b>RATIO</b>	1.06%	0,93%	0,39%	0,93%

**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>	2012	2013	2014	2015
<b>Inversión privada</b>	182.660	119.548	118.558	120.960
<b>Inversión pública</b>	88.974	85.104	40.783	68.193
<b>RATIO</b>	2,05	1,40	2,5	1,8



E\_08 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto de los activos netos medios.

<i>En miles de €</i>	2012	2013	2014	2015
Inversión pública	88.974	85.104	40.783	68.193
Activos netos medios	1.425.194	1.588.787	1.692.357	1.735.715
RATIO	0,06	0,05	0,02	0,04

## 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>	2012	2013	2014	2015
INCEN	160.778	158.901	154.832	155.616
T. Ocupación	57.007	58.279	54.868	55.445
100 x (T. Ocupación/INCEN)	35,46%	36,68%	35,44%	35,63%
T. Actividad	17.511	16.488	16.421	14.311
100 x (T. Actividad/INCEN)	10,89%	10,38%	10,61%	9,20%

E\_10 Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial.

	2012	2013	2014	2015
Toneladas totales movidas	41.487.000	41.391.199	45.313.911	45.921.253
Superficie caracterizada de uso comercial (m2)	5.005.767	4.894.017	4.881.841	4.909.236
Toneladas / m2	8,28	8,46	9,28	9,35



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.

	2012	2013	2014	2015
Toneladas totales movidas	41.487.000	41.391.199	45.313.911	45.921.253
Metros lineales de muelle en activo	22.176	22.216	22.216	22.579
Toneladas/m	1.870,80	1.863,12	2.039,69	2.033,80

### Valor generado y productividad

E\_12 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).

<i>En miles de €</i>	2012	2013	2014	2015
INCN	160.778	158.901	154.832	155.616
Plantilla media anual	541	524	521	537
INCN / nº de empleados	297,18	303,25	297,18	289,79

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

<i>En miles de €</i>	2012	2013	2014	2015
EBITDA	91.243.265	93.997.393	90.230.844	89.090.118
Plantilla media anual	541	524	521	537
EBITDA / nº de empleados	168.656,68	179.384,34	173.187,80	165.903



## Impacto económico-social

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

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

### Metodología

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

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

### Estimación empleos generados

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



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

La metodología es la explicada en el indicador anterior E\_14, los datos corresponden a los informados en 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 ya que no se ha realizado un nuevo estudio sobre este tema.

**Estimación del valor añadido bruto:**

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

## CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

### La estrategia para las personas

En un momento en que los cambios en nuestro contexto se suceden cada vez más rápido, la estrategia de las personas de la organización debe hacer frente a **nuevos retos en un entorno de incertidumbre y volatilidad**, donde la ciudadanía exige cada vez más de las administraciones en ámbitos como la **transparencia, la sostenibilidad o el cumplimiento de la legalidad**.

Por este motivo, desde la dirección de personas se ha diseñado un **plan estratégico para los próximos cinco años**, que se alinea con el III Plan Estratégico 2015-2020, donde se apuesta por trabajar en tres ejes básicos:

1. La **gestión del desempeño y el desarrollo profesional**, focalizándonos en el talento y el liderazgo internos.
2. La **anticipación** como vía para generar compromiso con la estrategia, buscando la implementación de nuevos diseños organizativos que permitan a la APB gestionar los cambios de una manera más eficiente.
3. La **consolidación de los procesos organizativos**, tanto operativos como estratégicos, a fin que el funcionamiento del día a día se sistematice, teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad y eficacia, y se maximice la aportación al negocio enfatizando ámbitos como la seguridad jurídica, la transparencia y el cumplimiento de la legalidad.

### Empleo en la Autoridad Portuaria

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

Evolución del número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria

	2011	2012	2013	2014	2015
Plantilla media anual	560	541	524	524	526



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

Evolución porcentaje de trabajadores eventuales de la Autoridad Portuaria

	2011	2012	2013	2014	2015
Porcentaje de trabajadores eventuales	12,50%	12,75%	11%	12,60%	17,13%
	(70 personas)	(69 personas)	(58 personas)	(66 personas)	(92 personas)

*Datos a 31.12.2015*

**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 2015

Actividad	Porcentaje sobre plantilla a final de ejercicio
Oficina fuera de convenio	12,85% (69 personas)
Oficina dentro de convenio	54,93% (295 personas)
Mantenimiento	3,91% (21 personas)
Policía Portuaria	28,31% (152 personas)

*Datos a 31.12.2015*

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

87,15% (468 personas)

### Comunicación interna y participación

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

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

- 9 representantes de Comisiones Obreras (CCOO)



- 5 representantes de Coordinadora de Autoridades Portuarias (CAP)
- 2 representantes de Unión General de Trabajadores (UGT)
- 1 representante de Sindicato Profesional de la Policía Portuaria (SPPP)

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

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

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

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

La primera son los procesos departamentales. Durante el 2015 se han iniciado proyectos de mejora de los procesos internos de gestión en los Departamentos de Conservación y de Concesiones.

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

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

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

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



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

### Formación

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

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

Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación	
Dentro de convenio	53,85%
Fuera de convenio	89,86%

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

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

	Total Horas	Nº Empleados	Promedio
Dentro de convenio	12.014,00	468	25,67
Fuera de convenio	4.926,50	69	71,40



### 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 25. Los programas formativos son los siguientes:

- Comercial y Marketing I
- Comercial y Marketing II
- Contabilidad y Auditoría I
- Contabilidad y Auditoría II
- Gestión de Mercancías I
- Gestión de Mercancías II
- Gestión Económica -Financiera I
- Gestión Económica -Financiera II
- Logística e Intermodalidad I
- Logística e Intermodalidad II
- Medio Ambiente I
- Medio Ambiente II
- Náutica I
- Operaciones y Servicios Portuarios I
- Operaciones y Servicios Portuarios II
- Prevención Riesgos Laborales II
- Relaciones Laborales I
- Relaciones Laborales II
- Sector y Estrategia Portuaria I
- Sector y Estrategia Portuaria II
- Tráfico de pasajeros I
- Access 2010
- Excel 2010
- PowerPoint 2010
- Word 2010



### Estructura de la plantilla y equidad

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

% de mujeres sobre el total de 30,35% (163 personas)  
trabajadores

*Calculado como (Nº total de trabajadoras a 31.12.2015 / 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 3,17%(17/537)\*100 (17 personas)  
sobre plantilla total.

24,63% (17/69)\*100 (17 personas)  
sobre personal excluido de  
convenio.

*Calculado como (nº de trabajadoras fuera de convenio / total de trabajadores fuera de convenio a 31.12.2015).*

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

% Trabajadores fijos > 50 años 35,38% (190 personas)

*(De 51 años en adelante) a 31.12.2015*

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

% Trabajadores fijos < 30 años 1,12% (6 personas)

*(Menores e iguales a 30 años) a 31.12.2015*



## Seguridad y salud en el trabajo

## E\_14 Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF).

Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nº de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	8,74	14,99	17,48	23,15	18,60	16,76

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

Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	0,21	0,31	0,21	0,22	0,44	0,24

*Cálculos sobre 100 horas trabajadas*

## S\_16 Evolución del índice de absentismo anual

Evolución del índice de absentismo anual (IA)

	2012	2013	2014	2015
Porcentaje de horas perdidas en relación al total de horas laborales (Tasa Media)	5,20%	4,08%	4,35%	4,42%

*COMENTARIO: En el año 2012 se extinguió por ley la colaboración voluntaria de la APB en la gestión de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social, dando lugar a un repunte del absentismo.*

*En el 2013, la APB se volvió a hacer cargo de parte de esta gestión, volviendo a disminuir el absentismo, manteniendo los porcentajes en cifras similares durante el año 2014 y 2015.*

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

**Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgo laborales durante 2015**

Nº total de horas de formación	Nº total de trabajadores (plantilla media anual)	Nº medio de horas por trabajador
338	537	0,62

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

Nº de incidentes en seguridad y protección	21
Nº de ejercicios y simulacros en materia de seguridad	31

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

Indicador no informado

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



- II Seminario del Grupo de Trabajo de Prevención de Riesgos con la Inspección de Trabajo. Coordinación de Actividades Preventivas.

## ACCIÓN SOCIAL

Enmarcadas en las políticas de responsabilidad social corporativa de la organización, la APB y su personal impulsan acciones de amplio alcance, entre las cuales han destacado las siguientes a lo largo del año 2015:

- Como resultado de las votaciones de las personas trabajadoras de la APB, el mes de junio se ha destinado el **0,2% de la facturación anual por la emisión del Cheque Gourmet**, correspondiente al 2014, en Unicef para la Ayuda al Nepal.
- El 23 de mayo, el Puerto de Barcelona participó en la **4ª comida de la Comunidad Portuaria contra el Alzheimer**. La iniciativa tiene por objetivo recaudar fondos para la investigación sobre el Alzheimer y las enfermedades neurodegenerativas. El acontecimiento se organizó en el Polideportivo del Puerto de Barcelona y consiguió reunir a unos 600 profesionales del sector y una provisión de 21.000 euros. Este año, diferentes actividades apoyaron este acto como por ejemplo, una charla sobre “Todo lo que necesita saber sobre el Alzheimer” a cargo del Dr. Jordi Camí, director general del Parque de Investigación de Biomédica de Barcelona y director general de la Fundación Pascual Maragall que tuvo lugar el 26 de marzo y la actuación de la Sección de Baile Deportivo del APB, con la colaboración del Port Vell que, en el Portal de la Paz, organizó baile en la calle.
- Celebración, el 5 de noviembre, de la **XIII Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Responsabilidad Social Corporativa para la Comunidad Portuaria**. Ha sido organizada por el Puerto de Barcelona con el apoyo de Prevención FREMAP, y a iniciativa del respectivo grupo de trabajo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria. Las diferentes sesiones han versado sobre cuestiones relacionadas con el accidente laboral.
- Fruto de las iniciativas de grupos sociales de la APB, en especial de la **Sección de Baile Deportivo del Puerto de Barcelona**, se han llevado a cabo actividades lúdicas para recaudar fondos destinados al Maratón de TV3 (Diabetes y Obesidad) y a diversas organizaciones sin ánimo de lucro, como el Banco de los Alimentos de Barcelona (Recogida de alimentos).



- Campaña “**Navidad solidaria 2015**”, del 10 al 16 de diciembre, que ha promovido la donación de alimentos, de productos de higiene, de libros de lectura y de mantas con el objetivo de hacerlos llegar a las personas más necesitadas del entorno. Se han recogido 1.818 kg de alimentos, librados en el Banco de los Alimentos de Barcelona, 1.807 unidades / paquetes de productos de higiene y 256 libros, librados a la Fundación IReS y 89 mantas y prendas de ropa entregadas a la Fundación Raíces. La campaña ha sido posible gracias a la colaboración del grupo TCB, Fundación Cares, WTC Barcelona, CILSA y ESTIBARNA-SAGEP, las asociaciones de la Comunidad Portuaria, y el Puerto de Barcelona.
- Realización de trabajos, con recursos propios, para cubrir necesidades de entidades sin ánimo de lucro de nuestro ámbito de actuación: impresión de la revista “Naranja y Azul” de la Fundación CARES.

Asimismo, el Puerto ha dado apoyo a diversas acciones que han tenido lugar dentro de su ámbito, como:

- La **celebración Ecuménica en Stella Maris** con asistencia de representantes de diversas confesiones cristianas.
- El día de **Madre de Dios del Carmen** (16 de julio) organización de diferentes actividades en el Puerto.
- **XXVIII Jornadas de la Gente del Mar**, con una celebración interreligiosa, una mesa redonda sobre “¿Trabajar en un crucero, es una opción?” y un campeonato de fútbol sala entre equipos del ámbito marítimo y portuario de Barcelona.

## PRINCIPIOS DE GESTIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

La voluntad del Port de Barcelona de cuidar el medio ambiente permite reducir el impacto de su actividad sobre el entorno –especialmente en la calidad del aire y de las aguas–. También prevé poder compatibilizar su actividad habitual con usos no portuarios y promover al mismo tiempo la sostenibilidad de la cadena logística.

Estos objetivos se articulan alrededor de cuatro ejes de actuación:

- Velar por que la actividad que se desarrolla en el Port tenga la mínima incidencia sobre el entorno y sobre los recursos energéticos y materiales.
- Potenciar los modos de transporte más respetuosos medioambientalmente y garantizar así indirectamente la mejora de los impactos inducidos más allá del territorio portuario.
- Promocionar a medio y largo plazo los combustibles de movilidad alternativos a los hidrocarburos.
- Tener conocimiento de las emisiones a la atmósfera de las actividades portuarias para poder reducir al máximo a medio y largo plazo.

Lo más destacable desde el punto de vista ambiental para el Port este 2015 ha sido el otorgamiento de dos proyectos europeos que permitirán realizar pruebas de funcionamiento con combustible alternativo de gas natural en varios segmentos de movilidad, tanto terrestre como marítima. Además, estos proyectos piloto harán posible que en dos años Barcelona sea el primer puerto mediterráneo con capacidad para suministrar gas natural licuado (GNL) a cualquier barco que lo solicite.

## Vigilancia y gestión del medio ambiente

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

## Gestión ambiental

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

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

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

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

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

- Gastos e inversiones en implantación o mantenimiento del SGMA en 2015

Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA	0	€
(Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0	%
Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA	10.000	€
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100	0,11	%

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 2015. (Campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.)

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



- Aspectos que se han medido o caracterizado durante el periodo 2015

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

- Información económica durante el ejercicio 2015 sobre recursos económicos destinados a la caracterización y monitorización del medioambiente portuario

Inversiones en caracterización medioambiental	0	€
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0	%
Gastos en caracterización medioambiental	217.700	€
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación) * 100	3,2	%

### 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 2015 sobre gastos de limpieza de zonas comunes

Gastos en limpieza terrestre	645.000	€
Área superficie terrestre de servicio	10.781.960	m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,06	€/m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza de lámina de agua	313.000	€
Área superficie zona I	9.021.488	m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,03	€/m <sup>2</sup>



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

Número de personas dedicadas a gestión y supervisión medioambiental	7
Número de trabajadores que tienen acreditado el haber recibido formación medioambiental en función de sus competencias en tareas de vigilancia o gestión del medio ambiente portuario:	88
Porcentaje de trabajadores con formación medioambiental respecto a la plantilla media anual del año 2015	17%

### Calidad del Aire

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

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

Emisiones de polvo y partículas

Gases de combustión CO, NOx, SOx, etc

Otros. Indicar:

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

Si

En implantación

En proyecto

No está previsto

- Focos de emisiones relevantes presentes en el puerto

TIPO DE ACTIVIDAD	ORDEN DE RELEVANCIA	NÚMERO DE FOCOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (Calculado como número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie)</li> </ul>	5	3
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales</i> (Calculado como el número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles mediante cuchara/tolva-convencional/camión o cuchara/acopio-en-muelle/pala/camión o camión/cinta-móvil-convencional)</li> </ul>	4	3
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos.</i> (Calculado como el número de empresas que</li> </ul>		



cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía descubiertos o parcialmente cubiertos.)		
<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 2015 ligadas a la calidad del aire y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

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



Emisiones irritantes y odoríferas	6	Actividades vecinas
-----------------------------------	---	---------------------

- Actuaciones realizadas durante el año 2015 por quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto.

Actividad causante de la queja	Actuación
Emisiones irritantes y odoríferas	Se verifica presencialmente la queja y se solicitan explicaciones al supuesto causante

- Evolución del número de quejas:

AÑO	2012	2013	2014	2015
Número de quejas	3	14	3	6

**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 2015.

Si     No

Equipo	Lugar	Objeto	Tipo de contaminantes
Captadores de alto volumen	Correos	Calidad aire puerto Vigilancia alérgeno soja	PM <sub>10</sub> PST
Captador de alto volumen	Sant Antoni	Vigilancia alérgeno soja	PST
Captadores de alto volumen	Dársena Sur	Calidad aire puerto	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub>
Captadores de alto volumen	Port Vell	Calidad aire puerto-ciudad	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub>



Captador de alto volumen	Porta Coeli	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM <sub>10</sub>
Captador de alto volumen	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	PM <sub>10</sub>
Captadores de alto volumen	ZAL 2	Calidad aire puerto	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub>
Captador sedimentables	Dic Sud	Vigilancia atmosférica obras portuarias	Partículas sedimentables
Analizador automático	Dársena Sur	Calidad aire puerto	SO <sub>2</sub> , H <sub>2</sub> S
Analizador automático	Unidad Móvil	Calidad aire puerto	SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , BTX, O <sub>3</sub>
Analizador automático	ZAL 2	Calidad aire puerto	NO <sub>x</sub>
Captador de alto volumen	BEST	Calidad aire puerto	PM <sub>10</sub>
Captador alto volumen	ZAL BCN	Calidad aire puerto	PM <sub>10</sub>

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

Si       No

Proyecto CAIMAN: mitigación de emisiones marítimas y portuarias de buques crucero para la mejora de la calidad del aire.  
 Estudio sobre las emisiones de los buques de crucero que atracan en el puerto  
 Estudio sobre las emisiones de los buques que atracan en el puerto

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

Si       No

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/m	Nº de superaciones del valor límite diario.
Partículas PM <sub>2,5</sub>	13,2	0
Partículas PM <sub>10</sub>	26,8	0
SO <sub>2</sub>	4,1	0
H <sub>2</sub> S	-	-
NO <sub>2</sub>	34,5	0
Benceno C <sub>6</sub> H <sub>6</sub>	3,6	0

- Estudios específicos de calidad del aire

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

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

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

Procedencia del vertido	Orden de relevancia
Aguas residuales urbanas no depuradas	1
Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR's)	
Ríos, arroyos, ramblas o acequias	
Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar	5
Vertidos industriales de concesiones portuarias	
Obras	3
Dragados	
Limpieza y chorreos de cascos de barcos	
Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos	6
Vertidos no reglamentarios procedentes de buques( sentinas,	7



etc)	
Derrames en carga/descarga de graneles sólidos	10
Repostado y avituallamiento de buque en muelle	8
BUNKERING de buques fondeados	
Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos	9
Otros vertidos ( indicar cuáles)	
Bunkering con buques en puerto	2
Sistema de saneamiento	
Pescadores	4

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

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

Otros. Indicar:

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

Si     En implantación     En proyecto     No está previsto

- Metodología utilizada (ROM, etc.):

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

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

X	Implantación de programa ROM 5.1
X	Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas
	Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.
X	Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos
	Normas de obligado cumplimiento y aplicación de régimen sancionador.
X	Guías de buenas prácticas y códigos de conducta voluntarios.



- X Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
- X Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- X Mejoras en red de saneamiento.
- Instalación de zonas habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos.
- Mejoras en la gestión de escorrentías (recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc.)
- X Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- X Requisitos ambientales sobre mantenimiento y limpieza de equipos en pliegos de servicio y condiciones de otorgamiento.
- X Convenios de buenas practicas
- X Desarrollo y aprobación de planes interiores de contingencia (PICCMA)
- Mejora en dotación de medios propios destinados a la lucha contra la contaminación marina accidental.
- Existencia de medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria para controlar y mejorar la calidad de las aguas portuarias que figuran en el plan hidrológico de cuenca.
 

Residuos Buque, Gestión CEDEX materiales de dragado, vigilancia masas de agua según DMA y ACA, el Plan Interior Marítimo (PIM)...
- Verificación de si las concesiones disponen de los permisos que le sean de aplicación en materia de vertidos.
 

Si   
  En implantación   
  En proyecto   
  No está previsto

**A\_12 Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.**

- Durante el año 2015 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:
 

CONTROL
- 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	

- 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

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

- Porcentaje de superficie con recogida y tratamiento de aguas residuales

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

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

Autoridad Portuaria como titular de la red



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

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

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

Tipo de red	% de superficie
Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales (Consignar el porcentaje de superficie con recogida de pluviales independientemente de que el agua sea tratada o no)	Desconocido
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).	Desconocido

**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 2015.

Nº de embarcaciones	3
Frecuencia de la limpieza	Diaria
Peso de los residuos recogidos en t	85

**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

Lidera junto a Capitanía Marítima



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

APB

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

Correcto. Pendiente de aprobación PIM

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

800 m lineales barrera contención  
300 m barreras absorbentes  
3 embarcaciones

- Número de veces que se ha activado el PICCMA durante 2015 y nivel de activación:

Nivel de activación	Nº activaciones PICCMA
Activaciones N0	0
Activaciones N1	49
Activaciones N2	10
Activaciones N3	0

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

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

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

TIPOS DE SUBMINISTRO	2015 (m <sup>3</sup> )	2014 (m <sup>3</sup> )
GARITAS DE CONTROL POLICIAL DE ACCESO	418	521
EDIFICIOS DE LA APB	15.174	7.167
ESTACIONES DE BOMBEO (LAVABOS)	43	22
LOCALES DE LA APB	534	551
<b>TOTAL :</b>	<b>16.169</b>	<b>8.261</b>



	2015	2014
Volumen total	16.169 m <sup>3</sup>	8.261 m <sup>3</sup>
Volumen ARU	16.169 m <sup>3</sup>	8.261 m <sup>3</sup>
Volumen ARI	0 m <sup>3</sup>	0 m <sup>3</sup>
Volumen mixtas	0 m <sup>3</sup>	0 m <sup>3</sup>

- Destino de dichas aguas residuales:

Colector municipal	x
Fosa séptica	
Tratamiento propio	

## Ruidos

A\_18 Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.

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

Tipo de actividad	Orden de relevancia
Tráfico de camiones	5
Tráfico ferroviario	7
Maquinaria portuaria	2
Manipulación de chatarra	4
Manipulación de contenedores	8
Movimiento terminales RO-RO	
Actividad industrial en concesiones.	
Buques atracados	6
Obras	3
Locales de ocio	
Otras actividades (indicar cuáles)	
Mantenimiento y reparación de barcos	1



A\_19 Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

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

Si  No

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

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

- Número de quejas recibidas durante el año 2015 ligadas a contaminación acústica y atribuible a la actividad el puerto, informando sobre el foco y el grupo de procedencia de las quejas.

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

- Evolución del número de quejas:

	2011	2012	2013	2014	2015
Número de quejas	0	2	2	0	0

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

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

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

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

No  
 Si Puerto: 

Barcelona		
-----------	--	--



Municipio: 

Barcelona		
-----------	--	--

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

Si       No

- Comentarios:

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

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

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

Redes de medida acústica estables.

Campañas de medición de la calidad acústica.

Vigilancia/inspección por personal de la A.P.

Normas o buenas prácticas en carga/descarga de chatarra o contenedores.

Condiciones de mantenimiento de maquinaria en pliegos de servicios y condiciones de concesiones.

Limitaciones de velocidad en viales del puerto.

Mejoras del firme en viales para reducir emisiones acústicas.

Limitaciones de actividad durante la noche.

Instalación de pantallas acústicas.

Mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos.



## Gestión de residuos

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

Tipo de residuo	Porcentaje de residuo generado por la Autoridad Portuaria (t residuo valorizado/t residuos totales)×100	
Papel/cartón	4.1%	33.1t
Envases ligeros	1.1%	8.5t
Vidrio	0.8%	6.5t
Chatarra	0.86%	6.9t
Runas	25.9%	207.2t
Defensas marinas	1.9%	15t
Pilas	0.003%	0.02t
Fluorescentes	0.008%	0.1t
R. Informáticos	0.1%	1t
Tóner	0.003%	0.02t
Recogidas puntuales de residuos especiales	2.7%	11.1t
Jardinería	2.8%	22.7t
<b>TOTAL RESIDUOS SEGREGADOS</b>	368.9t	
<b>TOTAL RESIDUOS</b>	800t	

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

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

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

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

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



Si     En implantación     En proyecto     No previsto

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

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

Tipo de residuo	Recogida Separada (t residuos separados / t residuos totales generados)	Valorización (t residuos valorizados / t residuos totales generados)
R.S.U	53.8%	
Recogidas puntales no especiales	2.7%	100%
Residuos Peligrosos	8.6%	100%
Aceites	0.5%	100%

Porcentaje de recogida separada: 46.1% (368t de 800t)

Porcentaje de residuos valorizables: 46.1%

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

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

Carácter de los residuos recogidos por el servicio de limpieza del puerto, a efectos de su depósito en vertedero, durante el año 2015.

En la siguiente tabla se especifica la cantidad que se ha destinado al vertedero en el 2015.

Tipo de residuo	Cantidad total recogida durante el año en t	Porcentaje respecto del total recogido.
Inertes	431,2	53,8%
No Peligrosos	-	-
Peligrosos	-	-



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

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

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

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

Si     En implantación     En proyecto     No previsto

- Cómo se realiza dicho inventario.

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

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

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

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

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



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

Comentarios

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

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

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

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



Zonas de compostaje y zonas de secado de residuos inertes.

Convenios de buenas practicas

Campañas de sensibilización

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

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

Si     En implantación     En proyecto     No está previsto

- Realización de dicha comprobación y frecuencia.

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

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

- 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.

0

- Porcentaje de dragados contaminados según las RGMD del CEDEX (Categorías II y III) durante el año 2015 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
-	-	-

- Razón del dragado

Primer establecimiento     Mejora de calado     Preparación cimentación  
 Mantenimiento     Ambiental



- Destino de los dragados contaminados:

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

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

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

Nombre	Tipo de espacio	Distancia al puerto
Delta del Llobregat	LIC, ZEPA, Zona húmeda, PEIN	Adyacente al puerto

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

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

**A\_27 Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes.**

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

Si   
  En desarrollo   
  En proyecto   
  No está previsto

**Caracterización de los fondos de arenas del exterior de Port Ginesta**

La Autoridad Portuaria de Barcelona, con carácter anual, lleva a cabo el estudio de caracterización de los fondos marinos de una zona aneja al Port Ginesta (Castelldefels). El objetivo principal de este estudio es valorar la calidad de los sedimentos que conforman los



fondos marinos de esta área para su posterior deposición en la playa situada al sur del río Llobregat.

**A\_28 Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.**

<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: €

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

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

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



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

La inversión total realizada por la Autoridad Portuaria de Barcelona para la ejecución del proyecto de aportación de arenas a la playa situada al sur del río Llobregat, en el año 2015 ha sido de 409.031,35€, dividido en las siguientes partidas:

EXPEDIENTE	INVERSIÓN
Aportación de arenas a la playa situada al sur del Llobregat (9ª aportación), incluidos los estudios de caracterización y el control ambiental de las obras	409.031,35 €
<b>TOTAL</b>	<b>409.031,35 €</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.**

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

La Autoridad Portuaria     Externalizado a   

- Responsable de la venta del agua en el puerto.

La Autoridad Portuaria     Externalizado a   

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

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

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

	2012	2013	2014	2015
Consumo en m <sup>3</sup>	243.446	43.492 <sup>(*)</sup>	36.735 <sup>(*)</sup>	51.546 <sup>(*)</sup>
Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup>	10.781.960	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	0,022	0,004	0,003	0,005

(\*) 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 2015

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	30,07
Riego zonas verdes	69,02
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	0
Otros usos: salas bombeo, borde muelle	0,91

- 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.

	2012	2013	2014	2015
Eficiencia de la red en %(*)	---	---	---	---
<i>(*)El puerto no realiza la gestión directa de la red</i>				

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

- Quien realiza la gestión de la red eléctrica de puerto

A. Portuaria
  C. Distribuidora
  Empresa Servicios Energéticos

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

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

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

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

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

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

	2011	2012	2013	2014	2015
Consumo en kWh	9.055.600	9.640,200	9.125.171	8.930.774	8.276.038
Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup>	10.694.546	10.781.960	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio kWh /m <sup>2</sup>	0,847	0,877	0,846	0,828	0,768

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

- Consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria por usos durante el 2015:

Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales públicos	28,95
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	52,48
Estaciones de bombeo de aguas	3,66
Faros y balizamiento	1,00
Otros usos (red ferroviaria, casetas de telecomunicaciones, estaciones meteorológicas, cámaras video vigilancia, etc.)	13,91



- Los datos facilitados son
 

x	Son datos medidos		Son datos y estimaciones		Son estimaciones
---	-------------------	--	--------------------------	--	------------------
- Medidas o iniciativas de control, ahorro, o producción de energía eléctrica:

- El 99,5% del total de consumo corresponde a suministros con un sistema de telegestión (que incluye equipos de medida electrónicos, relojes de programación horaria y módems de comunicación). La telegestión permite:
  - Supervisión y control automatizado de los equipos de regulación de flujo.
  - Supervisión y control de los horarios de encendido y apagado del alumbrado exterior, reduciendo el consumo por funcionamiento irregular fuera de horas.
  - Control de parámetros eléctricos para verificar el buen funcionamiento de las instalaciones, reduciendo la aplicación de recargos en la facturación.
  - Supervisión del consumo de las instalaciones.
  - Introducción de luminarias led en proyectos de remodelación del alumbrado público.

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

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

	2012	2013	2014	2015
Consumo total de combustibles en m3	23.629,05	70.191,93	74.139,98	90.988,65
Superficie zona de servicio en m2	10.781.960	10.781.960	10.781.960	10.781.960
Ratio m3/m2	0,0021	0.0065	0,0069	0,0084

- Consumo por tipo de combustible durante 2015:

Tipo de combustible	Litros
Gas natural	ND
Gasolina	7118,98
Gas-oíl	105.674,67
Gas propano	ND



- Consumo de combustibles por usos durante el 2015:

Fuentes de consumo	Litros
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	ND
Vehículos	89.610,41
Embarcaciones	11.831
Generadores	23.183,24
Otros usos	0

- El consumo de Gas Natural del Edificio Asta desde el año 2012 ha sido:

AÑO 2012: 716.048 kWh

AÑO 2013: 884.877 kWh

AÑO 2014: 860.565 kWh

AÑO 2015: 991.089 kWh

## Comunidad portuaria

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

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

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



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

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

Si     En implantación     En proyecto     No está previsto

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

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

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

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

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