



Port de Barcelona

Plan de Sostenibilidad Sectorial Memoria anual 2018

18



Créditos

Plan de Sostenibilidad Sectorial. Memoria 2018

Contenido y coordinación de la recogida de datos: Autoridad Portuaria de Barcelona (APB)

Datos: aportados por las organizaciones de la Comunidad Portuaria (CP)

Fotografías: Autoridad Portuaria de Barcelona (APB)

Barcelona, julio 2019

Plan de Sostenibilidad Sectorial

Memoria anual 2018

01

Introducción

Organizaciones participantes en la memoria	6
El Port de Barcelona, algunos datos	7
Trabajando para un desarrollo sostenible	8
Carta de la presidenta	10

El Port de Barcelona

01.1 Plan de Sostenibilidad Sectorial	15
01.2 El Port de Barcelona, buen gobierno y funcionamiento	22
01.3 Respuesta integral	38

02

Desarrollo del valor económico

02.1 Aportación económica del Port de Barcelona	59
02.2 Datos de tráfico del Port de Barcelona	63
02.3 Otras magnitudes económicas	78

03

Desarrollo del valor social

03.1 Prácticas laborales y trabajo digno	87
03.2 Responsabilidad sobre los servicios	100
03.3 Sociedad	112

04

Desarrollo del valor ambiental

04.1	Principales actuaciones en medio ambiente	127
04.2	Consumos de energía y agua en el recinto portuario	128
04.3	Emisiones de gases a la atmósfera	131
04.4	Efluentes y residuos	139
04.5	Ecología y biodiversidad	146
04.6	Ruido ambiental	148
04.7	Transporte	149
04.8	Prevención de riesgos ambientales	153
04.9	Gastos e inversiones en medio ambiente	156

Anexos

	Relación de tablas, gráficos y figuras	159
	Expectativas de los grupos de interés	164
	Contenidos GRI y relación con los ODS	168

Organizaciones participantes en la memoria



El Port de Barcelona, algunos datos

**Desarrollo sostenible:
compromiso económico,
social y ambiental**

75

ORGANIZACIONES ADHERIDAS
AL PLAN DE SOSTENIBILIDAD SECTORIAL

500

ORGANIZACIONES FORMAN
LA COMUNIDAD PORTUARIA

**Crecimiento récord
y datos históricos en millones
de toneladas transportadas**

3,4

MILLONES DE TEU

4,5

MILLONES DE PASAJEROS

**Inversiones para
la minimización del impacto
ambiental y la gestión eficiente
de recursos energéticos**

41.200

PERSONAS TRABAJAN
EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

80,3%

PERSONAL CON CONTRATO FIJO

**Acciones destinadas
a mejorar la vida de las personas
de la Comunidad Portuaria
y de su entorno**

36%

ORGANIZACIONES DISPONEN
DE PLANES DE IGUALDAD

3%

CRECIMIENTO ANUAL MEDIO
DE LA PLANTILLA

**Contribución activa en 13 de
los 17 Objetivos de Desarrollo
Sostenible (ODS) promovidos
por las Naciones Unidas**

126,2

MILLONES DE EUROS EN INVERSIÓN
PÚBLICA Y PRIVADA

53,3%

ORGANIZACIONES CERTIFICADAS
EN SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL

10%

MEDIA DE INVERSIÓN EN MEDIO AMBIENTE
SOBRE TOTAL DE LA INVERSIÓN

Trabajando para un desarrollo sostenible

El Port de Barcelona es la principal infraestructura de transporte y servicios de Catalunya y un puerto de referencia de la región euromediterránea. Dispone de cerca de 100 líneas regulares que conectan, de manera directa, la capital catalana con más de 200 puertos de los cinco continentes y en él trabajan más de 500 organizaciones. Es el primer puerto del Estado para tráfico internacional y está especializado en carga general y mercancías de alto valor añadido, como bienes de consumo, productos electrónicos y vehículos.

Consciente del impacto que tiene como infraestructura de servicios y motor económico y para dar respuesta a los objetivos de sostenibilidad del III Plan Estratégico del Port, en 2016 esta entidad inició su Plan de Sostenibilidad Sectorial. Este parte de la premisa de que para trabajar hacia un desarrollo sostenible es necesario tener presentes las expectativas de los diferentes grupos de interés y dar una respuesta colectiva desde la Comunidad Portuaria. Asimismo, hay que dirigir la mirada a los retos no sólo de país y de ciudad, sino también mundiales. Es por ello que en esta memoria se incorporan los Objetivos de

TABLA 01

Compromiso del Port de Barcelona con la sostenibilidad

III Plan Estratégico del Port de Barcelona	Desarrollo económico
	Desarrollo social
	Desarrollo ambiental
Objetivos estratégicos en sostenibilidad	OE-9: Mejorar la accesibilidad y la movilidad
	OE-10: Potenciar la intermodalidad
	OE-11: Crecer de forma sostenible
	OE-12: Mejorar la integración Port-ciudad
	OE-13: Ser uno de los principales <i>pools</i> de la industria náutica en el Mediterráneo
Grupos de interés	Clientes
	Trabajadores
	Medios de comunicación
	Inversores
	Administraciones
	Proveedores
	Instituciones

Desarrollo Sostenible (ODS), al igual que ya se hizo en la anterior. Queremos seguir trabajando para el desarrollo económico, social y ambiental del Port de Barcelona, para nuestros grupos de interés, y también para la comunidad global y seguir, así, contribuyendo al bienestar de las personas.

Con la actividad de las organizaciones que forman parte de la Comunidad Portuaria se contribuye al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.



«El crecimiento del Port debe basarse en criterios de sostenibilidad económica, social y ambiental que favorezcan la competitividad de la oferta del Port en el *hinterland* ampliado»

III Plan Estratégico del Port de Barcelona

Carta de la presidenta



Uno de los ejes estratégicos del Port de Barcelona es garantizar su crecimiento sostenible, lo que está en línea con el Pacto Mundial y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, con los que estamos firmemente comprometidos. Esto implica potenciar la contribución que nuestra infraestructura hace a la sociedad en cuanto a valor económico, social y ambiental. Una aportación a tres niveles que genera de manera colectiva la Comunidad Portuaria, con toda la diversidad de actores y de perfiles profesionales que integra.

En el ámbito económico, somos conscientes de que nuestra misión es ayudar a incrementar la competitividad de las empresas y facilitar su acceso a los mercados internacionales, aportando el máximo valor añadido a la economía y la sociedad. Para desarrollar esta misión, partimos de una posición geoestratégica privilegiada. El Port de Barcelona con el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), el Consorcio de la Zona Franca y Mercabarna, integra un *hub* logístico único en toda Europa que es, además, la puerta de acceso a un mercado de 400 millones de consumidores.

Los indicadores de tráfico demuestran que 2018 ha sido un año excelente en nuestra aportación de valor al tejido económico y productivo. Con un incremento del 15% en el tráfico de contenedores (3,4 millones de TEU), Barcelona es el puerto del Mediterráneo occidental que más crece. Además, son varios los indicadores de tráfico en los que hemos vuelto a alcanzar récords históricos: 67,7 millones de toneladas de tráfico total (+10%), 15,2 millones de toneladas de líquidos a granel (+5,2%), 150.000 camiones desviados de las carreteras a las autopistas del mar (+7%) y 4,4 millones de pasajeros (+8,6%).

La estrategia desarrollada en los últimos años ha hecho posible estos resultados. Una estrategia basada en tres pilares: la inversión en infraestructuras de primer nivel —gracias al modelo de colaboración público-privada—, una potente conectividad con el *hinterland* —red de terminales marítimas interiores conectadas al Port por ferrocarril— y, sobre todo, una clara orientación al cliente y a la generación de actividad.

En el desarrollo de esta estrategia suman esfuerzos las cerca de 500 empresas que integran la Comunidad Portuaria y los 41.200 trabajadores que hacen mover a diario el gran engranaje portuario y, con él, las cadenas logísticas (mercancías por valor de más de 78.000 millones de euros)

que canaliza el Port de Barcelona y que son el motor de nuestra economía.

Si dirigimos la mirada a la sostenibilidad social, aparecen las múltiples y complejas relaciones que desarrolla la actividad portuaria con el tejido urbano y social que la rodea. Para mantener el dinamismo del Port y de su entorno es muy importante desarrollar vinculaciones activas e intensas entre todos los que compartimos este territorio. Por ello, si bien somos un generador neto de empleo, nos preocupa que este sea estable y de calidad, capaz de aprovechar todo el potencial que nuestro entorno ofrece en términos de capital humano. Por este motivo, en el año 2018 el Port de Barcelona, con la colaboración de Barcelona Activa y la Fundación BCN Formación Profesional, ha elaborado dos estudios para identificar cuáles son los perfiles profesionales más solicitados por parte de la Comunidad Portuaria y cómo podemos mejorar en la formación y la atracción de talento.

Así, además de detectar cuáles son las vacantes que las empresas tienen más dificultades para cubrir, los estudios plantean soluciones al importante reto de ajustar la oferta y la demanda laboral. Las respuestas pasan por potenciar la Formación Profesional Dual, haciendo que los programas formativos se adapten a las necesidades reales de las empresas del Port y, al mismo tiempo, que estas empresas se impliquen en la formación de los futuros profesionales, integrándolos en sus organizaciones durante la etapa formativa.

En el afán de abrirnos al talento emprendedor del entorno, contribuir a la reducción de las desigualdades y potenciar la permeabilidad del Port con el territorio más inmediato, apostamos de manera decidida por la innovación y la transformación digital. Son las herramientas básicas para avanzar en el crecimiento sostenible de nuestra infraestructura.

Nuestra mirada innovadora pasa por desarrollar una innovación abierta. Somos conscientes de que los retos de sostenibilidad y competitividad del Port del futuro solamente encontrarán respuesta desde la colaboración de la Comunidad Portuaria con el ecosistema emprendedor que nos rodea. Para facilitararlo y conseguir esta interacción, nuestro programa Open Port desarrolla

«Uno de los ejes estratégicos del Port de Barcelona es garantizar su crecimiento sostenible, en línea con el Pacto Mundial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, con los que estamos firmemente comprometidos»

«Esto implica potenciar la contribución que nuestra infraestructura hace a la sociedad en lo que respecta al valor económico, social y ambiental. Una aportación que genera de manera colectiva la Comunidad Portuaria, con toda la diversidad de actores y de perfiles profesionales que integra»

servicios y actividades punteras y singulares. Desde servicios de *networking*, sensibilización o financiación (participante del Fondo Puertos 4.0) hasta actividades como Port Innova - Barcelona Port Hackathon, que en 2018 ya celebró su 3ª edición. Esta iniciativa destaca como uno de los ejemplos que pretenden estimular el emprendimiento, la innovación y la empleabilidad de los jóvenes en el ámbito del Port. Asimismo, las empresas implicadas obtienen soluciones innovadoras para los retos y necesidades que plantean.

En el marco de esta visión, con el lanzamiento de PierNext, la plataforma digital de conocimiento para difundir las iniciativas innovadoras que están transformando los puertos y la logística, también estamos contribuyendo a posicionar Barcelona como puerto innovador y a impulsar el ecosistema de empresas emergentes (*start-ups*) que está arraigando con fuerza a nuestro alrededor.

Por otra parte, la sostenibilidad ambiental es una de las áreas donde hemos invertido más esfuerzos durante el ejercicio 2018, con las diferentes acciones desplegadas dentro del Plan de Calidad del Aire del Port de Barcelona y el empeño por introducir energías renovables y combustibles alternativos y limpios.

Además del desarrollo de los diversos proyectos europeos que el Port lidera para impulsar el gas natural como combustible de movilidad para barcos, camiones y maquinaria de terminal, el Port y varios socios (entre los que, ATEC, ACCIÓN y Naturgy), han impulsado el proyecto RePort. Se trata de una iniciativa importante para potenciar el gas natural en el transporte terrestre de mercancías, con la remotorización de 26 camiones al sistema dual (gasóleo y gas).

Las alianzas estratégicas con puertos internacionales para avanzar en la reducción de emisiones contaminantes y en la descarbonización

del transporte marítimo ha sido otra línea de acción relevante. World Ports Sustainability Program —impulsado por la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) — y World Ports Climate Action Program (WPCAP) son las dos redes en las que el Port de Barcelona se ha integrado de manera muy activa para sumar esfuerzos en materia de sostenibilidad ambiental.

El Plan de Sostenibilidad Sectorial en el cual se enmarca esta memoria también nos ha permitido incidir en la perspectiva social. Si a principios de 2018 eran 54 las empresas y entidades adheridas al Plan, ahora son ya 75 las organizaciones que trabajamos juntas para dar respuesta a las expectativas no sólo de los clientes, sino de los diferentes grupos de interés del Port. El Plan de Sostenibilidad Sectorial nos permite compartir criterios y puntos de vista, practicar la escucha activa y plantear propuestas de mejora en diferentes ámbitos.

Esta necesidad de encontrar un equilibrio —el interés común— entre las expectativas los *stakeholders* del Port es especialmente oportuna cuando nos encontramos a las puertas del 150 aniversario de la constitución de la Junta de Obras del Port de Barcelona, institución predecesora de la actual Autoridad Portuaria. Después de varios siglos de intentos fracasados de construir un puerto seguro para el intercambio de mercancías y transporte de pasajeros, la Junta de Obras fue capaz de reunir los recursos económicos y humanos para impulsar el puerto moderno que la Catalunya de la revolución Industrial necesitaba con urgencia para conectarse con el mundo. Ahora, los herederos de aquel legado debemos crear las relaciones estratégicas necesarias para garantizar, entre todos, el crecimiento sostenible de este puerto, que debe tener un rol decisivo en la economía del futuro y en la industria 4.0. Conseguirlo es responsabilidad de todos.

Mercè Conesa

Presidenta del Port de Barcelona

El Port de Barcelona

01



01.1

Plan de Sostenibilidad Sectorial

TRABAJO EN RED PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El Plan Estratégico del Port de Barcelona subraya el compromiso del Port y de su Comunidad Portuaria con el crecimiento sostenible. Quieren crecer de manera sostenible y entienden la sostenibilidad desde una triple perspectiva: económica, social y medioambiental.

Esto se traduce en dos ideas principales:

- › El Port debe dar respuesta a las expectativas y necesidades de todos los grupos de interés.
- › La respuesta a los retos de sostenibilidad debe darse de manera colectiva, con la colaboración de toda la Comunidad Portuaria. Lo que pasa en el Port afecta e implica a todas las organizaciones de la Comunidad Portuaria y, por lo tanto, todos sus miembros deben sentirse interpelados.

El Plan de Sostenibilidad Sectorial es el instrumento que se ha articulado para conseguirlo. Nace como una iniciativa del grupo de trabajo de Sostenibilidad del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, con el objetivo de dar respuesta colectiva al desarrollo sostenible de la Comunidad Portuaria y materializar la transparencia en la gestión del Port.

Desde su inicio, en el año 2016, se han definido planes de acción que tienen en cuenta las expectativas de los grupos de interés. En este sentido, la Memoria de Sostenibilidad Sectorial se convierte en una herramienta clave, porque mide de qué manera se satisfacen estas expectativas y necesidades.

Los acontecimientos más relevantes del año 2018 han sido los siguientes:

- › Establecer las líneas de acción 2018-2019 que han sido consensuadas en un proceso de diálogo y reflexión en el seno del grupo de trabajo de Sostenibilidad:
 - › Concienciar y difundir el Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona.
 - › Crear comunidad para desarrollar el Plan.
 - › Gestionar las expectativas de los grupos de interés.
 - › Promover la sostenibilidad social, económica y ambiental.
- › Dentro de la línea de acción «Concienciar y difundir el Plan de Sostenibilidad Sectorial» destaca la rueda de prensa del 21 de febrero



de 2018 para anunciar la apertura de un nuevo período de adhesiones al Plan de Sostenibilidad Sectorial, en la que participaron el entonces presidente del Port de Barcelona, Sixte Cambra; el adjunto a Dirección General y Desarrollo Corporativo, Pedro Arellano; y el presidente del Grupo de Sostenibilidad del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, Eduard Duran. Para las organizaciones de la Comunidad Portuaria adherirse al Plan supone sumarse a sus principios y compartir información y prioridades en términos de sostenibilidad.

- › Publicación en el mes de julio de la Memoria de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona 2017 y del correspondiente Resumen Ejecutivo, con la participación de 63 organizaciones. Se trata de la segunda memoria y, con más de 140 indicadores, informa de aspectos generales, económicos, sociales y ambientales del Port.
- › Alinear los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) promovidos por las Naciones Unidas para el 2015-2030 con el desarrollo sostenible del Port de Barcelona. Esta iniciativa marca una ambiciosa hoja de ruta con 17 objetivos para luchar contra el cambio climático, la desigualdad económica y la injusticia, así como para favorecer el trabajo digno, la innovación o el consumo sostenible.

CONTRIBUCIÓN DEL PORT DE BARCELONA A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

En la Cumbre de Desarrollo Sostenible de 2015, los 193 estados miembros de la Organización de Naciones Unidas (ONU) llegaron a un consenso respecto a la nueva agenda de grandes retos mundiales. El documento «Transformar nuestro mundo: la agenda de 2030 para el desarrollo sostenible» contiene 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas que deben servir de plan de acción para que la comunidad internacional y los gobiernos nacionales promuevan la prosperidad y el bienestar común en los próximos años.

Los ODS se centran en los tres elementos interconectados del desarrollo sostenible: crecimiento económico, inclusión social y protección ambiental. Estos ejes son los que guían también esta memoria.

Las empresas son elementos clave para su capacidad de contribuir al desarrollo de los entornos donde operan, así como de trasladar saber hacer a otros actores y territorios. En este sentido, la ONU reconoce la fuerza transformadora de las empresas al ser la principal fuente mundial de la actividad económica.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible son un hito a integrar, de forma consciente y gradual, dentro de la estrategia del Port. Los ODS que por su singularidad interpelan al Port son el 6, 8, 9, 11, 14 y 17. Sin embargo, la práctica y la complejidad organizativa del Port pone especial atención a los objetivos 3, 4, 5, 7, 12, 13 y 16. El Plan Sostenibilidad Sectorial es la herramienta que nos da

TABLA CORP. 01

Contribución singular del Port de Barcelona a los ODS y dónde se encuentran reportados en esta memoria

Núm. ODS	Objetivo	Ubicación en la memoria
 3 SALUD Y BIENESTAR	Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	Desarrollo del valor social
 4 EDUCACIÓN DE CALIDAD	Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje para todos durante toda la vida	Desarrollo del valor social
 5 IGUALDAD DE GÉNERO	Lograr la igualdad entre los géneros y apoderarse todas las mujeres y las niñas	Desarrollo del valor social
 6 AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO	Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos	Desarrollo del valor ambiental
 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE	Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos	Desarrollo del valor ambiental
 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	Promover el crecimiento económico, sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo digno para todos	Desarrollo del valor económico Desarrollo del valor social
 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	Desarrollo del valor económico
 11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles	Desarrollo del valor social
 12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES	Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	Desarrollo del valor económico
 13 ACCIÓN POR EL CLIMA	Tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos	Desarrollo del valor ambiental
 14 VIDA SUBMARINA	Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible	Desarrollo del valor ambiental
 16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS	Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas	El Port de Barcelona, buen gobierno y funcionamiento
 17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS	Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible	El Port de Barcelona, buen gobierno y funcionamiento



la oportunidad de ser conscientes de estos retos mundiales. Es por ello que, a partir del contenido reportado en esta Memoria de Sostenibilidad Sectorial, se muestran los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a los que se está dando respuesta. [TABLA CORP. 01.](#)

La estructura de la Memoria del Plan de Sostenibilidad Sectorial, en función del valor de desarrollo al que se contribuye —económico, social, ambiental—, permite especificar cómo se da cumplimiento a los ODS mencionados y de qué forma se contribuye a ellos. Al principio de cada sección se detallan algunos de los indicadores que se consideran relevantes y que muestran cómo se está trabajando con los ODS.

En esta primera parte de la memoria se puede ver cómo se trabaja para los siguientes objetivos:

Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas

Bajo este objetivo se trabaja para crear instituciones eficaces, responsables y transparentes a todos los niveles. Asimismo, se vela por el acceso público a la información, protegiendo las libertades fundamentales conforme con las leyes nacionales y los acuerdos internacionales.

- › 68% de las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial dispone de canales institucionales u oficiales para tramitar consultas o denuncias sobre temas éticos.
- › 74,7% de las organizaciones sigue principios éticos y de actuación a través de un código ético o de buen gobierno.
- › 57,3% de las organizaciones forma parte de iniciativas externas sobre sostenibilidad (Pacto Mundial, GRI, SGE21, entre otros).

Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible

El propio trabajo de la Comunidad Portuaria implica relacionarse e interrelacionarse con gran diversidad de empresas. Más allá de la estricta relación contractual, se promueve la participación y la asistencia en diversidad de organizaciones nacionales e internacionales que buscan construir un marco de comercio estable y universal:

- › Promoción de las adhesiones de todas las organizaciones del Port de Barcelona en el Plan de Sostenibilidad Sectorial.
- › Participación en foros y asociaciones de alcance mundial, como por ejemplo el World Ports Climate Action Program.
- › Conectividad marítima en países en vías de desarrollo.
- › 57,3% de las organizaciones forma parte de iniciativas externas sobre sostenibilidad (Pacto Mundial, GRI, SGE21, entre otros).

ASPECTOS GENERALES SOBRE LA MEMORIA

Objetivo

El Port de Barcelona publica anualmente la Memoria de Sostenibilidad Sectorial para dar respuesta a la demanda de información de los grupos de interés y, al mismo tiempo, medir el progreso de la gestión de la sostenibilidad y el establecimiento de los planes de acción para alcanzar las expectativas.

El III Plan Estratégico del Port de Barcelona (2015-2020) enuncia las líneas y objetivos estratégicos que deben permitir reforzar la posición del Port de Barcelona y avanzar hacia alcanzar su visión. Los objetivos estratégicos se articulan en torno a tres ejes, siendo uno de ellos la sostenibilidad entendida en una triple dimensión: económica, social y ambiental.

Contenido de la memoria

Para determinar el contenido de la memoria se ha tenido en cuenta la estrategia del Port de Barcelona, la opinión interna de la Comunidad Portuaria y las expectativas manifestadas por los grupos de interés. En referencia a las fuentes de información de los datos:

- › Hay datos de carácter general —como por ejemplo los referidos al Port de Barcelona, el gobierno, las necesidades logísticas, los grupos de interés, los resultados de tráfico y otros datos económicos, la responsabilidad sobre los servicios, emisiones a la atmósfera, residuos, etc.—, que se encuentran a disposición de la Autoridad Portuaria, que las ha suministrado.
- › Hay datos de carácter más específico —como por ejemplo los referidos a ética e integridad, prácticas de compra, prácticas laborales, sociedad, consumos de energía y agua, prevención de riesgos ambientales... —, que se han obtenido de la Comunidad Portuaria. Para su obtención se ha elaborado un cuestionario con 48 preguntas que han respondido las 75 organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona. Estos datos se muestran, principalmente, agregados y en valor porcentual.

Grado de ajuste al GRI

La Memoria de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona ha sido elaborada según las indicaciones de los estándares Global Reporting Initiative (GRI), organización internacional de referencia para la elaboración de las memorias de sostenibilidad. Estos estándares se subdividen en 4 grupos, tal y como se muestra en el anexo de contenidos GRI: serie 100, de contenidos generales; serie 200, de contenidos económicos; serie 300, de contenidos ambientales; y serie 400, de contenidos sociales. Adicionalmente, se ha completado con datos específicos del sector portuario y datos de relevancia para los grupos de interés.

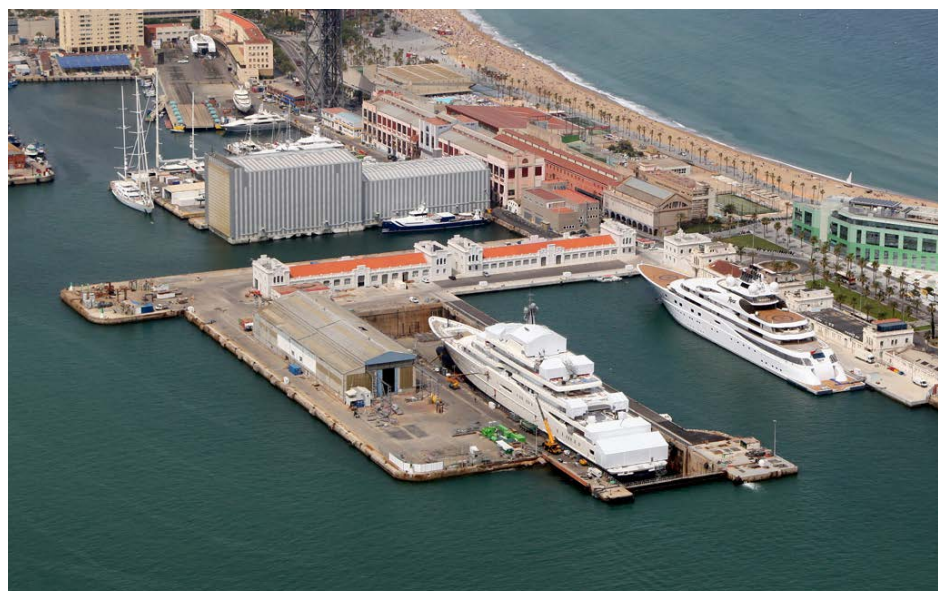
Para el documento se han aplicado los principios de elaboración que determinan su contenido:

- › Principio de participación de los grupos de interés: se han identificado los grupos de interés y sus intereses, expectativas, preocupaciones y prioridades.
- › Principio de contexto sostenibilidad: la información de la memoria contempla aspectos sociales, ambientales y económicos basados en expectativas de los grupos de interés.
- › Principio de materialidad: la información cubre los aspectos más relevantes y significativos de la actividad del Port de Barcelona que pueden influir en las expectativas de los grupos de interés.
- › Principio de exhaustividad: el alcance, la cobertura y el tiempo que cubre la memoria. Estos aspectos tienen el nivel suficiente de precisión para poder evaluar el desarrollo y evolución de la organización en el tiempo que incluye la memoria.

Calidad

Para garantizar la calidad de la memoria se han tenido en cuenta los siguientes principios:

- › Equilibrio: la memoria incluye una visión amplia y objetiva de las actividades de la organización, que permite valorar sus dimensiones y formarse una opinión razonable de ella.
- › Claridad: la información se ha representado de manera comprensible.
- › Fiabilidad: el proceso de obtención de información permite hacer una verificación de los datos.
- › Comparabilidad: la memoria presenta datos del año 2018 y en la mayor parte de la información se aportan también datos de años anteriores con el objetivo que los grupos de interés puedan analizar la evolución del desarrollo del Port de Barcelona. En algunos casos se ha mostrado la evolución para un período de 5 años.
- › Precisión: la memoria se basa en las expectativas de los grupos de interés.



Alcance

La presente memoria reporta sobre datos generales del Port de Barcelona, así como datos proporcionados por un 15% de las organizaciones de la Comunidad Portuaria —adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial—, que han cumplimentado el cuestionario anual sobre aspectos generales, económicos, sociales y medioambientales.

En el año 2018 se han tabulado cuestionarios de un 15% de organizaciones de la Comunidad Portuaria, un 19% más que en el año 2017.

La presente memoria presenta un aspecto innovador respecto a la mayoría de memorias de sostenibilidad de un sector industrial, el portuario, ya que el objetivo es mostrar el compromiso y la evolución en materia de sostenibilidad mediante un trabajo compartido.

Destaca también la voluntad del Port de Barcelona de fomentar la participación y la adhesión de las organizaciones del sector al Plan de Sostenibilidad Sectorial para mostrar, de forma más precisa, la realidad global del Port de Barcelona y de su Comunidad Portuaria. [TABLA CORP. 02.](#)

TABLA CORP. 02

Organizaciones participantes en la memoria, 2015-2018

Organizaciones CP	2015	2016	2017	2018	%
500	43	54	63	75	19%
% Respecto al total	8,6%	10,8%	12,6%	15%	

Análisis de materialidad

Esta memoria incluye información sobre los indicadores asociados a los aspectos que se han determinado como importantes para los diferentes grupos de interés. Se ha realizado un análisis de las cuestiones clave en sostenibilidad teniendo en cuenta los grupos de interés y el impacto a medio y largo plazo sobre la estrategia del Port de Barcelona.

Periodicidad

Para elaborar esta memoria se ha recogido información entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2018. Asimismo, allí donde se ha considerado relevante, se ha adjuntado información de años anteriores (como máximo 5 años) con el fin de mostrar la tendencia del desarrollo del Port de Barcelona.

Esta memoria se publica con periodicidad anual y con el compromiso de informar regularmente a los grupos de interés de la Comunidad Portuaria. Las memorias se encuentran a disposición en la página web del Port de Barcelona, siendo esta la tercera que se publica:

<http://www.portdebarcelona.cat/es/web/comunitat-portuaria/memoria-de-sostenibilitat-sectorial>

Contacto para dudas y sugerencias

Para cualquier aclaración sobre la información contenida en esta memoria se pueden dirigir a sostenibilitat@portdebarcelona.cat.

01.2

El Port de Barcelona, buen gobierno y funcionamiento

EL PUERTO SOLUCIÓN DE EUROPA EN EL MEDITERRÁNEO

El Port de Barcelona es una de las principales herramientas de desarrollo económico del país. Es un puerto especializado en mercancía de alto valor, lo que lo consolida, según datos de 2018, como primer puerto del Estado en cuanto a cifra de negocio y valor de la mercancía que opera.

Se trata de una infraestructura clave para Catalunya y su *hinterland*, ya que facilita la internacionalización de las empresas, actúa como enlace físico entre estas y sus mercados y representa uno de los principales factores de competitividad para la creación y localización de empresas.

Es la primera plataforma logística intermodal catalana y el principal eje vertebrador del sistema logístico del país.

El objetivo prioritario del Port de Barcelona es el impulso de la sostenibilidad de la actividad portuaria y las cadenas logísticas que lo utilizan.

El Port de Barcelona fomenta una idea de servicio y calidad compartida que vincula en clave de cooperación a todos los agentes, organismos y administraciones que participan en la actividad portuaria. Todos ellos conforman la Comunidad Portuaria del Port de Barcelona y los que se indican a continuación son sus principales actores. [TABLA CORP. 03.](#)

«El Port de Barcelona ha de garantizar que las empresas de su zona de influencia tengan acceso a las principales redes de comercio mundial proporcionando niveles de servicio excelentes»

TABLA CORP. 03

Organizaciones y servicios del Port de Barcelona

Servicios a la mercancía y al pasaje	Terminales portuarias y empresas estibadoras
	Consignatarios
	Personal de estiba
	Transitarios
	Agentes de aduana
	Transportistas por carretera
	Transportistas ferroviarios e intermodal
Servicios al buque	Aprovisionamiento y avituallamiento
	Practicaje
	Remolcadores
	Amarradores
	Recogida de residuos
Administraciones públicas	Organismos de inspección y seguridad
	Aduana
	Capitanía Marítima
	Autoridad Portuaria
Servicios auxiliares y complementarios	Reparaciones navales, suministros a barcos...
	Servicios generales de seguridad, limpieza...
	Almacenamiento, alquiler de equipamiento, servicios de embalaje...

«El Port de Barcelona constituye el principal nodo del sistema de infraestructuras de transporte de Catalunya»

MISIÓN, VISIÓN Y ESTRATEGIA

El Port de Barcelona puso en marcha el III Plan Estratégico con el objetivo de convertirse en el principal nodo logístico del sur de Europa y del Mediterráneo y, al mismo tiempo, en un centro de concentración y distribución de cargas. La misión, visión y objetivo estratégico del Port de Barcelona están fijados en este Plan Estratégico.

La misión del Port de Barcelona es «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».

Esta misión se desarrolla según los siguientes principios de actuación:

- › Fomentar el desarrollo económico del entorno y ser un instrumento facilitador del comercio internacional y creador de riqueza.
- › Aportar valor a su *hinterland*, con la mejora de la competitividad de las empresas (importadores, exportadores y operadores).
- › Garantizar la eficacia, la eficiencia, la transparencia y la simplicidad operativa.
- › Garantizar un crecimiento sostenible y desarrollar una gestión responsable del impacto sobre el entorno.
- › Responder a las necesidades reales de los grupos de interés.
- › Ser un puerto innovador.
- › Ser referente mundial en los ámbitos de gestión.

La visión del Port de Barcelona, que concreta a dónde quiere llegar en el futuro próximo, queda definida con el lema «Barcelona: el puerto solución de Europa en el Mediterráneo».



El objetivo estratégico del Port de Barcelona, que despliega su visión, es «ser el primer centro de distribución euroregional en el Mediterráneo, en competencia con los puertos del norte de Europa».

Para lograr este objetivo se requiere:

- › Transformar el Port de Barcelona en un centro de concentración, distribución y tratamiento de cargas con un *hinterland* ampliado respecto al actual.
- › Desarrollar el «puerto en red» con la organización de corredores de transporte multimodales y desarrollando terminales marítimas interiores.
- › Potenciar los modos de transporte alternativos a la carretera, en especial el transporte ferroviario y las líneas del *short sea shipping*.
- › Mejorar la operativa portuaria y reducir su coste, con el fin de ser más competitivos en el paso de mercancías respecto otras ofertas portuarias.
- › Ofrecer a los cargadores una nueva propuesta de valor que implique completamente a toda la Comunidad Portuaria.

Los objetivos estratégicos que deben permitir reforzar la posición del Port de Barcelona y avanzar hacia el logro de su visión en materia de sostenibilidad son los siguientes:

- › OE-9: Mejorar la accesibilidad y la movilidad.
- › OE-10: Potenciar la intermodalidad.
- › OE-11: Crecer de forma sostenible.
- › OE-12: Mejorar la integración Port-ciudad.
- › OE-13: Ser uno de los principales *pools* de la industria náutica en el Mediterráneo.

RÉGIMEN JURÍDICO Y COMPOSICIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

La Comunidad Portuaria está formada por aproximadamente 500 empresas, administraciones y entidades que participan en la actividad portuaria y a las que, en este documento, se refiere como «organizaciones». No tiene personalidad jurídica propia y, por tanto, el régimen jurídico es diverso, dado que aglutina sociedades limitadas, sociedades anónimas, comunidades de bienes, fundaciones y administraciones, cada una de ellas rigiéndose por sus particulares derechos y las leyes que les son de aplicación. Las terminales y algunos operadores logísticos se ubican en el recinto portuario, mientras que otras empresas y entidades se encuentran ubicadas en su entorno.

A continuación, se describe la relación de los tipos de empresas y administraciones que componen la Comunidad Portuaria, con una breve descripción de las funciones y régimen jurídico de cada uno de ellos.

Aduana

Es el organismo público adscrito a la Agencia Estatal de Administración Tributaria dependiente del Ministerio de Hacienda y Función Pública. Sus funciones en el Port son realizar el control fiscal de las importaciones

y exportaciones de mercancía y recaudación de los derechos arancelarios correspondientes y cubrir el control de seguridad en frontera en lo que respecta a fraude aduanero y lucha contra el contrabando.

Capitanía Marítima

Es el organismo público que depende de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento y tiene la misión de garantizar la seguridad de la vida humana y de la navegación en el mar, de la seguridad marítima y del medio ambiente marítimo. Se encarga también de ordenar la navegación marítima.

Autoridad Portuaria

Es un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propio y tiene plena capacidad de obrar dentro del marco competencial vigente. Le corresponden las siguientes competencias: la prestación de los servicios generales; la ordenación de la zona de servicio del Port y de los usos portuarios; la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del Port y el de las señales marítimas; la gestión del dominio público portuario y de señales marítimas; la optimización de la gestión económica y la rentabilidad del patrimonio y de los recursos; el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario; la coordinación de operaciones de los diferentes modos de transporte en el espacio portuario; y la ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Organismos de inspección y seguridad

Son servicios de control en frontera que se encargan de velar por la seguridad sanitaria de las importaciones y exportaciones, por la calidad de los productos agroalimentarios y la seguridad de determinados productos y por la seguridad en la entrada y salida de pasajeros. Los servicios encargados de estos controles en el Port son los siguientes:

- › El Área de Sanidad de la Delegación del Gobierno en Catalunya presta el Servicio de Inspección de Sanidad Exterior, que tiene la misión de controlar y vigilar las condiciones higiénico-sanitarias en el tráfico internacional de mercancías (productos para uso y consumo humano). Estos productos se clasifican, según su origen, en productos de origen animal (POA) y productos de origen no animal (PONA).
- › El Área de Farmacia de la Delegación del Gobierno en Catalunya presta el Servicio de Inspección de Farmacia, que tiene la misión de controlar y vigilar las importaciones y exportaciones de medicamentos, productos cosméticos y materiales sanitarios y quirúrgicos.
- › El Área de Agricultura y Pesca de la Delegación del Gobierno en Catalunya presta el Servicio de Inspección de Sanidad Animal, que tiene como misión el control sanitario de animales vivos, productos de origen animal no destinados a consumo humano, productos zoonos, productos

- destinados a la alimentación animal y medicamentos veterinarios en régimen de importación y de exportación.
- › El Área de Agricultura y Pesca de la Delegación del Gobierno en Catalunya presta el Servicio de Inspección de Sanidad Vegetal, que se dedica a la protección contra la introducción y difusión en territorio nacional o comunitario de organismos nocivos para los vegetales o productos vegetales procedentes de terceros países en régimen de importación y de exportación.
 - › El Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación del Comercio Exterior (SOIVRE) depende de la Dirección Territorial de Comercio de Barcelona y realiza los controles para garantizar el cumplimiento de las normas de calidad comercial en productos agroalimentarios y de seguridad en juguetes, textiles, calzado, muebles y material eléctrico de bajo voltaje. También aplica el convenio CITES, que regula el comercio internacional de especies amenazadas de extinción de fauna y flora silvestre y sus derivados.
 - › La Policía Nacional y la Guardia Civil son las encargadas del control de entrada y salida de pasajeros y tripulaciones, con el control de pasaportes y de equipajes en el embarque y desembarque. Además, en colaboración con la Aduana, la Guardia Civil realiza tareas de control fiscal y de seguridad del paso de mercancías por el Port.

Agente consignatario

Es la persona física o jurídica que, por cuenta del transportista marítimo o naviera que la nombra, se encarga de realizar los servicios y gestiones administrativas relacionadas con la escala de los barcos en el Port en que esta desarrolla su actividad, así como las gestiones realizadas con las mercancías y o pasajeros transportados.

Terminal portuaria y empresa estibadora

Es la encargada de llevar a cabo las operaciones portuarias de manipulación de las mercancías. Generalmente es titular de una concesión administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria, que la faculta para utilizar, con carácter exclusivo, un espacio situado a bordo del muelle, en el que realiza sus actividades. Las principales operaciones de manipulación son la recepción, carga y estiba de las mercancías y la desestiba, descarga y entrega de las mercancías. Las empresas estibadoras realizan su actividad con personal de estiba y las terminales portuarias con personal propio.

Las terminales de pasajeros realizan todas las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, equipajes y vehículos en régimen de pasaje. Hay dos tipos, las de cruceros y las de ferris y *short sea shipping* que combinan el tráfico de pasajeros con el de carga rodada.

Personal de estiba

Son los encargados de realizar actividades de manipulación de mercancías durante las operaciones de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías transportadas en los barcos.

Empresa transitaria

Es la especializada en organizar, por cuenta de otro, transportes internacionales de mercancías. Es decir, recibir mercancías como consignatarios o entregarlas a los que tengan que transportarlas y, dado el caso, realizar las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a esta clase de transportes o intervenir en su contratación.

Agente de aduana

Es el profesional habilitado por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria para presentar a despacho las mercancías objeto de importación, exportación o tránsito. Es el representante legal del importador y el exportador ante la Aduana.

Transportista terrestre

Se encarga de realizar el transporte de la mercancía de importación o exportación entre el punto de carga y el Port por carretera y ferrocarril. En los puertos tiene una especial relevancia el transporte de contenedores, ya que este tipo de embalaje es exclusivo del transporte marítimo.

Servicios portuarios a los buques

Los prestan personas y organizaciones licenciadas o autorizadas por la Autoridad Portuaria. Los prácticos son los encargados de asistir a los capitanes de barco en las maniobras de entrada o salida de Port; los remolcadores prestan el servicio de remolque para asistir en las maniobras del barco; los amarradores prestan el servicio de auxiliar desde tierra a los barcos en su maniobra de amarre; las empresas de retirada de residuos realizan el servicios de recepción de basuras y otros residuos de los buques y se responsabilizan de su reciclaje; las empresas de *bunkering* prestan el servicio de suministro de combustible a los barcos.

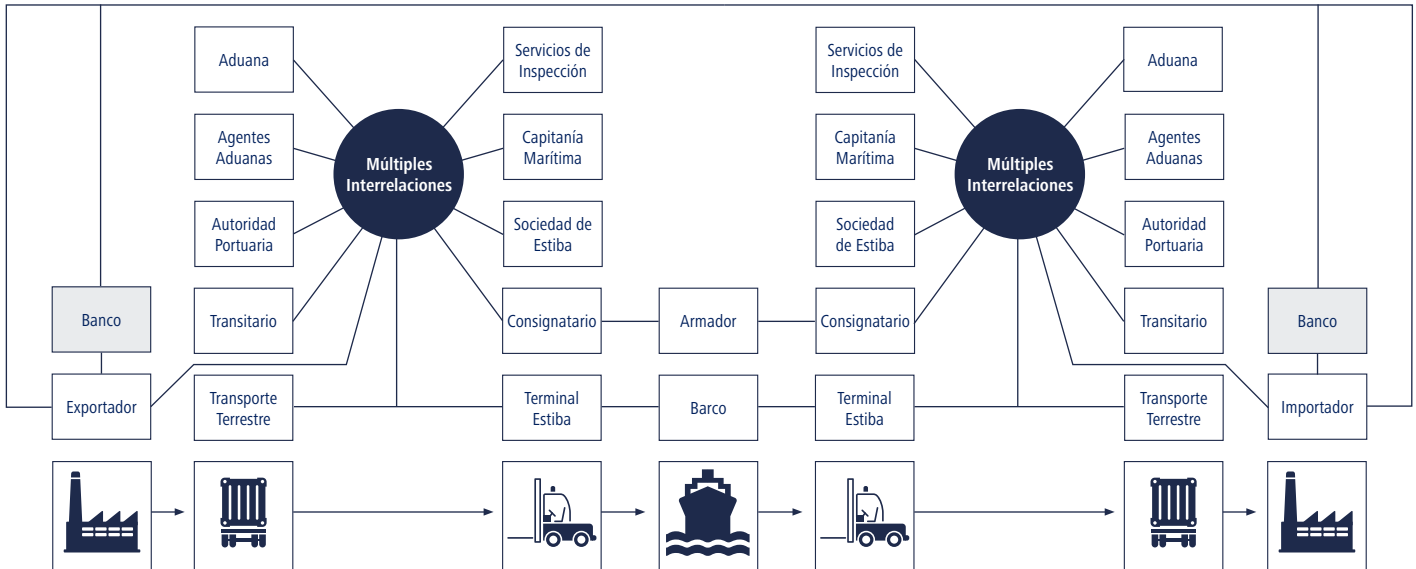


Servicios auxiliares y complementarios

Son aquellos que se suministran de manera complementaria a la actividad marítima. FIGURA CORP. 1.

FIGURA CORP. 01

Organizaciones que forman parte del Port de Barcelona



DATOS TÉCNICOS

El Port de Barcelona está situado al pie de la montaña de Montjuïc y ocupa el tramo de costa comprendida entre la Barceloneta y la desembocadura del río Llobregat.

El Port se estructura en torno a tres grandes unidades de negocio:

- › El puerto comercial, en el cual se concentran las actividades dedicadas a tráfcos específicos, las más representativas de las cuales son: el tráfico de cruceros, las terminales de contenedores, los graneles, los ferris y el transporte marítimo de corta distancia (*short sea shipping*) y los vehículos.
- › El puerto logístico, muy ligado al comercial, que sirve de base para consolidar el modelo de puerto en red.
- › El puerto ciudadano, fruto de la recuperación de una parte del Port para usos urbanos, náuticos y deportivos. Es el espacio adyacente a la ciudad de Barcelona.

TABLA CORP. 04.

Para dimensionar la capacidad del Port de Barcelona se adjunta una tabla con el número de terminales especializadas existentes. TABLA CORP. 05.

TABLA CORP. 04

Características técnicas del Port de Barcelona

Situación		Superficie terrestre	1.109,9 ha	Dique seco	
Latitud	41° 21' N	Muelles y atraques	23,183 km	Eslora	215 m
Longitud	2° 10' E	Rampas ro-ro	30	Manga	35 m
Mareas		Calados	Hasta 16 m	Capacidad	Hasta 50.000 t de peso muerto
Amplitud	125 cm	Remolcadores	9	Grúas	38 (27 de contenedores)
Entrada		Almacenamiento			
Bocana Sud	Orientación 191,8°	Cubierto	203.304 m ²		
	Anchura 370 m	Descubierto	5.023.964 m ²		
	Calado 16 m				
Bocana Nord	Orientación 205°				
	Anchura 145 m				
	Calado 11,50 m				

TABLA CORP. 05

Terminales especializadas del Port de Barcelona

Terminales de contenedores y polivalentes	4	Terminal de café y cacao	5
Terminales de sólidos a granel	2	Terminales de cruceros	3
Terminales de automóviles	1	Terminales de líquidos a granel	7
Terminales de ferris	9		

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Es el máximo órgano de gobierno de la Autoridad Portuaria. Está representado por las principales administraciones públicas con intereses en el Port, la Administración del Estado, la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, los sindicatos y el sector portuario.

A 31 de diciembre de 2018 está integrado por la presidenta de la entidad —que también lo es del Consejo de Administración—, nombrada por la Generalitat de Catalunya; por un vocal nato, que es el Capitán Marítimo; por el director general (no consejero); por el secretario (no consejero) y por 13 vocales.

Presidenta

Mercè Conesa Pagès

Vocal nato

Francisco J. Valencia Alonso

Director general (no consejero)

José A. Carbonell Camallonga

En representación de la Administración General del Estado

Montserrat García Llovera
Ramón Fernández Calvo
Álvaro Sánchez Manzanares

En representación de la Generalitat de Catalunya

Isidre Gavín i Valls
Emili Sanz Martínez
F. Xavier Tàrrega Martínez
Jordi Trius Traserra

En representación de los municipios donde se encuentra la zona de servicio 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 sectores relevantes en el ámbito portuario

Joan J. Llonch Pañella
Xabier M. Vidal Niebla
José Pérez Domínguez
Carles Boy Rodríguez

Secretario (no consejero)

Román Eguinoa de San Román

Cambios producidos durante el 2018

Sixte Cambra causa baja como presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona y es sustituido por Mercè Conesa (DOGC de 5/7/2018 y BOE de 18/7/2018).

Como vocales, Emilio Ablanado Reyes ha sido sustituido por Montserrat García Llovera; Severo Bueno de Sitjar de Togores, por Ramón Fernández Calvo; Rolando Lago Cuervo, por Álvaro Sánchez Manzanares, y Ricard Font Hereu, por Isidre Gavín i Valls.

CONSEJO RECTOR PARA LA PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

Es el órgano que materializa la voluntad de cooperación entre las instituciones públicas y privadas que llevan a cabo su actividad en el ámbito portuario de Barcelona, con el fin de participar en el desarrollo futuro del Port de Barcelona.

Pretende promover las actuaciones que refuerzan la marca Port de Barcelona como comunidad de negocio y que favorecen el proceso de expansión nacional e internacional de este, con el fin de aumentar y fidelizar el tráfico de mercancías y potencia su imagen.

El Consejo está integrado por los representantes de las diferentes organizaciones que integran la Comunidad Portuaria de Barcelona y otras relacionadas con el comercio internacional, por lo que están implicados todos los actores del negocio portuario.

Organización y funcionamiento del Consejo:

- › El Comité Ejecutivo se reúne periódicamente para aprobar e impulsar iniciativas y hacer el seguimiento de las acciones desarrolladas por los grupos de trabajo.
- › El Consejo Rector ha celebrado dos reuniones durante el 2018, el 12 de julio y el 13 de diciembre, en las que los diferentes grupos de trabajo han presentado el estado de los temas tratados y tareas realizadas por cada uno. Las organizaciones que integran el Consejo Rector son: ADIF-Gerencia Terminales de Mercancías Noreste, Aeropuerto de Barcelona, Agencia Estatal de la Administración Tributaria en Barcelona, Alfil Logistics, APM Terminals, Apostolado del Mar-Stella Maris, Asociación Catalana de Empresas Concesionarias, Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores, Asociación de empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona, ATEIA Barcelona, Autoridad Portuaria de Barcelona, Barcelona Catalunya Centre Logístic, Barcelona Clúster Nàutic, Capitanía Marítima de Barcelona, CILSA (ZAL Port), Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona, Coma y Ribas, Cofradía Pescadores de Barcelona, Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Catalunya, Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, Corporación de Prácticos del Port, Cotraport, Delegación del Gobierno en Catalunya (Ministerio de Agricultura y Pesca), Delegación del Gobierno en Catalunya (Ministerio de Sanidad y Consumo), Aduana de Barcelona, Escuela Europea, Estibarna-SAGEP, Federación de Comunicación y Transporte CCOO, Federación Nacional de Transportes, Comunicaciones y Mar-UGT, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, Gerencia Urbanística Port Vell, Grimaldi Logística España, SL, ICEX, Miquel Torres, SA, PIF (Puesto de Inspección Fronteriza), PIMEC, Portcemen, SA, Ports de la Generalitat, Servicios Logísticos y Aduaneros y Unión Catalana de Entidades Aseguradoras (UCEAC).

- › Los Grupos de Trabajo, organizados por escenarios estratégicos, mantienen un continuo debate sobre la evolución y el futuro del Port de Barcelona y proponen mejoras a implantar. Para alcanzarlas estos grupos están integrados por representantes de los agentes y actores del Port involucrados en cada proyecto, todos técnicos y expertos de la Comunidad Portuaria, de diferentes niveles de responsabilidad. Están presididos por una persona de la Comunidad Portuaria y coordinados por una de la Autoridad Portuaria.

FIGURA CORP. 02 / TABLA CORP. 06

FIGURA CORP. 02

Organización de la Comunidad Portuaria

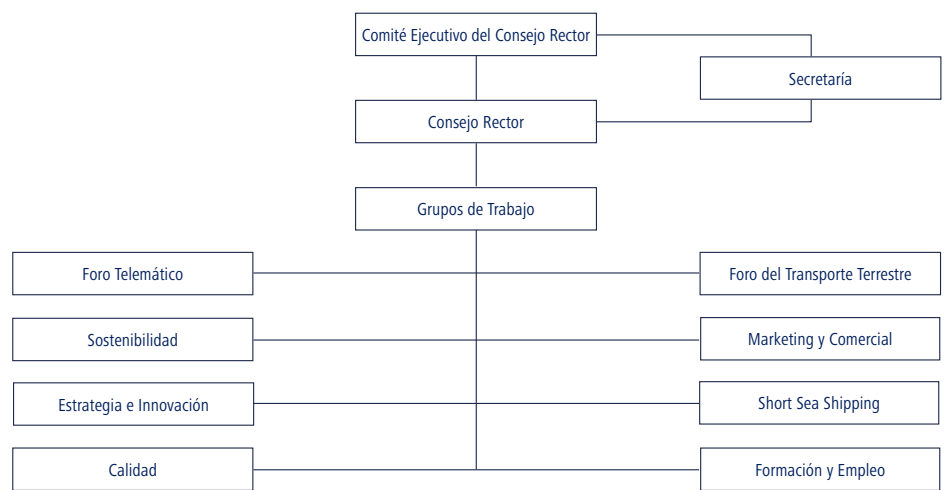


TABLA CORP. 06

Resultados de los Grupos de Trabajo

Grupos de Trabajo	Misión	Resultados
Foro Telemático	Definir, optimizar y armonizar los procedimientos documentales asociados al paso de las mercancías y de los medios de transporte por el Port de Barcelona.	<ul style="list-style-type: none"> Mejoras en el proceso de despacho aduanero (con canal rojo). Código Aduanero de la Unión (CAU): controles de salidas de los ADT (almacenes de depósito temporal) y registros. Iniciativa eManifest (documentación de las escalas de barcos idéntica a todos los puertos de la UE). Nuevos procedimientos de entrada y salida terrestre de mercancías y su plan de contingencias. Mejoras en el envío telemático de las mercancías peligrosas. Mejoras del paso de las mercancías sujetas a controles de los SIF.
Estrategia e Innovación	Identificar el escenario futuro del Port como generador de riqueza para su entorno, facilitar su consecución mediante el desarrollo del Plan Estratégico e impulsar la generación de nuevas ideas para asegurar el desarrollo constante y sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> Creación de una unidad de drones en el Port de Barcelona. Financiación europea. Bloque de innovación PierNext (<i>hub</i> digital que nace como una plataforma de divulgación para dar a conocer la transformación tecnológica y digital del sector y ayudar a dinamizar el ecosistema innovador en el entorno portuario).
Calidad	Aportar, a través del análisis y el debate, propuestas concretas de mejora en los procesos de la Comunidad Portuaria que puedan suponer un beneficio significativo en la oferta de servicios del Port.	<ul style="list-style-type: none"> Seguimiento de la Marca de Calidad: empresas certificadas, principales indicadores, reclamaciones... Colaboración con AECOC. Jornada empresarial del Port de Barcelona (IESE).
Foro del Transporte Terrestre	Organizar las actuaciones conjuntas de la Comunidad Portuaria vinculadas al transporte por carretera y ferrocarril de las terminales marítimas e interiores del Port de Barcelona.	<ul style="list-style-type: none"> Datos estadísticos de tráfico ferroviario en el ámbito de contenedores y vehículos. Adecuación de la totalidad de intersecciones de las redes viarias y ferroviarias, basadas en el estudio de INECO de marzo de 2013.
Marketing y Comercial	Generar estrategia comercial para la Comunidad Portuaria, tanto en el <i>hinterland</i> como en el <i>foreland</i> .	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar la participación en ferias y conferencias. <i>Benchmarking</i> con otras comunidades portuarias, localización de mercados/oportunidades emergentes, identificación de objetivos para las misiones empresariales, coordinar la participación en ferias, coordinar la participación con otros organismos (Gobierno, Cámara...) y mejorar la comunicación comercial entre la Comunidad Portuaria. PIF, reservas acceso a terminales, nuevo escáner, ICEX y OBOR. Misión empresarial 2018: Vietnam. Propuesta misión empresarial 2019: Japón.
Short Sea Shipping SSS	Potenciar y facilitar mecanismos de desarrollo y mejora del SSS en el Port de Barcelona.	<ul style="list-style-type: none"> Presentación del proyecto TransLogMED, liderado por la Escuela Europea Intermodal Transporte. Información de las necesidades de seguridad presentadas por la estiba. Adaptación de los servicios aduaneros a los requerimientos y necesidades del SSS. Estudio de daños de maquinaria en terminales. Analizar el impacto en el SSS de la aplicación de la tecnología GNL en camiones, barcos e instalaciones portuarias.
Formación y Empleo	Disponer de suficientes profesionales bien preparados desde una perspectiva europea y global, favoreciendo que las personas estudiantes puedan compatibilizar la formación en los centros educativos con la formación en entornos laborales reales.	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto «Forma't al Port» (Fórmate en el Port): actividades llevadas a cabo, actividades de internacionalización con centros extranjeros, difusión y ampliación del proyecto.
Sostenibilidad	Promover el desarrollo sostenible de la Comunidad Portuaria.	<ul style="list-style-type: none"> Promoción de la adhesión al Plan de Sostenibilidad Sectorial (grupos de trabajo, jornadas Efficiency Network, folleto informativo, carta a concesionarios, redes sociales y medios, rueda de prensa...). Memoria de Sostenibilidad Sectorial 2017. Port Innova: cierre de la 3ª edición. Presentación del estudio «Perfiles profesionales de la Comunidad Portuaria». Recopilación de buenas prácticas de sostenibilidad. Prevención de riesgos laborales: Port de Barcelona, un espacio con acceso a la cardioprotección. Medio ambiente: seguimiento del grupo de compra de energía eléctrica y las principales medidas llevadas a cabo.

TRANSPARENCIA

La Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, afecta principalmente a las administraciones y entidades públicas. Esta ley, salvo casos específicos, no afecta a las empresas que se regulan por el derecho privado. En referencia a las organizaciones que se ven afectadas, se pueden encontrar a continuación los canales que ponen a disposición para dar cumplimiento a la citada ley.

La Autoridad Portuaria de Barcelona pone a disposición de los ciudadanos la información relevante para garantizar la transparencia de su actividad relacionada con el funcionamiento y control de la actuación pública <https://transparencia.portdebarcelona.cat/web/transparencia>. En los diferentes apartados de la sección de Transparencia se encuentra información institucional, organizativa y de planificación; información de relevancia jurídica; e información económica, presupuestaria y estadística.

Además, la Autoridad Portuaria de Barcelona ofrece información en diferentes formatos para que pueda ser explotada por terceros desde el portal de datos abiertos, Open data, del Port de Barcelona. Para ejercer el derecho de acceso a la información, pone a disposición el «Formulario de solicitud de información».

La Aduana y organismos de Inspección que intervienen en la operativa portuaria dependen del Gobierno Central y disponen en <http://transparencia.gob.es> de información y canales de consulta para el ciudadano. En los diferentes apartados del Portal de la Transparencia se encuentra información institucional, normativa, contratos, convenios, subvenciones y bienes inmuebles y presupuestos, fiscalización e informes. El ejercicio del derecho de acceso a la información para el ciudadano se garantiza a través de la posibilidad de hacer consultas sobre datos e información pública de forma telemática, mediante el formulario de inicio de solicitudes o por otros medios de presentación previstos en la ley.

La Capitanía Marítima, mediante el Ministerio de Fomento, pone toda la información de sus sectores de actividad a disposición de los ciudadanos en <http://portalservicios.fomento.es/maritimo.html>. En los diferentes apartados del Portal de la Transparencia se encuentra información institucional, normativa, sobre contratos, convenios, subvenciones y bienes inmuebles y presupuestos, fiscalización e informes. Para ejercer el derecho de acceso a la información, se dispone del «Formulario de solicitud de información».

74,7%

ORGANIZACIONES CON CÓDIGO
ÉTICO O DE BUEN GOBIERNO

68%

ORGANIZACIONES CON CANALES
PARA CONSULTAS O DENUNCIAS
POR TEMAS ÉTICOS

ÉTICA E INTEGRIDAD

La ética y la integridad se convierten en aspectos esenciales del gobierno de cualquier organización. Una forma de hacer explícito este compromiso es la disposición de un código ético o de buen gobierno.

El 74,7% de las organizaciones del Port sigue principios éticos y de actuación a través de un código ético o de buen gobierno. La cifra es muy similar a años anteriores, ya que en 2016 un 74% de las organizaciones disponía de código ético y en 2017 este dato era de un 71,4%.

Canales formales de consultas o denuncias en temas éticos

El 68% de las organizaciones encuestadas dispone de canales institucionales u oficiales para tramitar consultas o denuncias sobre temas éticos. Esta cifra es superior a los dos años anteriores: en 2017 fue del 61,9% y en 2016, del 55,6%.

Sanciones por incumplimientos legislativos sobre temas éticos, económicos, laborales o ambientales

Un 9,3% de las organizaciones encuestadas ha recibido alguna reclamación por temas éticos. Todas las reclamaciones han sido subsanadas en el mismo año y resueltas mediante mecanismos formales.

En cuanto al incumplimiento legislativo sobre temas éticos, económicos, sociales o ambientales, en la siguiente tabla se puede ver el número de sanciones recibidas y el correspondiente coste económico global que ha supuesto. [TABLA CORP. 07.](#)

TABLA CORP. 07

Número de multas por incumplimiento

Tema	Número multas	Importe total (euros)
Núm. multas	1	-
Importe total (euros)	46	18.611
Temas sociales	2	105.006,96
Temas medioambientales	-	-

57,3%

ORGANIZACIONES FORMAN
PARTE DE INICIATIVAS SOSTENIBLES

ADHESIÓN A INICIATIVAS SOBRE SOSTENIBILIDAD

Las organizaciones que forman parte de la Comunidad Portuaria están adheridas a iniciativas, tanto de carácter nacional como internacional, que promueven la sostenibilidad, siendo una muestra más de su compromiso hacia la integración de prácticas responsables y sostenibles.

El 57,3% de las organizaciones que ha respondido el cuestionario forma parte de iniciativas externas sobre sostenibilidad. Dentro de estas organizacio-

nes adheridas a iniciativas sostenibles, el porcentaje de participación principal ha sido el que se muestra en la siguiente tabla. [TABLA CORP. 08.](#)

TABLA CORP. 08

Adhesión a iniciativas de sostenibilidad

	2016	2017	2018
Pacto Mundial	45,8%	58,7%	41,9%
Global Reporting Initiative (GRI)	37,5%	48,3%	30,2%
SGE 21	8,3%	38,0%	18,6%
Otras iniciativas	62,5%	65,7%	72,0%

Estos porcentajes muestran que las organizaciones que han realizado la encuesta para la memoria están adheridas a más de una iniciativa de sostenibilidad. Es destacable que el 41,9% de ellas forma parte del Pacto Mundial. Dentro de otras iniciativas se pueden destacar, entre otras: Global Code of Ethics Tourism, EcoVadis, Implementación Guía Buenos Hábitos Ambientales, ISO 14.001, EMAS y participación en programas de economía circular.

Este tipo de iniciativas son externas al Port de Barcelona y las organizaciones se suscriben a ellas de forma voluntaria. Asimismo, las organizaciones que responden la encuesta están vinculadas al Plan de Sostenibilidad Sectorial, que es una iniciativa propia de la Comunidad Portuaria que promueve la sostenibilidad.

28%

ORGANIZACIONES CON MEMORIAS DE SOSTENIBILIDAD

INFORMES DE SOSTENIBILIDAD

Las memorias de sostenibilidad son un elemento de rendición de cuentas para medir y explicar qué se hace desde las organizaciones para contribuir al desarrollo sostenible. Para las grandes empresas solo es obligatorio informar de las políticas de buen gobierno y de sus impactos medioambientales, sociales y en materia de anticorrupción, aunque cada vez son más las empresas que deciden incluir la responsabilidad y sostenibilidad en sus estrategias empresariales y reportar sobre el que están haciendo.

En cuanto a la Comunidad Portuaria, un 28% de las organizaciones encuestadas elabora periódicamente memorias de sostenibilidad. Esta cifra ha disminuido ligeramente respecto al 2017, que era de un 31,7%.

Aunque el porcentaje de organizaciones que ha respondido afirmativamente a la elaboración de memorias de sostenibilidad ha sido del 28%, hay que destacar el esfuerzo de rendimiento de cuentas realizado por las 75 empresas que han participado en la presente Memoria. Las preguntas de la encuesta incluyen aspectos económicos, sociales, laborales y medioambientales que permiten conocer la realidad de las organizaciones de la Comunidad Portuaria. Por lo tanto, participar en esta memoria de Sostenibilidad Sectorial es una forma de reconocer, comprometerse y avanzar en el camino de la sostenibilidad.

01.3

Respuesta integral

SERVICIOS PRESTADOS

La gestión eficiente de las cadenas de aprovisionamiento es hoy la máxima preocupación de las organizaciones, hasta el punto que se ha asumido la idea de que la competencia no sucede realmente entre empresas sino entre cadenas logísticas. Ser el primer puerto logístico del Mediterráneo exige reconocer esta realidad del mercado y adoptar la cadena de aprovisionamiento puerta a puerta (entendida como una secuencia integrada de actividades de transporte, depósito y valor añadido) como el producto que el Port de Barcelona ha de proporcionar al mercado.

Así, la oferta del Port es un conjunto integrado de servicios de transporte, servicios de almacenamiento, servicios complementarios y servicios de valor añadido, que dan respuesta a las demandas del mercado.

El producto del Port de Barcelona incluye:

- › Los servicios de transporte: por carretera, ferroviario y marítimo, de larga distancia, puertos, distribución...
- › Los servicios de almacenamiento: servicios de depósito, depósito de equipamientos, consolidación y fraccionamiento de cargas...
- › Los servicios complementarios: aduaneros, de inspección, manipulación de cargas, el medio de transporte (entre ellos, los técnicos y náuticos), etc.
- › Los servicios de valor añadido: de información y trazabilidad, pequeños montajes y manipulaciones, *postponement*, y, en general, todos aquellos servicios logísticos que puedan añadir valor al mercado.

TABLA CORP. 09.

«El Port de Barcelona debe producir cadenas logísticas adaptadas a las necesidades de los clientes y con atributos que superen a la competencia»
III Plan Estratégico del Port de Barcelona 2015-2020

El Port es un área donde se prestan todos los servicios necesarios para el intercambio de modo de transporte. La prestación de estos servicios conlleva la realización de una serie de actividades en las que intervienen varias administraciones como Aduana, Capitanía Marítima, Autoridad Portuaria, Servicios de Inspección en Frontera, entre otros, además de varios tipos de operadores privados como consignatarios, terminales de estiba, transitarios, agentes de aduana...

Según el cliente, los procesos portuarios se dividen en:

- › Procesos relativos a las mercancías, en que el cliente es el importador o exportador. Incluyen procesos de transporte, que son los operativos y que prestan básicamente los operadores privados, y los de control de las administraciones.
- › Procesos relativos al barco, en que el cliente es la naviera. Incluyen la gestión de escalas relativa a administraciones y servicios al barco, prestada básicamente por operadores autorizados.

FIGURA CORP. 03

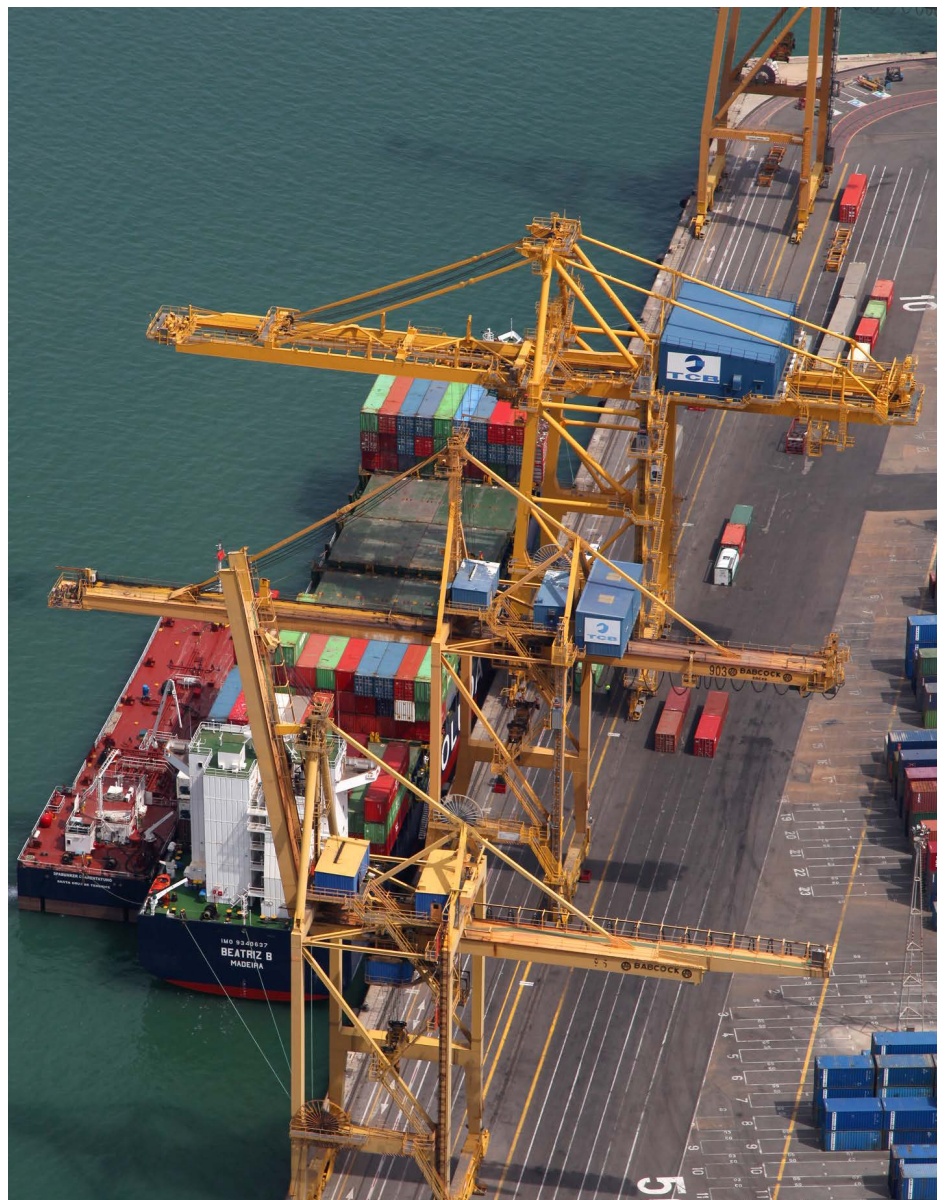


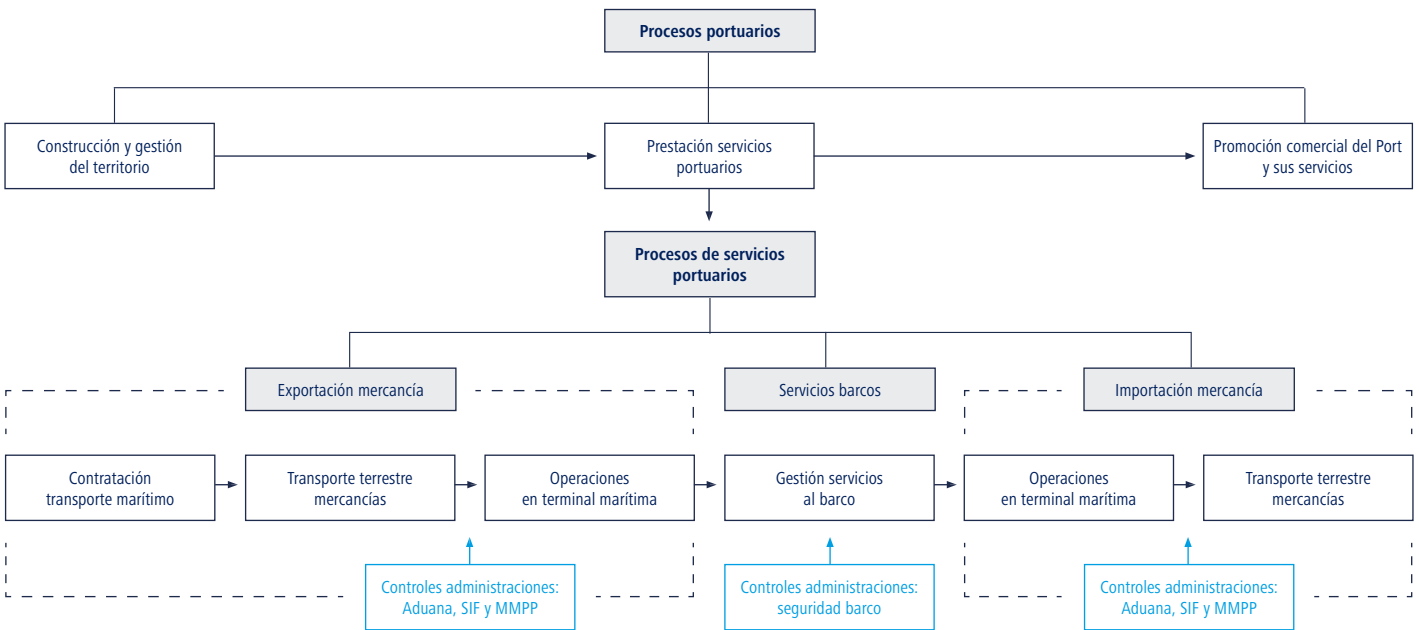
TABLA CORP. 09

Servicios prestados en el Port de Barcelona

Servicios al buque	Practicaje Remolque Amarraje Recogida de residuos Aprovisionamiento y avituallamiento
Servicios a la mercancía y al pasaje	Estiba y desestiba Transbordo Carga y descarga Consolidación y desconsolidación Transporte Servicios de inspección en frontera Servicios de Aduana Embarque y desembarque de pasajeros Carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje
Servicios auxiliares y complementarios	Almacenamiento, alquiler de equipos, servicio de embalaje... Reparaciones navales, suministro a buques... Servicios generales de seguridad, limpieza...
Servicios que presta la APB	Proyectar, planificar, construir, conservar y explotar las obras y servicios del Port y de las señales marítimas Fomentar las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario

FIGURA CORP. 03

Procesos portuarios y de servicios



PAÍSES CON LOS QUE SE TRABAJA

El Port de Barcelona tiene conectividad marítima con más de 100 líneas regulares y 163 armadores, y destacan sus conexiones con Asia, India y América del Sur. Además, enlaza semanalmente con 47 de los 50 principales puertos de contenedores del mundo. Complementariamente, ofrece servicios diarios y/o semanales con los principales puertos del Mediterráneo y el norte de África mediante soluciones multimodales de *short sea shipping* que suponen una alternativa fiable, económica y más sostenible que el transporte por carretera.

TABLA CORP. 10 / GRÁFICO CORP. 01.

TABLA CORP. 10

Orígenes y destinos de las mercancías, 2014-2018

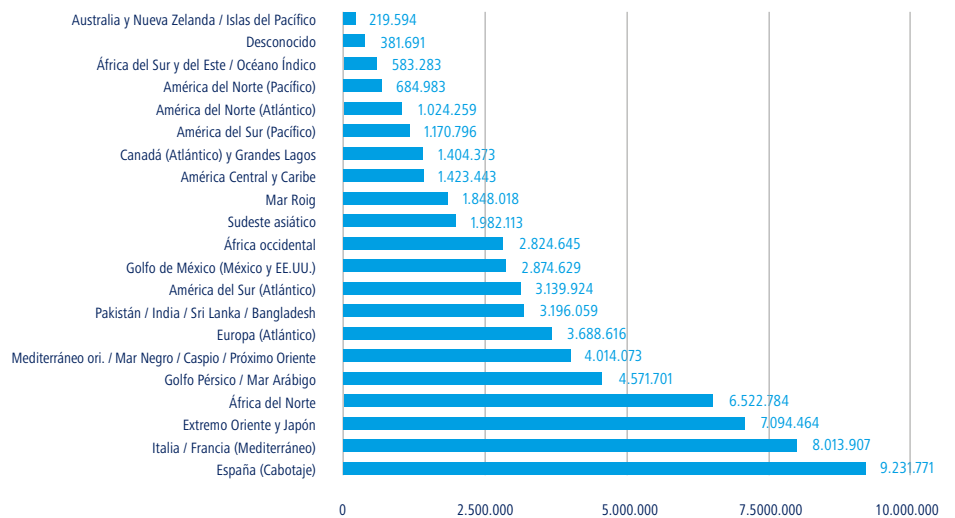
Áreas geográficas	2014	2015	2016	2017	2018	%	% s/total
España (cabotaje)	7.519.961	7.537.685	8.689.241	9.119.646	9.231.771	1,2%	14,0%
Italia / Francia (Mediterráneo)	5.818.925	6.775.069	7.457.304	7.777.832	8.013.907	3,0%	12,2%
Extremo Oriente y Japón	4.724.079	5.311.636	5.703.720	6.467.147	7.094.464	9,7%	10,8%
África del Norte	6.258.451	4.868.786	5.191.883	6.488.539	6.522.784	0,5%	9,9%
Golfo Pérsico / Mar Árabe	2.376.510	2.944.990	2.592.426	4.079.152	4.571.701	12,1%	6,9%
Mediterráneo oriental / Mar Negro / Caspio / Oriente Próximo	3.633.577	3.414.871	3.077.896	3.841.884	4.014.073	4,5%	6,1%
Europa (Atlántico)	3.123.145	3.110.352	2.601.679	2.978.752	3.688.616	23,8%	5,6%
Pakistán / India / Sri Lanka / Bangladesh	698.614	936.376	1.259.325	2.358.522	3.196.059	35,5%	4,9%
América del Sur (Atlántico)	3.098.650	2.458.119	1.909.706	3.174.513	3.139.924	-1,1%	4,8%
Golfo de México (México y EE.UU.)	1.300.413	1.373.248	1.568.505	1.904.603	2.874.629	50,9%	4,4%
África occidental	1.871.861	1.975.370	2.156.338	3.201.670	2.824.645	-11,8%	4,3%
Sudeste asiático	1.562.390	1.642.237	1.462.870	1.842.185	1.982.113	7,6%	3,0%
Mar Rojo	471.955	727.682	570.981	1.338.738	1.848.018	38,0%	2,8%
América Central y Caribe	990.131	944.845	942.839	1.170.314	1.423.443	21,6%	2,2%
Canadá (Atlántico) y Grandes Lagos	253.124	271.446	372.680	1.234.901	1.404.373	13,7%	2,1%
América del Sur (Pacífico)	382.117	372.504	474.425	846.871	1.170.796	38,2%	1,8%
América del Norte (Atlántico)	489.649	557.834	736.252	849.065	1.024.259	20,6%	1,6%
América del Norte (Pacífico)	127.437	132.789	121.263	494.259	684.983	38,6%	1,0%
África del Sur y del Este / Océano Índico	341.505	316.057	358.302	414.489	583.283	40,7%	0,9%
Desconocido	90.430	65.776	96.328	293.917	381.691	29,9%	0,6%
Australia y Nueva Zelanda / Islas del Pacífico	180.987	183.581	168.999	193.127	219.594	13,7%	0,3%
TOTAL (t)	45.313.911	45.921.253	47.512.962	60.070.126	65.895.126	100%	100%

El flujo de mercancías es constante entre países. En 2018 las principales áreas de destino y origen de las mercancías han sido:

- › Áreas de destino: España (cabotaje), África del Norte, Italia / Francia (Mediterráneo), Extremo Oriente y Japón, Mediterráneo oriental / Mar Negro / Caspio / Próximo Oriente, Golfo Pérsico / Mar Árabe, Europa (Atlántico), África occidental, Pakistán / India / Sri Lanka / Bangladesh y Mar Rojo.
- › Áreas de origen: Italia / Francia (Mediterráneo), Extremo Oriente y Japón, España (cabotaje), Golfo Pérsico / Mar Árabe, América del Sur (Atlántico), Golfo de México (México y EE.UU.), Mediterráneo oriental / Mar Negro / Caspio / Próximo Oriente, Pakistán / India / Sri Lanka / Bangladesh, África del Norte y Europa (Atlántico).

GRÁFICO CORP. 01

Toneladas de mercancías transportadas según áreas geográficas



SECTORES CON LOS QUE TRABAJA

Cataluña es la principal región importadora y exportadora de España y ha supuesto el 25% del valor del comercio exterior marítimo de España en 2018. En este contexto, el Port de Barcelona es la principal puerta de entrada y salida del comercio exterior marítimo de Cataluña, vehiculando un 74% de este en 2018.

Una de las características del sector exterior catalán es su elevado grado de diversificación, que abarca una amplia gama de sectores productivos: industria automoción, bienes de equipo, alimentación, sector energético, industria química, metalurgia, textil... Como se observa en la tabla adjunta más abajo, los principales sectores económicos que configuran el comercio exterior marítimo catalán y su tejido empresarial e industrial, utilizan mayoritariamente las instalaciones del Port de Barcelona para canalizar sus flujos de comercio, a los que el Port da respuesta a través de la prestación de servicios eficientes y contribuyendo, de este modo, a la mejora de su competitividad.

En la [TABLA CORP. 11](#), se pueden ver los sectores más relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el Port para su desarrollo.

Los principales productos de cada sector son:

- › Energético: gas natural (+3,1%), gasolina (+12,6%), gasoil (-0,5%) y fuel (+12,4%).
- › Vehículos y elementos de transporte: vehículos y piezas (+16,3%).
- › Agroganadero y alimentario: frutas, hortalizas y legumbres (+29,4%), haba de soja (+8,6%), pienso y forrajes (11,1%) y vinos, bebidas, alcoholes y derivados (+7,9%).
- › Otras mercancías: maquinaria y repuestos (+9%), pasta y papel (+17,6%) y maderas (-10,2%).
- › Químicos: productos químicos (+9,3%).
- › Siderometalúrgico: productos siderúrgicos (+7,5%).
- › Materiales de construcción: cemento y clínker (-12,5%) y otros materiales (+3%).

[GRÁFICO CORP. 02](#).

EL PUERTO EN RED

El Port ha desarrollado una red de servicios e infraestructuras en puntos estratégicos de los mercados cercanos, con el fin de facilitar el encaminamiento de las cargas hacia o desde estas zonas para la capital catalana.

Servicios ferroviarios

La oferta ferroviaria peninsular para contenedores del Port comprende servicios regulares y frecuentes a Zaragoza, Madrid, Noáin (Pamplona), Monzón (Huesca), Tarragona, Burgos, Vigo y Vitoria, además de los servicios de la terminal de Morrot a el resto de España y Portugal. La oferta internacional llega hasta Lyon, más las conexiones desde Perpiñán y Le Boulou al resto de Francia y a Luxemburgo y desde Morrot a Bélgica, Alemania e Italia.

En cuanto a los vehículos, el Port se conecta por vía ferroviaria con la mayoría de plantas de producción de España y con destinos de Alemania y Francia. También dispone de servicios ferroviarios de graneles de un *hinterland* más cercano (Suria, Martorell y Tarragona).

Durante 2018, los servicios ferroviarios se han consolidado y ampliado, tal y como se puede ver en la [TABLA CORP. 12](#).

Con el objetivo de potenciar su estrategia ferroviaria, el Port de Barcelona participa en diversos organismos vinculados al desarrollo y la promoción de servicios ferroviarios y del corredor mediterráneo (FERRMED, Rail Freight Corridor 6 UE...). Esto se ha ampliado este año con la adhesión al clúster ferroviario Railgrup, con más de 85 empresas y entidades vinculadas al sector.

Terminales marítimas interiores

El Port de Barcelona participa también directamente en un total de 5 terminales marítimas interiores o puertos secos, que acercan los servicios portuarios a los operadores logísticos marítimos y los clientes importadores y exportadores de los territorios a los que sirve. [TABLA CORP. 13.](#)

El Port y la empresa pública CIMALSA tienen constituida, además, una sociedad que bajo el nombre Terminal Intermodal Empordà desarrolla el núcleo logístico intermodal formado por la futura terminal intermodal del Far del Empordà y la actual terminal de Vilamalla. Ambas terminales están situadas junto al centro de almacenamiento y distribución Logis Empordà, al este de Figueres.

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

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

TABLA CORP. 11

Principales tipos de mercancías transportadas en el Port de Barcelona (t), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Energético	11.491.562	10.568.342	10.083.533	12.724.469	13.899.724	9,2%
Vehículos y elementos de transporte	9.037.222	9.546.940	10.386.425	12.299.616	13.726.581	11,6%
Agroganadero y alimentario	7.581.991	7.684.093	8.248.351	11.476.244	12.933.294	12,7%
Otras mercancías	6.709.517	7.784.132	7.971.058	10.454.914	11.585.825	10,8%
Químicos	4.405.165	4.679.970	4.817.431	5.791.910	6.333.902	9,4%
Siderometalúrgico	2.578.794	2.142.439	2.182.656	3.067.800	3.226.269	5,2%
Materiales de construcción	2.479.442	2.391.566	2.640.574	2.954.709	2.817.451	-4,6%
Abonos	752.356	791.835	717.586	764.933	793.705	3,8%
Minerales no metálicos	277.860	331.936	465.348	535.538	578.373	8,0%

GRÁFICO CORP. 02

Toneladas de mercancías transportadas por sector

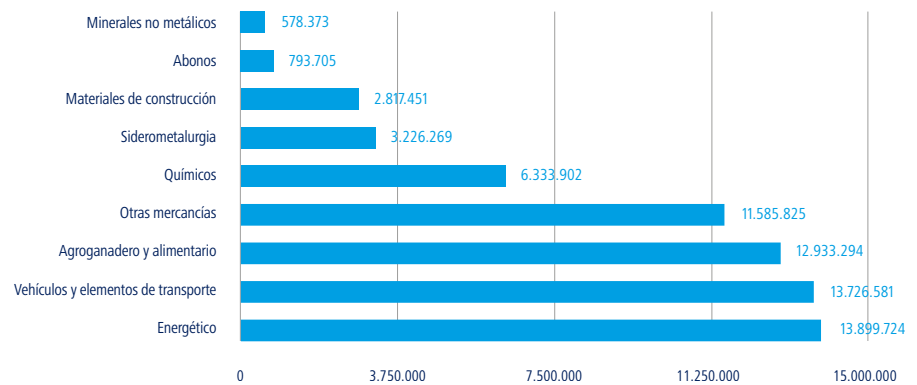


TABLA CORP. 12

Principales terminales del «puerto en red» y objetivos para servicio/conexión

Servicio/conexión	Descripción	Operador	Hito 2018
Tren reefer con Zaragoza/tmZ	Conexión específica para contenedores de temperatura controlada, mayoritariamente para la exportación de carne de cerdo de la zona de Aragón a China a través del Port de Barcelona. Iniciado en 2016.	APMTS Railway	Consolidada la oferta con una frecuencia de servicio diaria
Servicio para vehículos con Alemania	Primer servicio directo que transporta vehículos fabricados en Alemania y los distribuye en España. El único servicio que no requiere hacer transbordo o cambio de ejes en la frontera francesa y tren más largo de ancho internacional que ha entrado en la península (685 m). Iniciado en marzo de 2018.	DB Cargo	Nueva conexión semanal, por lo que ya hay 4 servicios semanales
Servicio para contenedores con Lyon (Francia)	Conecta la terminal de Monzón (Huesca) con el Port de Barcelona (terminal BEST) y la terminal de Lyon Venissieux. Iniciado en noviembre de 2018.	Transportes Portuarios i Renfe Mercancías	Nuevo servicio con frecuencia semanal
Servicios para contenedores en Vigo y Vitoria	Nuevos servicios ferroviarios para contenedores entre el Port de Barcelona, Vigo y Vitoria, pasando por tmZ.	APMT Railway	Nuevos servicios, con frecuencia semanal
Servicios para contenedores con Tarragona	Conexiones ferroviarias con el Port de Barcelona para contenedores.	Transportes Portuarios	La oferta ha pasado de 5 a 7 servicios por semana
Servicios para contenedores con Monzón (Huesca)	Conexiones ferroviarias con el Port de Barcelona para contenedores.	APMT Railway	Consolidados los 5 servicios semanales

TABLA CORP. 13

Principales terminales del «puerto en red» y tráfico

Nombre	Objetivo y alcance	Servicios ferroviarios
Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)	Plataforma de servicios para los operadores y los importadores y exportadores de Aragón, Navarra y La Rioja, y nodo logístico de paso hacia el centro y el noreste peninsular.	145.382 TEU (-4%). Sigue siendo la primera terminal ferropuertaria de España.
Puertos secos de Azuqueca de Henares (Guadalajara) y de Coslada	Participados por el Port, con el objetivo de acercar el transporte marítimo y facilitar la competitividad del polo logístico y de consumo de la Comunidad de Madrid y el centro peninsular, así como la conexión con los otros mercados de la Península Ibérica.	71.554 TEU (+ 17%). Participado por los puertos de Barcelona, Santander y Bilbao.
Terminal de Contenedores de Saint-Charles (Perpiñán)	El Port participa con un 4% en esta terminal, situada en uno de los principales centros logísticos y de distribución de productos frescos del sur de Europa. Acoge operaciones logísticas con destino/origen Europa y paso por el Mediterráneo.	28.736 UTI (+6%).

80%

ORGANIZACIONES PERTENECEN
A ASOCIACIONES SECTORIALES

PRINCIPALES ASOCIACIONES A LAS QUE SE PERTENECE

Internacionales

El Port de Barcelona busca tener voz y voto en las principales organizaciones del panorama portuario internacional para seguir de cerca la evolución del sector y poder tener incidencia en ellas. [TABLA CORP. 14.](#)

Organismos vinculados al mercado chino

Para el Port de Barcelona es clave mantener una estrecha relación con el mercado chino, primer socio comercial en el tráfico de contenedores, con una cuota del 25%. [TABLA CORP. 15.](#)

Organizaciones nacionales

En el ámbito español, el Port es miembro o participa, entre otros, en las siguientes asociaciones:

- › Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).
- › Federación Española del Café (FEC-ANCAFE).
- › Barcelona Centro Financiero Europeo.
- › Asociación Española del Gas Natural para la Movilidad (GASNAM).
- › Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL).

El 80% de las organizaciones participantes pertenecen a asociaciones sectoriales. Destacamos las siguientes ya que son las asociaciones de las cuales son miembros más organizaciones:

- › ASCIPOINT (Asociación Catalana de Empresas Concesionarias con Instalaciones Portuarias).
- › ANESCO (Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques).
- › ATEIA (Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona).
- › ATERQUIGAS (Asociación Española de Terminales receptoras de Graneles Líquidos, Químicos y Gases).
- › CLEC (European Association for Forwarding, Transporte, Logistics and Custom Services).
- › FETEIA OLTRA (Federación Española de Asociaciones de Transitarios).
- › FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations).
- › IATA (International Air Transport Association).

TABLA CORP. 14

Organizaciones internacionales a las que pertenece el Port de Barcelona

European Sea Ports Organisation (ESPO)	En 2018 el Port ha sido miembro de su Comité Ejecutivo y ostentado la presidencia del Comité de Gobernanza. Ha participado en los comités de Desarrollo Sostenible; Intermodalidad, Logística e Industria; Facilitación del Comercio, Aduanas y Seguridad; Análisis Económico y Estadística, y en la red sobre política portuaria de ferris y cruceros. En la ESPO el Port sigue de cerca las acciones de la Comisión Europea en materia de transportes, como la nueva Connecting Europe Facility (CEF), revisada en 2018.
International Association of Ports and Harbours (IAPH)	En 2018 se ha presentado el World Ports Sustainability Program, que tiene como objetivo mejorar y coordinar los esfuerzos de los Ports en temas de sostenibilidad y fomentar la cooperación internacional entre los miembros de las cadenas logísticas. El Port ha participado con 3 proyectos: el estudio de impacto de los cruceros en Barcelona, el proyecto Port Links y el Plan de Mejora de Calidad del Aire. La IAPH es el único foro reconocido como portavoz del sector portuario mundial, y sus puertos aglutinan cerca del 80% del tráfico mundial de contenedores y más del 60% en toneladas. Santiago García-Milà, en representación del Port de Barcelona, ostenta la presidencia de la entidad
World Ports Climate Action Program	El Port es impulsor de la iniciativa, junto con las autoridades portuarias de Hamburgo, Amberes, Los Ángeles, Long Beach, Vancouver y Rotterdam. En el marco del Programa de Acción Climática Portuaria Mundial, presentado en septiembre, dichos puertos desarrollan una serie de proyectos para hacer frente al calentamiento global. Tienen previsto focalizar sus acciones en los ámbitos de la eficiencia de las cadenas de suministro mediante herramientas digitales; enfoques reguladores comunes; suministro de energía renovable en los barcos durante su estancia en los puertos; desarrollo de combustibles de bajo contenido en carbono, y la descarbonización total de las instalaciones de manipulación de carga en los puertos.
Intermed	Miembro fundador de la asociación, integrada por los puertos de Barcelona, Génova y Marsella. En el marco de la feria Transport Logistics China 2018, de Shanghai, se ha organizado el seminario «El Mar Mediterráneo: donde Asia, África y Europa se encuentran en la ruta de la seda» (<i>The Mediterranean Sea: where Asia, Africa and Europe meet along the Maritime Silk Road</i>), para explicar al sector marítimo portuario chino y a los operadores logísticos el papel que los tres puertos asociados tienen en la nueva ruta de la seda.
MEDports Association	Ostenta la vicepresidencia de l'associació i la presidència del Comitè de Formació i Coneixement Portuari. Fundada el juny de 2018 a Marsella, amb la participació de vint dels principals ports i organitzacions portuàries de les dues ribes del Mediterrani, aquesta associació pretén fomentar la col·laboració entre els ports de la Mediterrània, fer front als nous reptes del comerç internacional i la logística, i posar de manifest la rellevància i centralitat del Mediterrani en els nous fluxos del comerç internacional.
Medcruise	Es miembro activo de la asociación. El Port de Barcelona ha participado en todas las asambleas y grupos de trabajo que organiza la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo.
Otras organizaciones que cuentan con una participación del Port	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 Transporte Infrastructure (PIANC).

TABLA CORP. 15

Relación de iniciativas vinculadas al mercado chino

China's European Logistics Centre (BARCELOC)	<p>Proyecto común del Port de Barcelona, Catalunya Trade & Investment y el Ayuntamiento de Barcelona para captar centros de distribución multipais en Barcelona. Especialmente centrado en los sectores de la automoción, la moda, la industria química y el comercio electrónico.</p> <p>En el marco de este proyecto, el Port de Barcelona ha participado en las siguientes acciones de promoción durante el 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estand en la feria Transport Logistics de Shanghai y almuerzo coloquio con 18 empresas industriales y logísticas chinas interesadas en los mercados europeos. • Presencia en la feria CILF China International Logistics Fair, en Shenzhen, y firma de acuerdo de colaboración con el puerto de Shenzhen, cuarto del mundo en contenedores. • Participación en la primera edición de la China International Importe Expo (CIE), en Shanghai, de la mano de la naviera COSCO Shipping, y contactos con empresas interesadas en encaminar sus productos hacia el sur de Europa a través de los puertos del Mediterráneo. • Trabajo en 16 casos concretos de empresas interesadas en establecer en Catalunya un centro de distribución para el sur de Europa y/o interesadas en encontrar un socio logístico y comercial.
-----------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

56%

ORGANIZACIONES PARTICIPAN
EN ACTIVIDADES ORGANIZADAS
POR LOS GRUPOS DE INTERÉS

RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

Diálogo con los grupos de interés y expectativas

Para llevar a cabo la identificación de los grupos de interés, en el año 2016 se constituyó un equipo representativo de personas de la Comunidad Portuaria en el que participaron empresas estibadoras, concesionarias, consignatarias, transitarias, agentes de aduanas, Port Vell, Centro Intermodal de Logística (CILSA), de servicios portuarios, fundaciones y la propia Autoridad Portuaria. Siguiendo la metodología de lluvia de ideas, agrupación y priorización se identificaron 8 grupos de interés y 24 subgrupos.

Una vez identificados los grupos de interés de la Comunidad Portuaria, el siguiente paso fue identificar las expectativas que tenían depositadas en el Port de Barcelona. Para hacerlo, se realizaron grupos foco y grupos de trabajo. Posteriormente, se identificaron los indicadores que mejor medían el grado de respuesta que la Comunidad Portuaria da a las demandas de los grupos de interés. En la memoria se presentan datos de más de 140 indicadores, cuantitativos y descriptivos, de los cuales unos 48 son aportados por las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial y el resto (sobre todo los de tipo económico y ambiental) por la Autoridad Portuaria.

Una de las metas planificadas para los años 2017-2018 ha sido establecer el mecanismo de interlocución con los grupos de interés mediante la identificación de los canales existentes en la actualidad y la ampliación que se considere. [TABLA CORP. 16.](#)

Participación con los grupos de interés

El Port de Barcelona colabora directamente con sus grupos de interés. Algunos de los grupos de interés se encuentran representados en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, como es el caso de las administraciones locales, autonómica y del Estado, los sindicatos y los clientes finales. Asimismo, en el Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria se encuentran representados los sindicatos y los clientes finales (importadores/exportadores). También se realizan reuniones de trabajo periódicas con los grupos de interés.

El 56% de las organizaciones encuestadas ha participado durante el 2018 en actividades organizadas por sus grupos de interés. La mayoría ha participado con las administraciones, seguido de instituciones y clientes. Los datos son muy similares a los de los años 2017 y 2016 (57,1% y 55,6%, respectivamente).

En el siguiente gráfico se muestra el porcentaje de participación en algún proyecto o actividad, según el grupo de interés que la ha impulsado.

[GRÁFICO CORP. 03.](#)

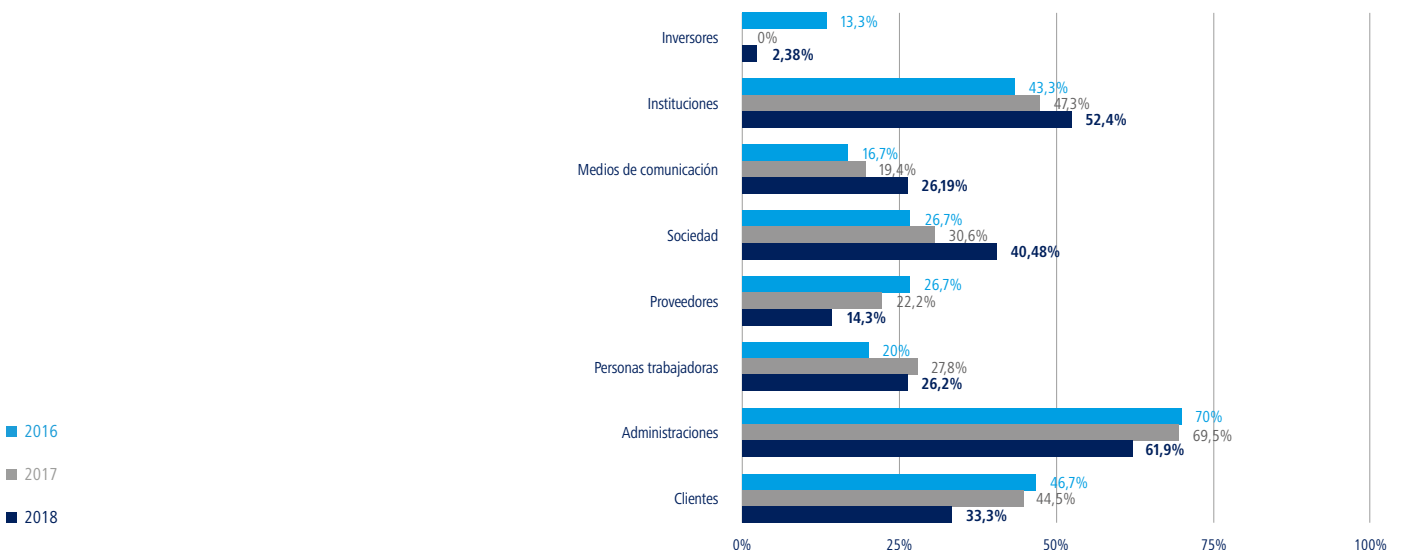
TABLA CORP. 16

Grupos de interés identificados y canales de comunicación

Grupos de interés	Subgrupos de interés	Canales de comunicación
Cientes	Importadores y Exportadores Armadores Pasajeros	Reuniones presenciales Comunicaciones comerciales Servicio de Atención al Cliente (SAC) Gestión de clientes (teléfono, correo, web y redes sociales) Eventos de asociaciones de clientes Consejo Rector Consejo de Administración
Administraciones	Unión Europea Gobierno central Generalidad de Catalunya Ayuntamientos Área Metropolitana de Barcelona	Reuniones presenciales Web corporativa Consejo Rector Consejo de Administración
Trabajadores/as	Empleados de la Administración Empleados de empresas de la Comunidad Portuaria Empleados de estiba Tripulantes	Comunicaciones presenciales. Contacto telefónico, correo, intranet y web Comité de empresa.
Proveedores	Serveis generals Serveis específics del sector portuari	Gestión de proveedores Reuniones presenciales Contacto telefónico, correo y web
Sociedad	Ciudadanos Usuarios Port Vell Entidades sociales	Contacto telefónico, correo y web Medios de comunicación Eventos de asociaciones
Medios de comunicación	Medios generalistas Medios especializados nacionales e internacionales Redes sociales	Conferencias, jornadas y eventos Entrevistas Ruedas de prensa
Instituciones	Comunidad educativa e instituciones de investigación Fundaciones Asociaciones de puertos Colegios profesionales	Acuerdos de colaboración Asistencia a eventos
Inversores	Inversores privados	Reuniones presenciales Contacto telefónico, correo y web Consejo de Administración

GRÁFICO CORP. 03

Participación en actividades relacionadas con los grupos de interés, 2016-2018



57,3%

ORGANIZACIONES CON CANALES
DE COMUNICACIÓN CON LOS GRUPOS
DE INTERÉS

Muchas de las organizaciones que han realizado la encuesta para la memoria participan en actividades relacionadas con más de un grupo de interés. Por ejemplo, del 57,3% de las organizaciones de la memoria participa en alguna actividad, el 61,9% participa en actividades con las Administraciones Públicas.

Canales de comunicación con los grupos de interés

El Port da a conocer la información más relevante a sus diferentes públicos —medios de comunicación, ciudadanía, Comunidad Portuaria, cargadores y operadores logísticos internacionales...— para transmitir la importancia del Port de Barcelona como principal infraestructura de transportes de Catalunya y como facilitador del comercio exterior de un extenso *hinterland*. Esta información se vehicula principalmente a través de los medios de comunicación, con los que se mantiene una relación diaria y directa, las redes sociales y las relaciones institucionales. A pesar de la diversidad de públicos, que implica adaptar el mensaje en cada caso, hay un valor fundamental de la estrategia de comunicación del Port de Barcelona: la transparencia. La tarea comunicativa se lidera y coordina desde el área de Comunicación, que contribuye a transmitir una imagen homogénea, cuidada y cercana del Port.

Asimismo, el porcentaje de organizaciones que disponen de canales de comunicación con sus grupos de interés supone el 57,3% del total de organizaciones que han respondido la encuesta. Este porcentaje es muy similar a la del año anterior, que era del 57,1%.

Como se puede ver en el gráfico, el principal canal de comunicación se establece con los clientes y con los trabajadores, seguido de las administraciones. [GRÁFICO CORP. 04.](#)

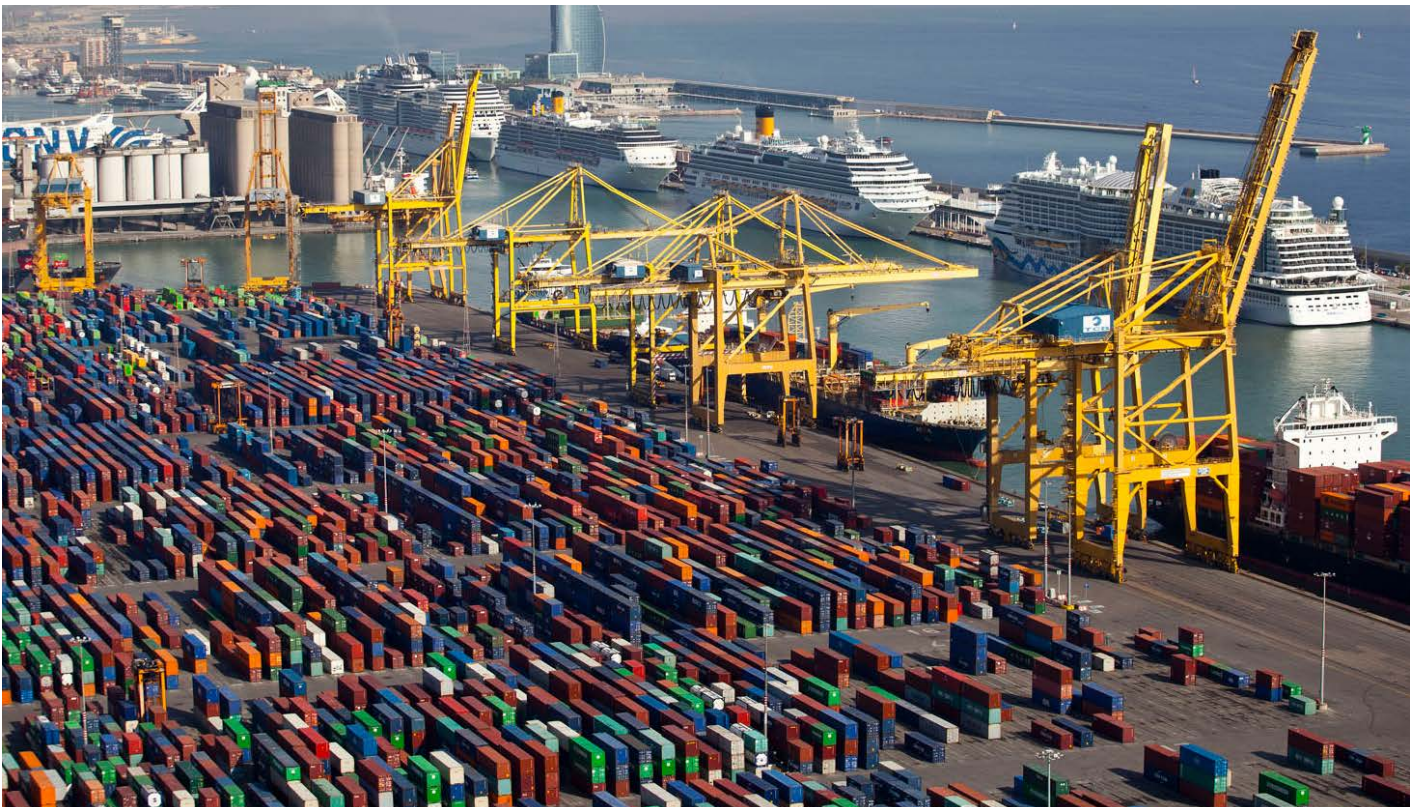
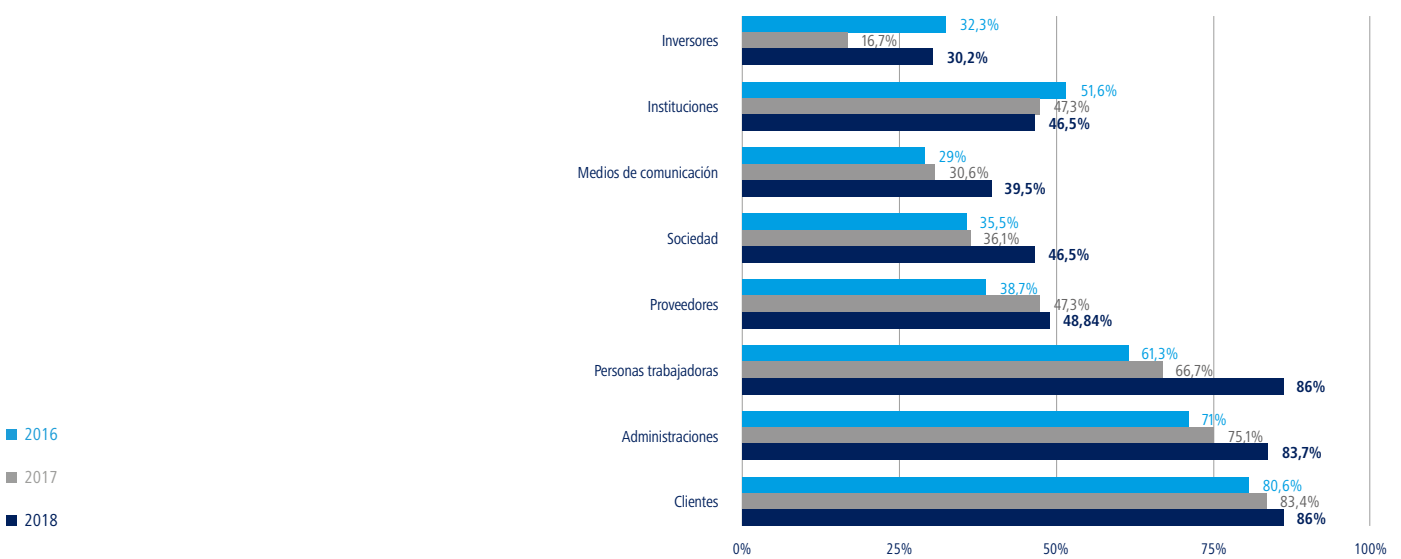


GRÁFICO CORP. 04

Canales de comunicación con los grupos de interés, 2016-2018



PROMOCIÓN COMERCIAL

Misión empresarial a Vietnam

La vigésima misión del Port de Barcelona se desarrolló, del 9 al 17 de noviembre, en las ciudades de Hanói y Ho Chi Min (Vietnam) y estuvo integrada por 38 participantes de la Comunidad Portuaria (transitarios, agentes de aduanas y operadores logísticos); para importadores y exportadores de diversos sectores; y por representantes de las cuatro asociaciones profesionales del sector logístico (Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona, Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona ATEIA-OLTRA, Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona y Asociación de Empresas Estibadores de Barcelona), de la Generalitat de Catalunya, de la Aduana de Barcelona, y de la prensa del sector. La misión estuvo encabezada por el consejero de Territorio y Sostenibilidad del Gobierno de Catalunya y la presidenta del Port de Barcelona, acompañados del director general de Transportes y Movilidad del Gobierno de Catalunya.

El objetivo de esta misión ha sido impulsar el comercio exterior entre Catalunya y la zona de los países ASEAN, reforzar y generar vínculos empresariales e institucionales con Vietnam, contribuir a la internacionalización de las empresas de Catalunya y promocionar la Comunidad Portuaria de Barcelona y impulsar el establecimiento de relaciones comerciales mediante acuerdos de colaboración y firma de convenios. El salto a Asia viene dado por el interés de la Comunidad Portuaria y por el interesante momento que vive el país asiático, con un mercado en crecimiento que cuenta con sectores en los que el Port de Barcelona es líder como el café, maquinaria, bienes industriales, productos textiles, productos de alimentación y mobiliario de madera.

Las jornadas empresariales, en ambas ciudades, contaron con la asistencia de 500 personas, con un elevado perfil institucional y una gran repercusión mediática, en los que la presidenta del Port de Barcelona presentó la situación privilegiada del puerto como mejor nodo para la redistribución en Europa de las mercancías procedentes de Asia.

En el marco de la misión, los integrantes de la delegación del Port, a parte de su agenda privada, realizaron varias reuniones de trabajo, durante las sesiones de *networking* y en la sesión de contactos bilaterales, organizadas en Ho Chi Minh.

También se desarrolló una importante agenda de contactos institucionales con diversas administraciones y entidades vietnamitas. En Hanói se mantuvieron reuniones con el viceministro del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el vicepresidente del puerto de Da Nang, el director general de Cooperación Internacional de VINAMARINE, y el secretario general de VICOFA-Asociación Vietnamita del Café y del Cacao. En la ciudad portuaria se realizaron reuniones comerciales con las principales navieras (CMA-CGM, MSC y Hapag Lloyd), se visitó la fábrica de VOLCAFE, el tercer gran *trader* mundial de café, y los integrantes de la delegación visitaron las instalaciones de Saigon Newport Corporation, el puerto de Cai Lai, la primera terminal de contenedores de Vietnam.

En Ho Chi Minh, ciudad que concentra la principal actividad económica del país, la presidenta del Port de Barcelona y el presidente de la Asociación de Puertos de Vietnam (VPA) rubricaron un convenio de colaboración para fortalecer los intercambios entre los dos países y compartir información en materia de planificación y construcción portuaria, seguridad y Port Community Systems.

Por otra parte, y en cuanto a Comunidad Portuaria, los presidentes de la Asociación de Transitarios Internacionales ATEIA-OLTRA, de la Asociación de Consignatarios de Buques de Barcelona y del Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona firmaron convenios de colaboración con sus respectivos homólogos, para cooperar en temas de interés común.



Esta misión ha obtenido la nota de valoración más alta de todas las misiones realizadas hasta el momento, con un 8,9 sobre 10.

Promoción comercial

Con la participación en ferias y congresos de diferentes sectores y en diferentes zonas geográficas, el Port de Barcelona busca promover, consolidar y posicionar sus tráficoes estratégicos; estudiar de primera mano las tendencias del mercado y las necesidades de usuarios y operadores; y aglutinar la Comunidad Portuaria con participaciones conjuntas, para crear sinergias y añadir valor y competitividad a las empresas del sector. [TABLA CORP. 17.](#)

TABLA CORP. 17

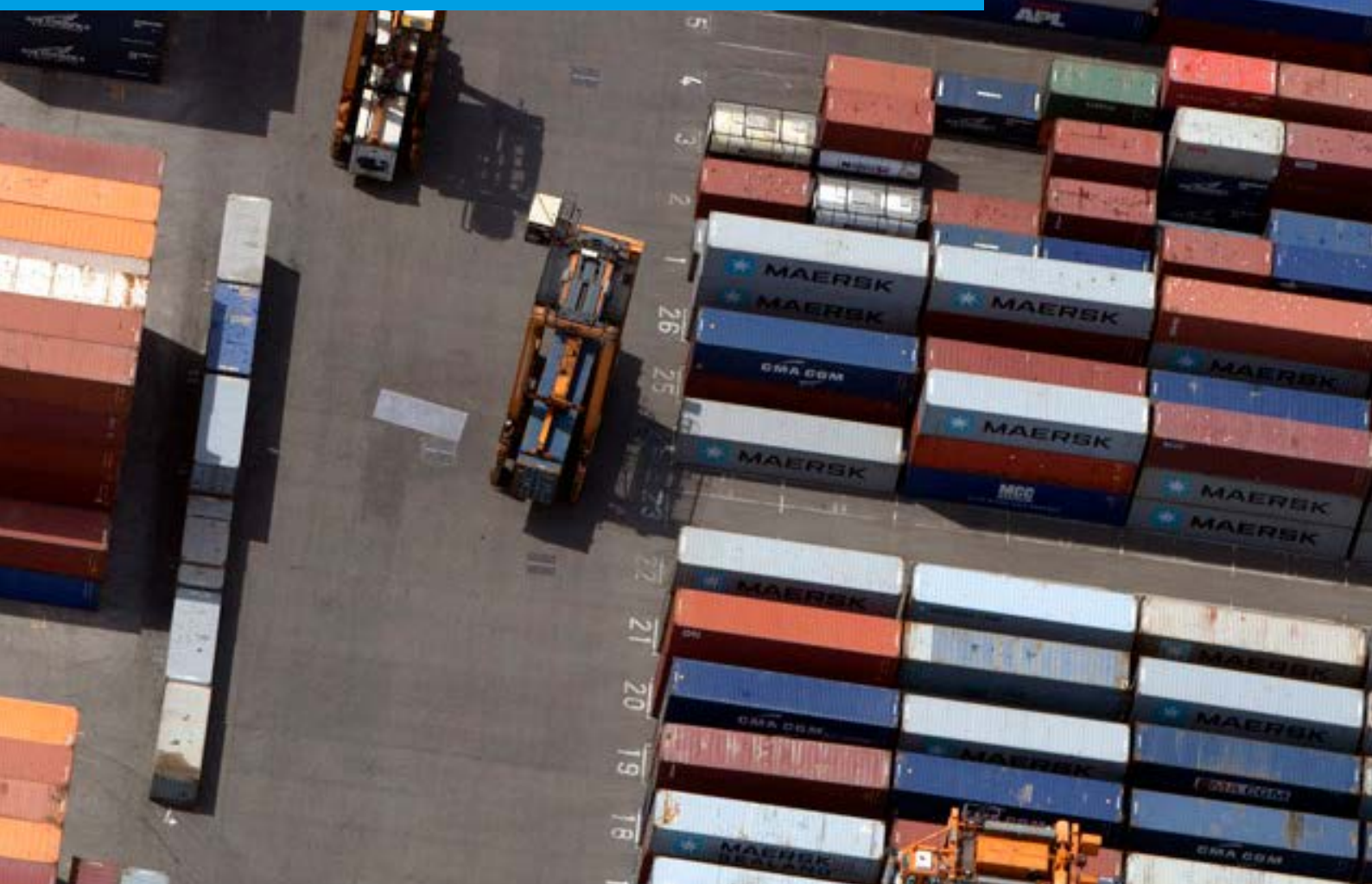
Relación de iniciativas para la promoción comercial del Port de Barcelona

Participación con stand en ferias internacionales de logística y transporte	<ul style="list-style-type: none"> • La Semaine d'Innovation Transport et Logística (SITL), París, marzo. • Intermodal South America, Sao Paulo, marzo. • Transport Logistic China, Shanghai, mayo. • Logismed, Marrakech, mayo. • China International Logistics Fair (CILF), Shénzhen, octubre. • Salón Internacional de la Logística (SIL), Barcelona, junio.
Presencia en ferias especializadas en el tráfico de frutas y verduras (productos frescos)	<ul style="list-style-type: none"> • Fruit Logística, Berlín, febrero. • Medfel, Perpiñán, abril. • Fruit Attraction, Madrid, octubre.
Presencia en ferias destacadas por la relevancia de la zona geográfica o mercado	<p>ASIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10th WCA Worldwide Conference, Singapur, marzo.* • 15th Sino-International Freight Forwarders Conference, Shanghai, septiembre.* • 9th Global Freight Forwarders Conference, Chongqing, octubre. <p>AMÉRICA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Expo carga + ALACAT, México, junio. <p>NORTE DE ÁFRICA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • VII Encuentro Hispano-Marroquí, Tánger, marzo.
Participaciones en otras ferias, congresos y conferencias relevantes	<ul style="list-style-type: none"> • Federación Empresarial de la Industria Química Española (FEIQUE), Madrid, marzo. • Jornada Digitalización, Zaragoza, marzo. • Breakbulk Europe, Bremen, mayo. • Círculo de Empresarios, Madrid, julio. • Congreso de Puertos Lationamericanos APPA, Valparaíso, octubre. • Tabla redonda Cámara de Comercio Hong Kong, Hong Kong, octubre. • Colfecar, Cartagena de Indias, octubre.
Participación en conferencias organizadas por asociaciones de las que el Port de Barcelona es socio	<ul style="list-style-type: none"> • Tráfico de automóviles, organizadas por la asociación ECG - The Association of European Vehicle Logistics. • Transporte marítimo de corta distancia (TMCD), organizadas por la asociación Shortsea Promotion Center (SPC). • Tráfico de café, organizadas por la European Coffee Federation (ECF).

* Organizadas por la organización World Cargo Alliance (WCA), de acuerdo con el convenio entre las asociaciones chinas WCA y China International Freight Forwarders Association (CIFA) y ATEIA y el Port de Barcelona.

Desarrollo del valor económico

02



CRECIMIENTO, COMPETITIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD

El crecimiento, la competitividad y la sostenibilidad son tres de los ejes estratégicos que guían las acciones desarrolladas en el marco del III Plan Estratégico del Port de Barcelona.

Crear un entorno de crecimiento económico sostenible para la Comunidad Portuaria y para el conjunto de la sociedad es un factor imprescindible para avanzar en la dimensión económica. Este crecimiento debe comprender tanto la creación de riqueza como la dinamización de los entornos locales y de los territorios a través de medidas de desarrollo que consideren criterios más allá de los datos económicos, como la innovación y la sostenibilidad.

El desarrollo económico es relevante para los siguientes grupos de interés: los clientes, las administraciones públicas y las instituciones. Los aspectos materiales a los que se refieren son el crecimiento económico derivado del tráfico de mercancías y del movimiento de pasajeros, la inversión pública y privada y la estabilidad del marco legal.

Las principales expectativas de los grupos de interés en el ámbito económico son el crecimiento económico y de tráfico y la rentabilidad de las inversiones de terceros en el Port de Barcelona. Los datos recogidos y presentados en esta memoria sectorial muestran una evolución muy positiva de los indicadores de referencia para el crecimiento económico.

ORIENTADOS A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

El crecimiento económico del Port de Barcelona ha batido cifras récord en alguna de las magnitudes analizadas, como es el caso del valor de las mercancías y el número de pasajeros que han pasado por el Port o el tráfico marítimo de corta distancia.

Consciente de la responsabilidad respecto de sus grupos de interés y el papel relevante en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Port de Barcelona trabaja para que este crecimiento sea sostenible en el tiempo y tenga cuidado de las personas y del medio ambiente. Trabajar para reducir las externalidades económicas de la actividad portuaria no solo es una obligación autoimpuesta, sino que es también una forma de ser más competitivos en el corto, medio y largo plazo.



Promover el crecimiento económico, sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo digno para todos. El crecimiento del tráfico de mercancías y del movimiento de pasajeros va acompañado de la creación de puestos de trabajo y la preocupación que este crecimiento sea respetuoso con el entorno y con el medio ambiente.

- › En Catalunya, generación de un VAB total a la economía de 3.531 millones de euros.
- › 25% de cuota de mercado de comercio exterior marítimo de España.
- › 9,7% de incremento en el tráfico total, en toneladas, respecto al año anterior.
- › Incremento del 4,5% del tráfico marítimo de corta distancia, reemplazando al transporte por carretera y ambientalmente más respetuoso.
- › Por cada 1.000 cruceristas se generan 4 puestos de trabajo en Catalunya.

Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Las inversiones en infraestructura son fundamentales para lograr el desarrollo sostenible. El crecimiento del Port ha sido posible gracias a una consolidación de las infraestructuras y su mejora continua, con una ampliación de las inversiones año tras año. Además de mejorar las infraestructuras, las organizaciones del Port han impulsado la investigación, la innovación y la innovación.

- › 47,3 km de vía de ferrocarril dentro del recinto portuario.
- › 61% de inversión privada sobre el total de inversión.
- › 4,5% de inversión en I+D+i sobre el total de la inversión.
- › 187.808 euros de ayudas recibidas por proyectos de I+D+i.

Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles. El consumo y la producción sostenibles consisten en fomentar el uso eficiente de los recursos, la eficiencia energética y unas infraestructuras sostenibles. Además, el Port de Barcelona trabaja para que también todas las organizaciones que lo integran se conviertan actores preocupados por la sostenibilidad y promuevan prácticas respetuosas con la sociedad y el medio ambiente.

- › 75 organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona.
- › Participación en proyectos europeos que trabajan para reducir emisiones, potenciación de la movilidad con vehículos eléctricos o el uso de GNL para el transporte marítimo.
- › 97,3% de las compras de productos o servicios se realiza dentro de la Unión Europea.

Sobre los datos incluidos

Todos los datos sobre tipos de mercancías, graneles, vehículos, contenedores, pasajeros, escalas y otros datos de movimiento de personas y tráfico de mercancías son globales para el conjunto de organizaciones del Port de Barcelona. Estos datos provienen de los sistemas de control de datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y son reportadas mensualmente en la web del Port de Barcelona.

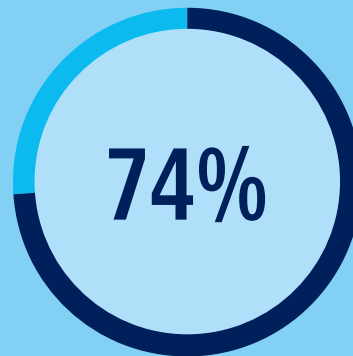
Los datos que hacen referencia a las ayudas recibidas, a la inversión en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), y al volumen de compras a empresas de la Unión Europea provienen de los datos sectoriales, es decir, del total de organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial que han respondido el cuestionario.

4,5

MILLONES DE PASAJEROS

126,2

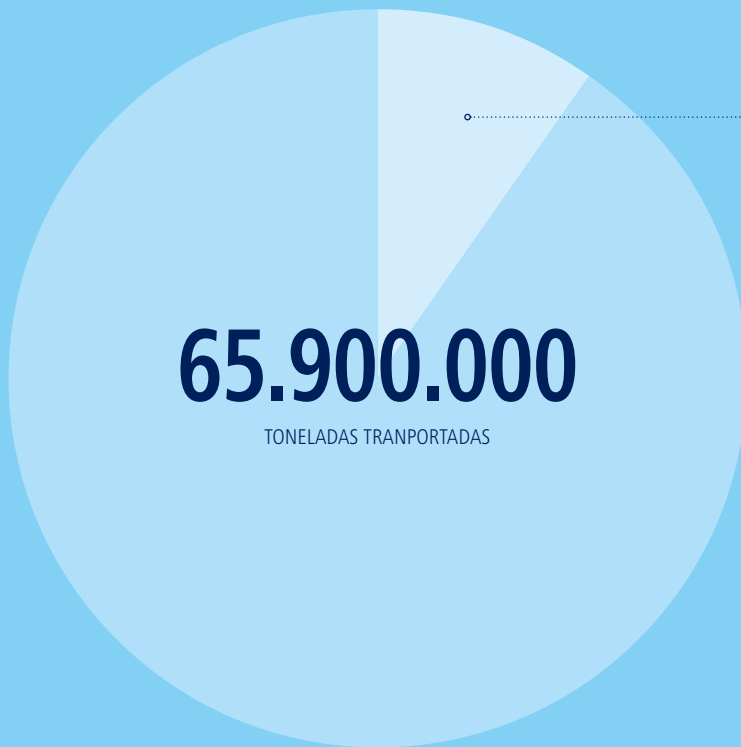
MILLONES DE EUROS
DE INVERSIÓN PÚBLICA
Y PRIVADA



CUOTA DE MERCADO
DE COMERCIO EXTERIOR
MARÍTIMO DE CATALUNYA

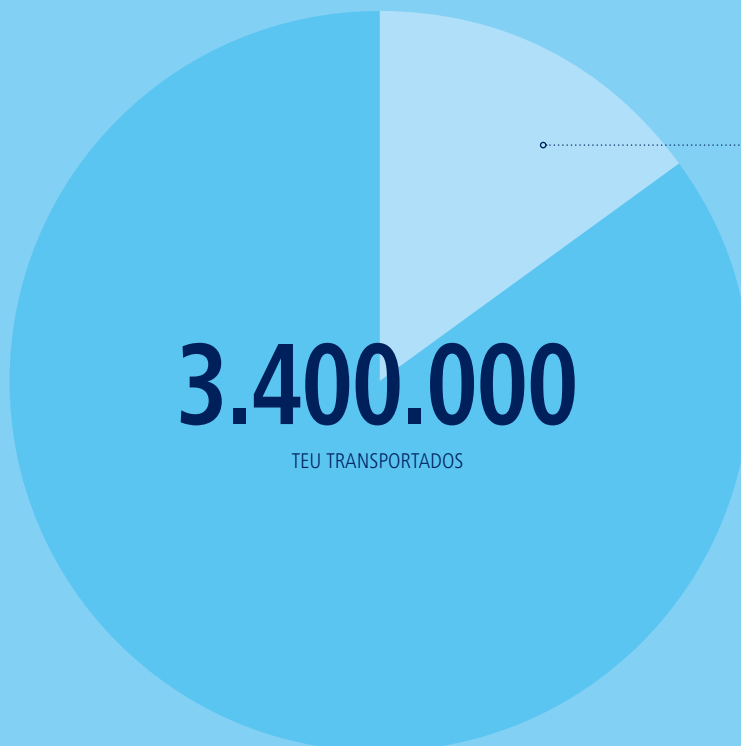


CUOTA DE MERCADO
DE COMERCIO EXTERIOR
MARÍTIMO DE ESPAÑA



9,7%

INCREMENTO DE TONELADAS TRANSPORTADAS
ENTRE 2017 Y 2018



15,3%

CRECIMIENTO DE TEU
ENTRE 2017 Y 2018

02.1

Aportación económica del Port de Barcelona

1,7%

VAB CATALUNYA

CONTRIBUCIÓN AL VAB

El Port de Barcelona está formado por una gran variedad de empresas, organizaciones e instituciones que prestan multitud de servicios a lo largo de toda la cadena logística del transporte marítimo, ya sea de mercancías o de pasajeros. Las cifras de tráfico explican los volúmenes registrados, los tipos de mercancías, la aportación de valor directo y otros datos que ayudan a cuantificar el volumen económico derivado de la actividad portuaria. Sin embargo, esta aportación de valor comporta otras magnitudes que hay que tener en cuenta, dada la relevancia del Port para el territorio, de proximidad e interior. En este sentido, el valor añadido bruto (VAB) que genera la actividad portuaria mide precisamente las rentas económicas procedentes de la prestación de estos servicios y determina la importancia de un Port como generador de riqueza y competitividad en la economía.

Del estudio de impacto realizado 2008-2009 (con datos de 2006) se extrajeron los resultados que muestra la [TABLA ECO. 01](#).

A partir de los datos del estudio de impacto económico referenciado al 2006 se ha hecho una estimación de los datos actualizados a 2017, que se basa en la evolución del índice de precio al consumo (IPC) entre 2006 y 2017 y en la evolución del tráfico del Port para los diferentes segmentos de tráfico en el mismo periodo 2006/2017. Así, se ha podido estimar la aportación del Port de Barcelona a la economía catalana en 2017 en términos de volumen de riqueza o VAB y en volumen de empleo. [TABLA ECO. 02](#).

Así, la actividad del Port de Barcelona genera un VAB total a la economía de 3.531 millones de euros, que representan el 1,7% del VAB de Catalunya.

TABLA ECO. 01

Impacto económico total del Port de Barcelona

	Valor añadido bruto (miles de euros)	% Participación VAB Catalunya	% Participación VAB España
Impacto inicial	1.452.484	0,89%	0,17%
Impacto intersectorial	838.926	0,51%	0,10%
Impacto total	2.291.410	1,40%	0,26%

TABLA ECO. 02

Estimación del impacto económico del Port de Barcelona en 2017

	Valor añadido bruto (miles de euros)	% Participación VAB Catalunya
Impacto inicial	2.228.076	1,1%
Impacto intersectorial	1.303.471	0,6%
Impacto total	3.531.547	1,7%

25%

CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DE ESPAÑA

74%

CUOTA DE MERCADO DE COMERCIO EXTERIOR MARÍTIMO DE CATALUNYA

86.633

MILLONES DE EUROS DE VALOR DE MERCANCIAS DE COMERCIO EXTERIOR

10,7%

CRECIMIENTO DEL VALOR DE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS

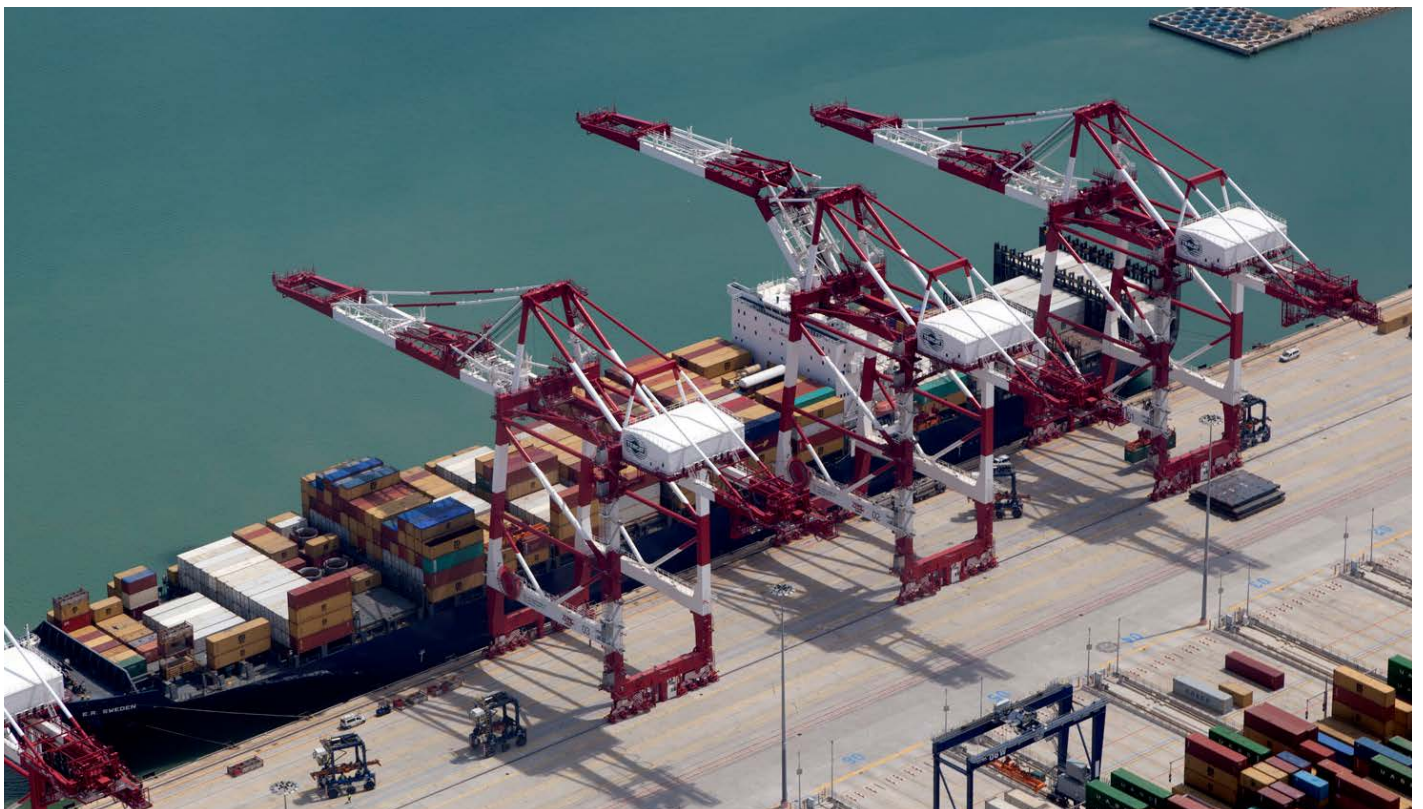
VALOR ESTIMADO DE MERCANCIAS Y PARTICIPACIÓN DE MERCADO

El Port de Barcelona es uno de los principales motores de desarrollo económico de Catalunya y de España. Es un puerto especializado en mercancías de alto valor, lo que le consolida como primer puerto del Estado en cuanto al valor de mercancía que canaliza. En 2018 el Port canalizó el 74% del comercio exterior marítimo de Catalunya y el 25% del total de España.

El valor aproximado del total de las mercancías que pasaron por el Port en 2018 ascendió a 86.633 millones de euros, un 10,7% más respecto del año anterior. [TABLA ECO. 03.](#)

Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de Catalunya

La cuota de mercado del Port de Barcelona en el *hinterland* es el porcentaje de flujos de comercio de una región que se encaminan a través del Port. Esto permite conocer cuál es el posicionamiento del Port de Barcelona dentro del territorio español.



En términos de valor, el comercio exterior marítimo total (graneles y carga general) vehiculado por el Port de Barcelona ha sido un 74% del comercio exterior marítimo total de Catalunya, lo que supone un incremento de un punto porcentual respecto del año 2017. [TABLA ECO. 04.](#)

También en términos de valor, el comercio exterior marítimo de contenedores (TEU) encaminado por el Port de Barcelona representó el 86% de comercio exterior marítimo de contenedores de Catalunya, valor que se ha incrementado en un punto porcentual con relación a 2017. [TABLA ECO. 05.](#)

Cuota de mercado de comercio exterior de España

Este año, el comercio exterior marítimo total (graneles y carga general) vehiculado por el Port de Barcelona ha sido, en términos de valor, el 25% del comercio exterior marítimo total de España, un punto porcentual más que en 2017. [TABLA ECO. 06.](#)

En cuanto al valor del comercio exterior marítimo de contenedores (TEU) encaminado por el Port de Barcelona, ha supuesto el 32% del comercio exterior marítimo de contenedores de España, valor que se ha mantenido estable en relación al 2017. [TABLA ECO. 07.](#)

TABLA ECO. 03

Valor aproximado del total de mercancías que pasan por el Port (millones de euros), 2016-2018

2016	2017	2018	%
64.046	78.260	86.633	10,7%

TABLA ECO. 04

Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de Catalunya (graneles y carga general), 2014-2018

2014	2015	2016	2017	2018
71%	73%	74%	73%	74%

TABLA ECO. 05

Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de Catalunya (contenedores-TEU), 2014-2018

2014	2015	2016	2017	2018
85%	85%	84%	85%	86%

TABLA ECO. 06

Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de España (graneles y carga general), 2014-2018

2014	2015	2016	2017	2018
22%	24%	25%	24%	25%

TABLA ECO. 07

Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de España (contenedores-TEU), 2014-2018

2014	2015	2016	2017	2018
31%	31%	31%	32%	32%

GRÁFICO ECO. 01

Cuota de mercado de comercio exterior marítimo en valor (graneles y carga general), 2014-2018

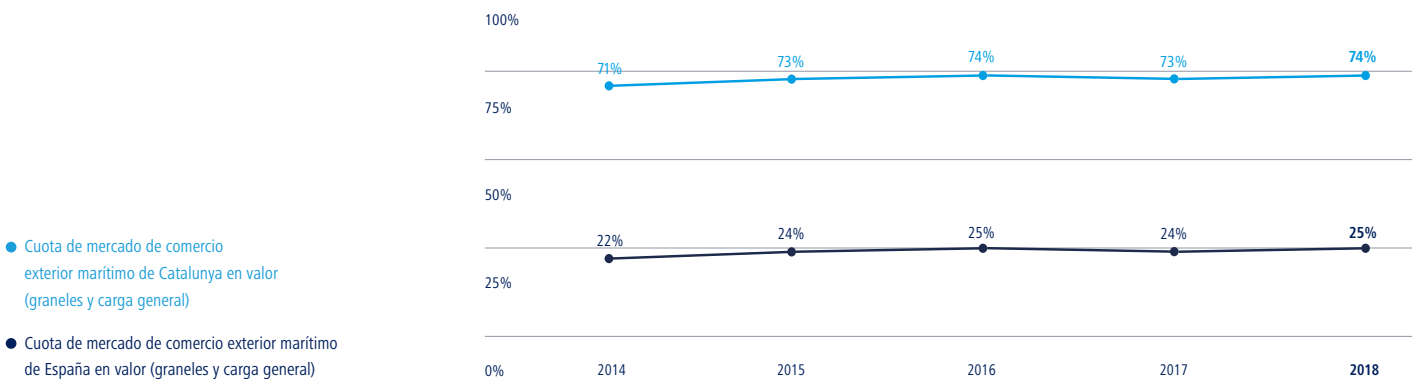
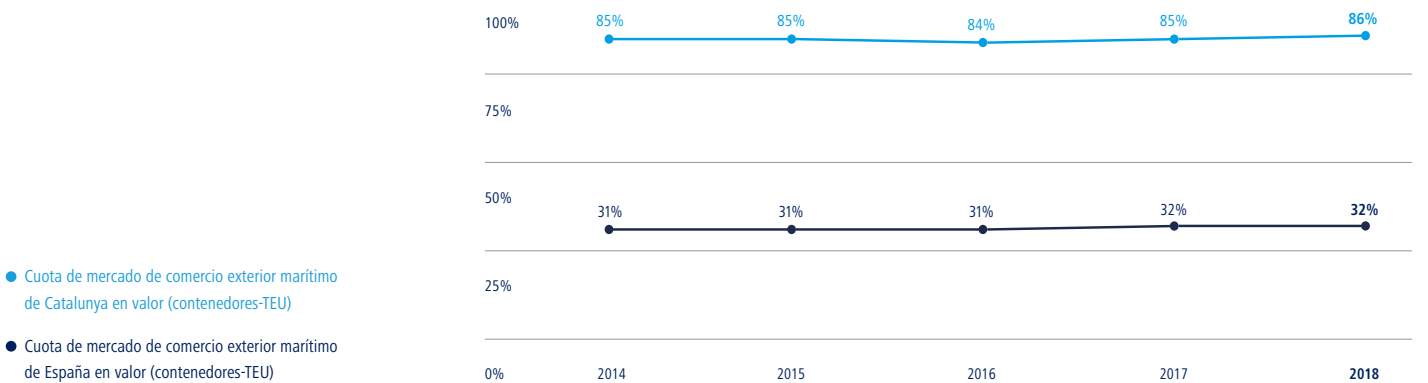


GRÁFICO ECO. 02

Cuota de mercado de comercio exterior marítimo en valor (contenedores-TEU), 2014-2018



El incremento de las mercancías transportadas ha supuesto un incremento de la cuota de mercado del comercio exterior marítimo en Catalunya y en España

02.2

Datos de tráfico del Port de Barcelona

65,9

MILLONES DE TONELADAS

9,7%

INCREMENTO DEL NÚMERO DE TONELADAS TRANSPORTADAS

UNIDADES MÁS SIGNIFICATIVAS DE TRÁFICO

El total de tráfico de 2018 ha sido de 65,9 millones de toneladas, con un incremento del 9,7% que vuelve a marcar cifras récord en la historia del Port y supera en un 30% el mejor registro desde la crisis económica.

Indicadores de tráfico por unidades significativas

La siguiente tabla muestra la evolución de las unidades más significativas de tráfico en el Port de Barcelona. [TABLA ECO. 08.](#)

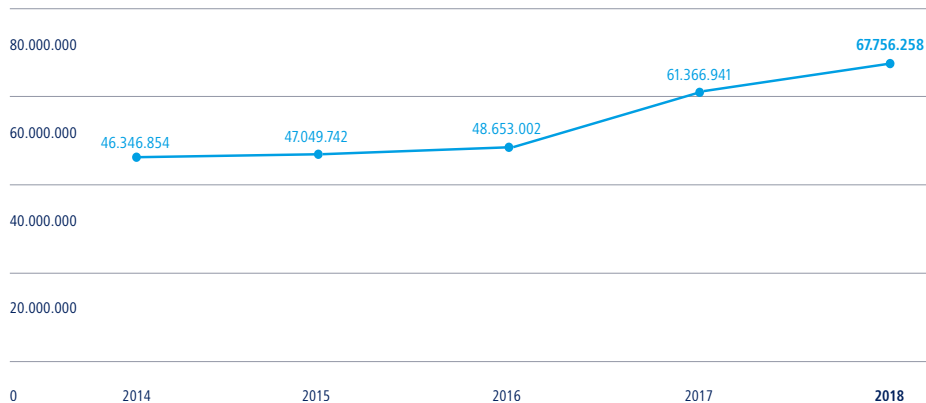
TABLA ECO. 08

Evolución unidades más significativas de tráfico, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Toneladas (t)	45.313.911	45.921.253	47.512.963	60.070.134	65.895.125	9,7%
Tráfico total (t)	46.346.854	47.049.742	48.653.002	61.366.941	67.756.258	10,4%
TEU	1.893.299	1.965.240	2.236.960	2.968.757	3.422.978	15,3%
Pasajeros (u)	3.459.795	3.707.795	3.958.960	4.136.999	4.493.646	8,6%
Automóviles (u)	748.394	884.893	916.834	837.273	810.218	-3,2%
Barcos (u)	7.822	8.025	8.728	8.976	9.038	0,7%
UTI		362.770	371.882	394.917	408.553	3,5%

GRÁFICO ECO. 03

Evolución del tráfico total (t), 2014-2018





TRÁFICO TOTAL EN TONELADAS

El tráfico total en toneladas ha registrado un incremento del 9,7% respecto del año 2017.

Los 65,9 millones de toneladas de tráfico se desglosan de la siguiente manera con respecto al tipo de envase: [TABLA ECO. 09](#).

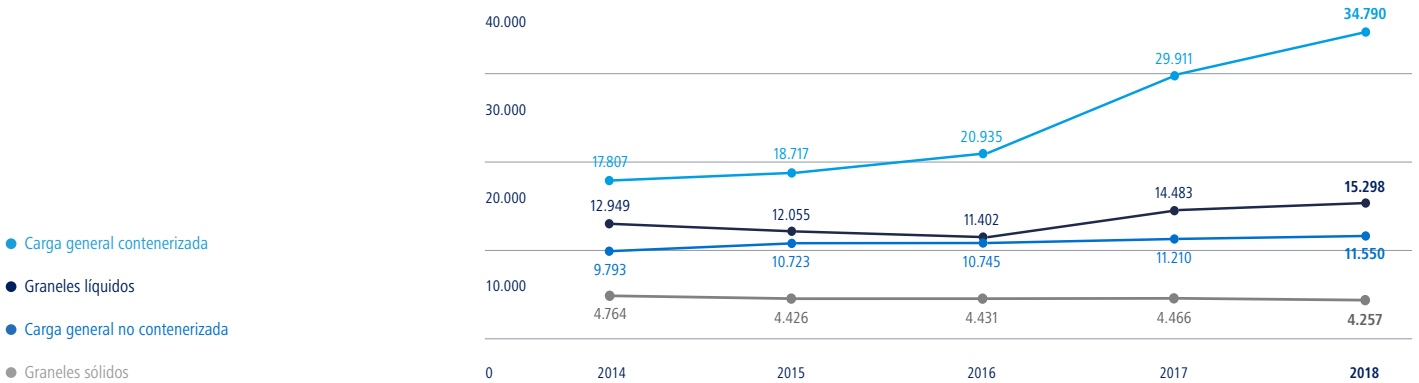
TABLA ECO. 09

Evolución del tráfico total (miles de t), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Carga general contenerizada	17.807	18.717	20.935	29.911	34.790	16,3%
Graneles líquidos	9.793	10.723	10.745	11.210	11.550	3,0%
Carga general no contenerizada	12.949	12.055	11.402	14.483	15.298	5,6%
Graneles sólidos	4.764	4.426	4.431	4.466	4.257	-4,7%
TOTAL	45.313	45.921	47.513	60.070	65.895	9,7%

GRÁFICO ECO. 04

Evolución del tráfico total (miles de t), 2014-2018



Crecimiento récord
y datos históricos en millones
de toneladas transportadas

3,4

MILLONES DE TEU

15,3%

CRECIMIENTO EN MILLONES DE TEU

CONTENEDORES

El Port ha registrado un aumento del 15,3% en el tráfico de contenedores y ha alcanzado un total de 3,4 millones de TEU (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies). En contenedores llenos el incremento ha sido superior (+18,9%) y generalizado en todos los tráficos: cabotaje (+3,9%), exportación (+6,6%), importación (+3,5%) y, muy especialmente, el tránsito (+41,7%).

TABLA ECO. 10 / GRÁFICO ECO. 05.

A este resultado ha contribuido de manera notable el comportamiento de los contenedores de tránsito (+35,2%), aquellos que son descargados de un barco para volver a embarcarse hacia su destino final. Aunque esta actividad no tiene una relación directa con la economía del área de influencia del Port, sí que contribuye a hacer más competitivas las operaciones de estiba y a aportar más conectividad a los importadores y exportadores de la región. TABLA ECO. 11 / GRÁFICO ECO. 06.

El tráfico de *hinterland* —sin taras ni tránsitos— también marca cifras récord y crece un 4,7%, principalmente por el buen comportamiento del comercio exterior de contenedores y, en menor grado, por los graneles líquidos y la carga convencional; mientras que vehículos y graneles sólidos retroceden.

El porcentaje de TEU del *hinterland* (excluyendo los tránsitos) fue de 57,8%, que corresponde a 1.979.022 TEU (+4,1%). TABLA ECO. 12.

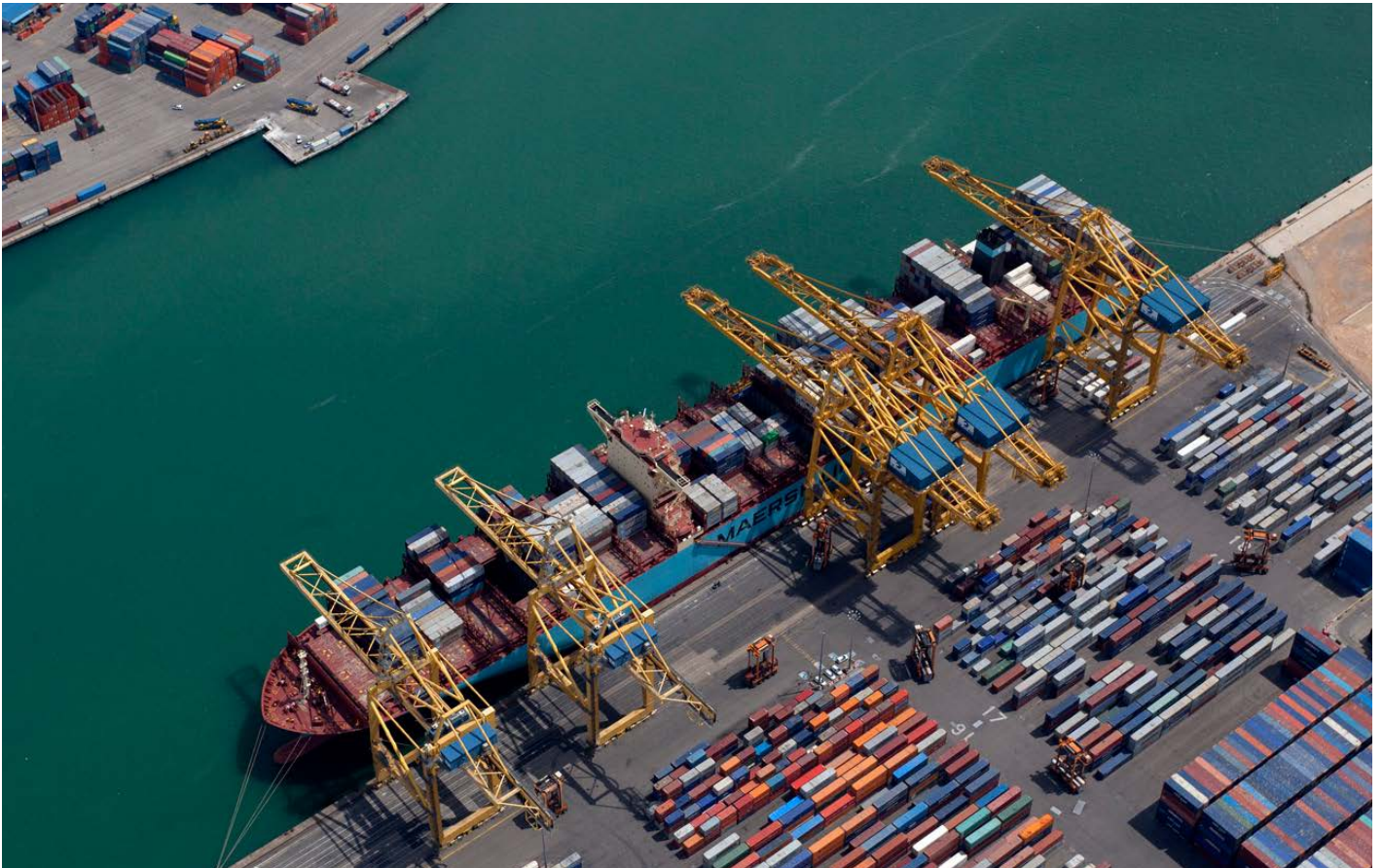


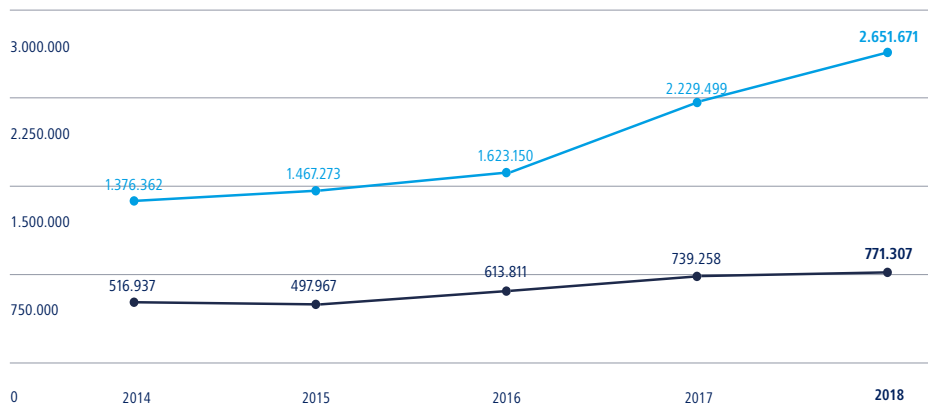
TABLA ECO. 10

Evolución del tráfico de contenedores (TEU), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
	1.893.299	1.965.240	2.236.960	2.968.757	3.422.978	15,3%

GRÁFICO ECO. 05

Evolución del tráfico de contenedores (TEU) llenos y vacíos, 2014-2018



● Llenos

● Vacíos

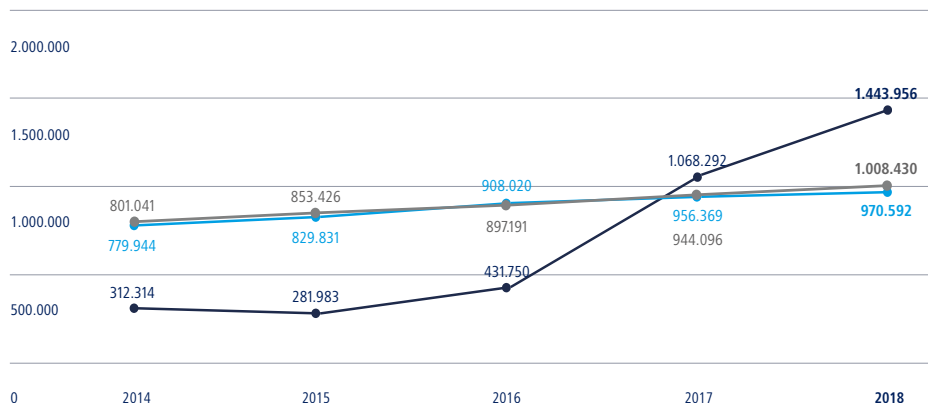
TABLA ECO. 11

Evolución del tráfico de contenedores (TEU) por navegación y operación, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Embarcados	801.041	853.426	897.191	956.369	1.008.430	5,4%
Desembarcados	779.944	829.831	908.020	944.096	970.592	2,8%
Tránsitos	312.314	281.983	431.750	1.068.292	1.443.956	35,2%

GRÁFICO ECO. 06

Evolución del tráfico de contenedores (TEU) por navegación y operación, 2014-2018



● Embarcados

● Desembarcados

● Tránsitos

TABLA ECO. 12

Evolución del tráfico de contenedores (TEU) del hinterland, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
TEU	1.893.299	1.965.240	2.236.967	2.968.757	3.422.978
TEU <i>hinterland</i>	1.580.985	1.683.257	1.805.211	1.900.465	1.979.022
Porcentaje de <i>hinterland</i>	83,5%	85,7%	80,7%	64,0%	57,8%

810.218

VEHÍCULOS TRANSPORTADOS

VEHÍCULOS

En 2018 el Port de Barcelona ha canalizado un tráfico total de 810.218 vehículos nuevos, un 3,2% menos que el año anterior a causa de la importación, exportación y tránsitos en el tráfico exterior, mientras que el cabotaje creció un moderado 1,6%. [TABLA ECO. 13.](#)

El 1 de septiembre de 2018 entró en vigor la normativa del ciclo WLTP, el nuevo sistema de medición del consumo de combustible, las emisiones contaminantes y las de CO₂ de los vehículos de pasajeros. Este hecho provocó un adelanto de las compras de vehículos y, partir de septiembre, un fuerte descenso de las matriculaciones en todos los mercados europeos, lo que ha afectado de manera negativa principalmente las exportaciones (-2,8%), pero también las importaciones (-5,3%) vehiculadas por el Port. A esta situación se ha sumado las noticias sobre un menor crecimiento económico y el traslado de algunas plantas de producción, que han dejado de importar por el Port.

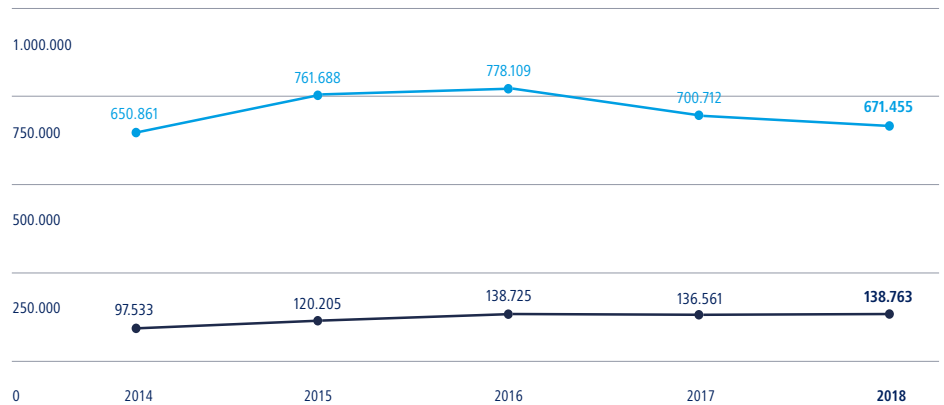
TABLA ECO. 13

Evolución del tráfico de vehículos (u), 2014-2018

2014	2015	2016	2017	2018	%
748.394	881.893	916.834	837.273	810.218	-3,2%

GRÁFICO ECO. 07

Evolución del tráfico de vehículos (u) por navegación, 2014-2018



● Cabotaje

● Exterior

19,5

MILLONES DE TONELADAS
DE GRANELES (SÓLIDOS Y LÍQUIDOS)

15,3

MILLONES DE TONELADAS
DE GRANELES LÍQUIDOS

12,5

MILLONES DE TONELADAS
DE HIDROCARBUROS

4,3

MILLONES DE TONELADAS
DE GRANELES SÓLIDOS

SÓLIDOS Y LÍQUIDOS A GRANEL

Los graneles líquidos han cerrado el año con un crecimiento del 5,6%, y un total de 15,3 millones de toneladas, que representan el mejor registro histórico del Port. Por su parte, los graneles sólidos han cerrado en negativo, con 4,3 millones de toneladas (-4,7%), principalmente debido al descenso de las exportaciones de cemento (-14,7%). [TABLA ECO. 14](#) / [GRÁFICO ECO. 08](#).

Graneles líquidos

El buen resultado de los hidrocarburos y los biocombustibles ha propiciado un crecimiento de los graneles líquidos en tránsito. Dentro de los hidrocarburos se consideran el gas natural, la gasolina, el gasóleo, el fuel y otros productos petrolíferos. El gas natural, que es el principal producto, ha cerrado en positivo (+3,1%), mientras que el gasóleo ha retrocedido un 0,5%.

La parada técnica de refinerías cercanas, con un entorno de fletes bajos, ha hecho que se favoreciera el uso del barco en detrimento del oleoducto. Este hecho ha producido un aumento de las importaciones de productos petrolíferos para abastecer el mercado nacional. [TABLA ECO. 15](#) / [GRÁFICO ECO. 09](#).

Graneles sólidos

De los 4,3 millones de toneladas totales registradas de graneles sólidos (-4,7%), hay que destacar el descenso del cemento y clínker (-14,7%), la chatarra (-25,1%) y ligero descenso del haba de soja y los cereales y harinas (del 0,3% y 0,5% respectivamente). [GRÁFICO ECO. 10](#).

TABLA ECO. 14

Evolución de los graneles líquidos y sólidos (t), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Graneles líquidos	12.949.028	12.055.321	11.401.712	14.483.623	15.298.349	5,6%
Graneles sólidos	4.764.706	4.426.087	4.430.798	4.465.637	4.257.025	-4,7%



GRÁFICO ECO. 08

Evolución de los graneles (t), 2014-2018

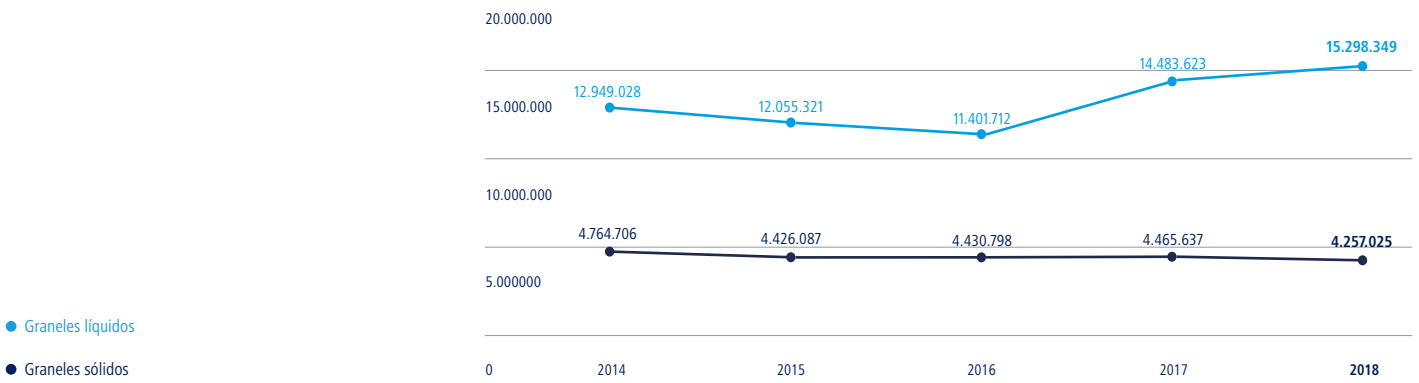


TABLA ECO. 15

Evolución de los hidrocarburos (t), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Hidrocarburos	9.082.770	9.259.034	9.026.379	11.749.176	12.510.851	6,5%

GRÁFICO ECO. 09

Evolución de los hidrocarburos y biocombustibles (t), 2017- 2018

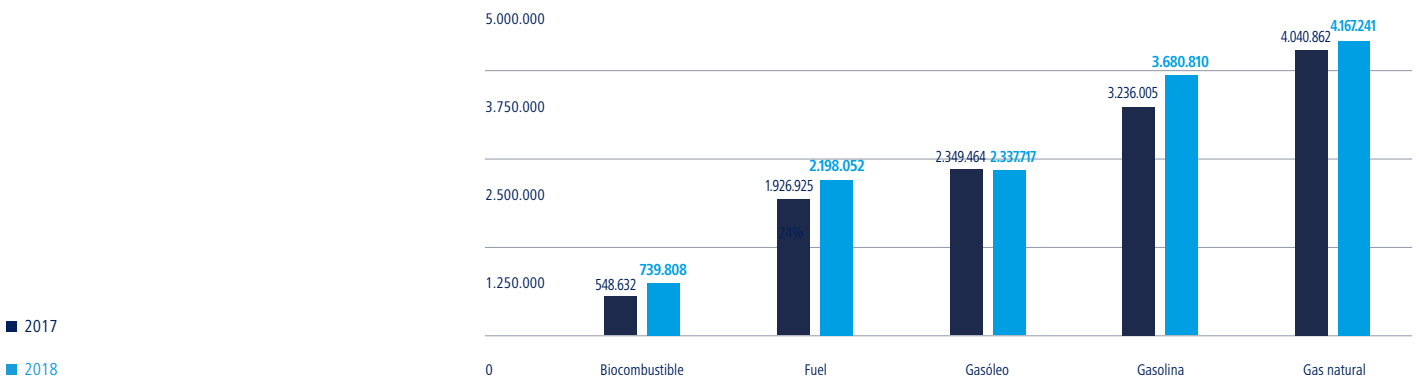
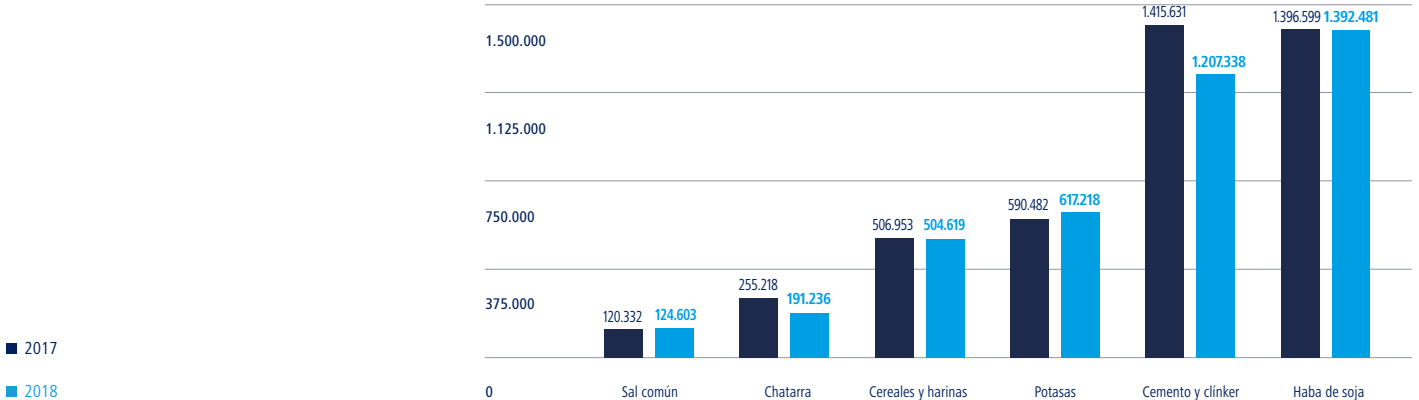


GRÁFICO ECO. 10

Evolución de los principales graneles sólidos (t), 2017-2018



9.038

ESCALAS DE BARCO

ESCALAS

Durante el 2018 se han contabilizado un total de 9.038 escalas de barco en el Port de Barcelona, 62 más que el año anterior (+0,78%). Por otra parte, han aumentado de forma considerable las dimensiones de los barcos que hacen escala en Barcelona y el arqueo total ha pasado a sumar 344 143 018 toneladas (+4,5%). [TABLA ECO. 16.](#)

Por tipo de navegación, este año se han registrado 2.804 escalas de cabotaje y 6.234 de tráfico exterior (importaciones y exportaciones). [GRÁFICO ECO. 11.](#)

31,8

MILLONES DE TONELADAS
EN MERCANCÍAS EN TMCD

4,5%

CRECIMIENTO EN MERCANCÍAS
EN TMCD

TRÁFICO MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

El tráfico marítimo de corta distancia (TMCD) es el tráfico marítimo de mercancías y movimiento de pasaje entre puertos situados en territorio europeo o entre estos puertos y los ubicados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa. El criterio aplicado es para la mercancía que proviene o se dirige a puertos de estos países, según la asociación European Shortsea Network. La carga se divide en los segmentos de carga contenerizada (excluida la carga de contenedores en equipamientos rodados), Ro-Ro (carga general transportada en UTI, sin incluir los vehículos), carga convencional (carga general no contenerizada diferente de la rodada, sin incluir los vehículos) y vehículos nuevos.

El Port de Barcelona ha crecido en los cuatro segmentos de este tráfico, siendo puerto líder de la península para el tráfico rodado de *short sea shipping* (SSS) y contribuyendo así al transporte sostenible con una alternativa fiable, limpia, segura y económica al transporte por carretera.

Los principales países con los que el Port de Barcelona mantiene líneas de TMCD son Argelia, España, Italia, Reino Unido y Turquía.

Si se valora la mercancía en toneladas (31.861.661), el año 2018 ha presentado un incremento del 4,5% respecto de 2017 y equivale a un 48,4% sobre el total del tráfico del Port. [TABLA ECO. 17 / GRÁFICO ECO. 12.](#)

TABLA ECO. 16

Evolución del número de escalas de barco (u), 2014-2018

2014	2015	2016	2017	2018	%
7.822	8.025	8.728	8.976	9.038	0,7%

GRÁFICO ECO. 11

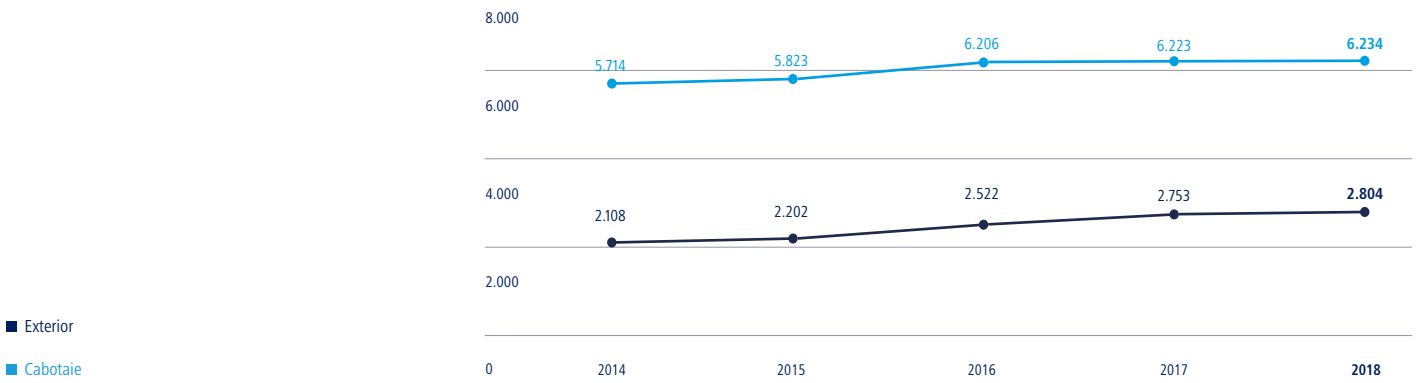


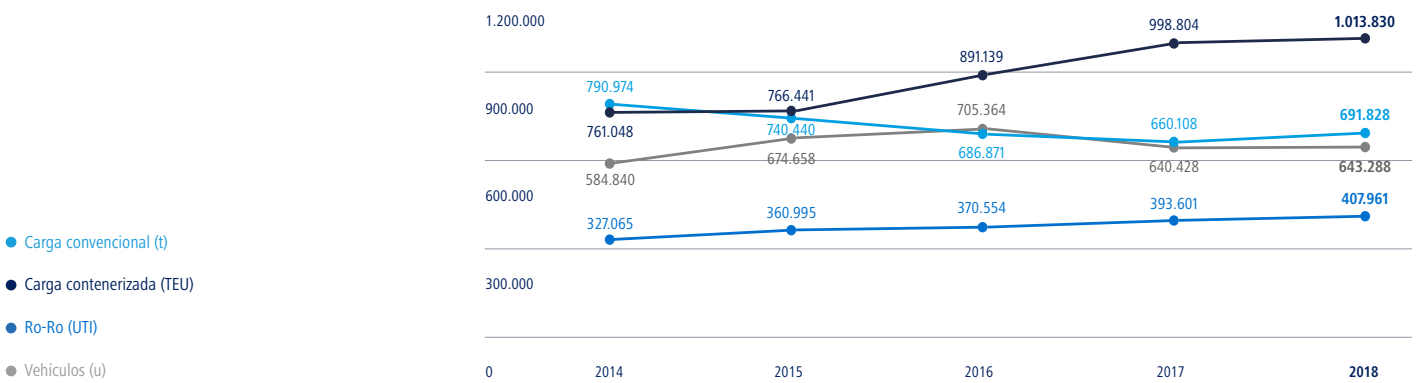
TABLA ECO. 17

* UTI es toda aquella unidad de transporte, autopropulsada o no, que se emplea directa o indirectamente como medio de transporte terrestre (ej. remolques, plataformas, camiones, furgones frigoríficos ...).

Evolución del tráfico marítimo de corta distancia, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Carga contenerizada (TEU)	761.048	766.441	891.139	998.804	1.013.827	1,5%
Ro-Ro (UTI *)	327.065	360.995	370.554	393.601	407.961	3,6%
Carga convencional	790.974	740.440	686.871	660.108	691.828	4,8%
Vehículos	584.840	674.658	705.364	640.428	643.288	0,4%

GRÁFICO ECO. 12



149.226

UTI DE TRANSPORTE INTERMODAL

TABLA ECO. 18

SHORT SEA SHIPPING

Las autopistas del mar (ADM) son los servicios transporte marítimo de corta distancia (TMCD) alternativos a la carretera que cumplen los criterios de una frecuencia mínima de 3 salidas semanales y 3 escalas en diferentes puertos como máximo. [TABLAS ECO. 18-19.](#)

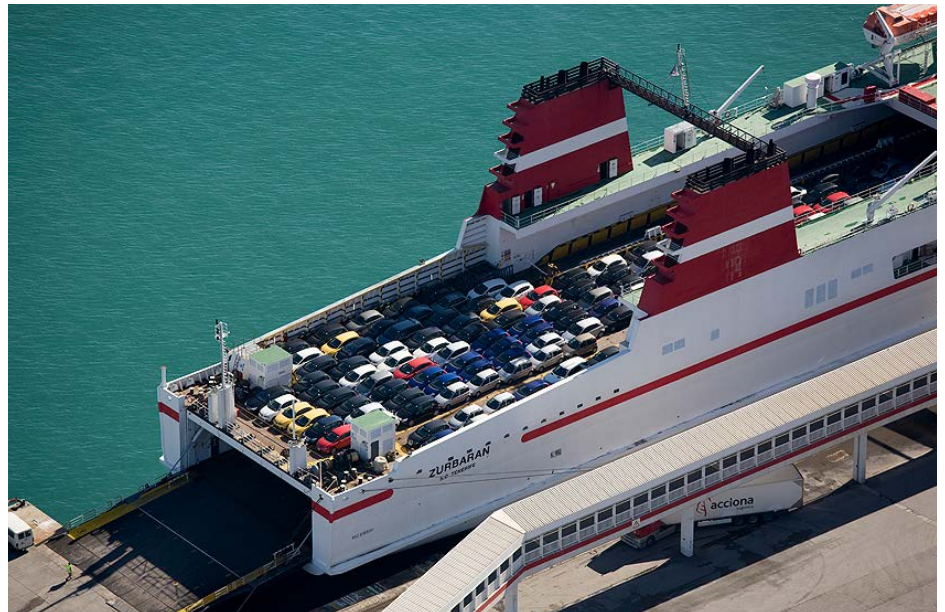
Evolución del tráfico de las autopistas del mar, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Toneladas	3.632.039	4.298.745	3.784.967	4.228.342	4.479.861	5,9%
UTI	112.507	136.659	125.235	139.532	149.226	6,9%
Unidades vehículos	93.552	118.772	118.891	140.843	136.672	-3,0%

TABLA ECO. 19

Tráfico de las autopistas del mar para navegación

	Comunitario	No comunitario	2018	% Comunitario
Toneladas	4.458.679	21.182	4.479.861	99,5%
UTI	148.318	908	149.226	99,4%
Unidades vehículos	135.189	1.483	136.672	98,9%



Líder de la Península para el tráfico rodado de *short sea shipping*, contribuyendo así al transporte sostenible

4,5

MILLONES DE PASAJEROS

3

MILLONES DE CRUCERISTAS

PASAJEROS

Durante el año 2018, han pasado por el Port de Barcelona 4,5 millones de pasajeros (+8,6%), de los cuales 1,4 millones han sido usuarios de los ferris de línea regular (+1,9%) que conectan con las islas Baleares, Italia o norte de África, y más de 3 millones (+12,2%) han sido cruceristas. [TABLA ECO. 20 / GRÁFICO ECO. 13.](#)

En el caso de los cruceros, el *turnaround* (+15,9%) —es decir, los pasajeros que inician o terminan viaje en Barcelona— crece el doble que el tráfico (+8,1%), con el beneficio que ello supone para la economía local. Destaca que los cruceristas que llegan en temporada baja, de octubre a abril, han aumentado un 17% más que los de temporada alta (+8%) y suponen un 44% del total de cruceristas. Esto forma parte de la estrategia del Port para desestacionalizar la actividad estival y potenciar la presencia de barcos de invierno, evitando así evitar puntas de saturación. En las gráficas de cruceros turísticos se indican los pasajeros de embarque, desembarque y en tránsito. [GRÁFICO ECO. 14.](#)

El incremento de 1,9% registrado en el pasaje de ferri se ha producido por el tráfico del norte de África (+21%), mientras que Italia y Baleares han cerrado con ligeros descensos del 2% y el 0,1% respectivamente. En los datos de los ferris de línea regular se incluye el cabotaje nacional y comunitario y otros ferris. [GRÁFICO ECO. 15.](#)

El número de escalas de barcos de pasaje ha ascendido a 4.219, lo que ha supuesto un incremento del 3,9%. [GRÁFICO ECO. 16.](#)

En el ámbito de los cruceros la sostenibilidad es uno de los elementos diferenciales de Barcelona. El Port lleva a cabo iniciativas concretas destinadas a facilitar un crecimiento sostenible del sector, tanto con medidas medioambientales, incluidas en el Plan de Calidad del Aire, como con el impulso de una gestión eficiente de la movilidad de cruceristas.

En este sentido, el Port hace una firme apuesta por el uso del gas natural licuado (GNL) como combustible limpio, ya que reduce un 85% las emisiones de óxidos de nitrógeno y un 40% las emisiones de CO₂ y elimina las partículas en suspensión y los óxidos de azufre. Esta estrategia está en línea con el compromiso medioambiental demostrado por la industria, que ya ha anunciado la construcción de 13 cruceros propulsados por este combustible alternativo.

Del mismo modo, el Port trabaja para disponer de todas las infraestructuras y equipamientos necesarios para suministrar GNL.



Apuesta estratégica para alcanzar un crecimiento sostenible en el ámbito de pasajeros



En la gala de la XII Edición de los Premios Excellence de Cruceros celebrada en Cartagena el 21 de febrero de 2019, el Port de Barcelona recibió el premio al Mejor Puerto Español 2018. En el discurso de recogida, la jefa de Cruceros destacó que recogía el premio en nombre de todas las empresas y personas trabajadoras de la Comunidad Portuaria de Barcelona que participan en el sector de cruceros y que hacen posible que el Port de Barcelona sea un referente en este ámbito. Los premios están organizados por la compañía de comunicación especializada en el sector de cruceros Cruise News Media Group y la ceremonia reunió a 350 profesionales de la industria de cruceros y del sector turístico.

Un estudio de la Universidad de Barcelona sobre la actividad crucerística de 2016, realizado de julio a diciembre de 2017, indica que la actividad de cruceros de la capital catalana genera una facturación total de 1.083 millones de euros, que equivale a 518 euros por crucerista. Barcelona concentra aproximadamente el 73% de la facturación total generada.

Este tipo de tráfico beneficia a sectores vinculados directamente con la actividad turística (servicios de alojamiento, de alimentación y bebidas, comercio al menor, transporte terrestre de pasajeros, agencias de viajes y operadores turísticos) con una facturación de 494 millones de euros, y a sectores no directamente vinculados con la actividad turística (industria de alimentación y bebidas, energética, almacenamiento y actividades anexas al transporte, metalúrgica, químicas, gestión de residuos y saneamiento, médicos...) con una facturación de 589 millones de euros. Según el estudio, se calcula que por cada 1.000 cruceristas se generan 4 puestos de trabajo en Catalunya (3,3 a Barcelona). Así, la actividad de cruceros ha permitido la creación y mantenimiento de 9.056 puestos de trabajo en Catalunya, que representan 274 millones de euros de rentas salariales. [TABLA ECO. 21.](#)

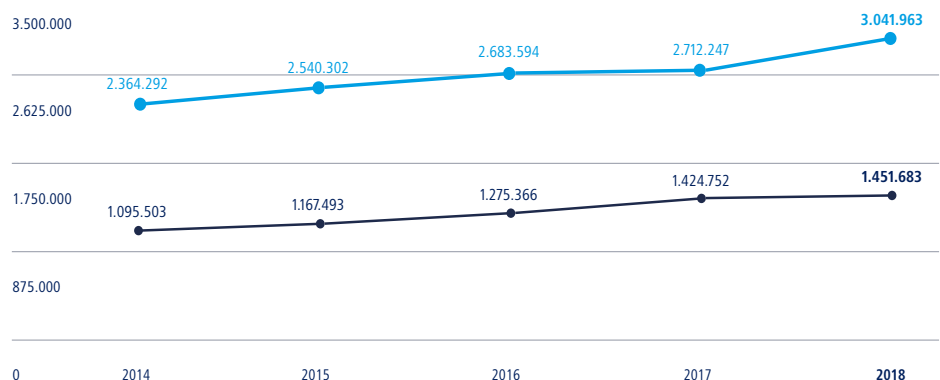
TABLA ECO. 20

Movimiento de pasajeros (u), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Total pasajeros	3.459.795	3.707.795	3.958.960	4.136.999	4.493.646	8,6%

GRÁFICO ECO. 13

Evolución del movimiento de pasajeros, ferris y cruceros (u), 2014-2018



● Cruceros turísticos

● Ferris línea regular

GRÁFICO ECO. 14

Evolución del movimiento de pasajeros, ferris y cruceros (u), 2014-2018

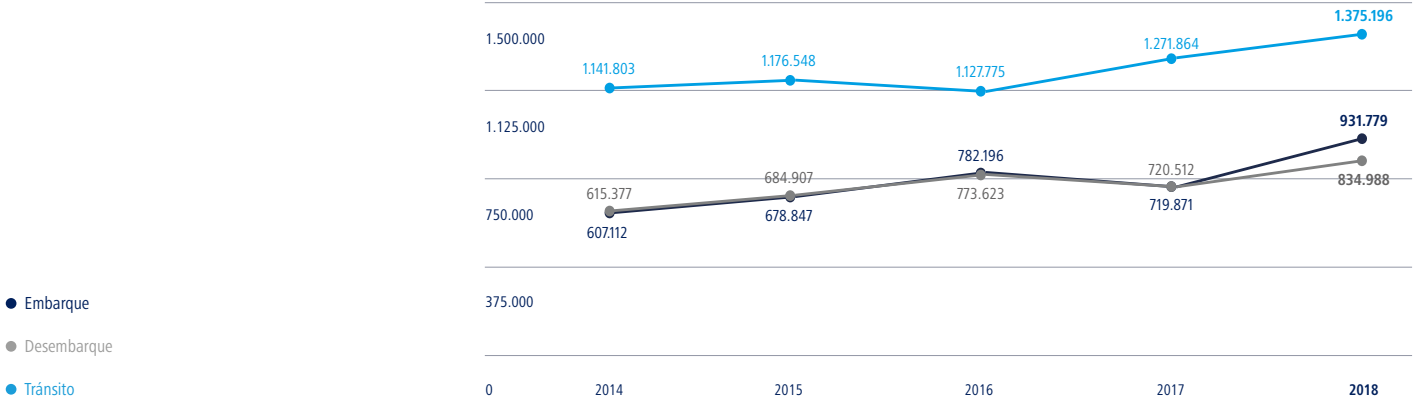


GRÁFICO ECO. 15

Evolución del movimiento de pasajeros, ferris (u), 2014-2018

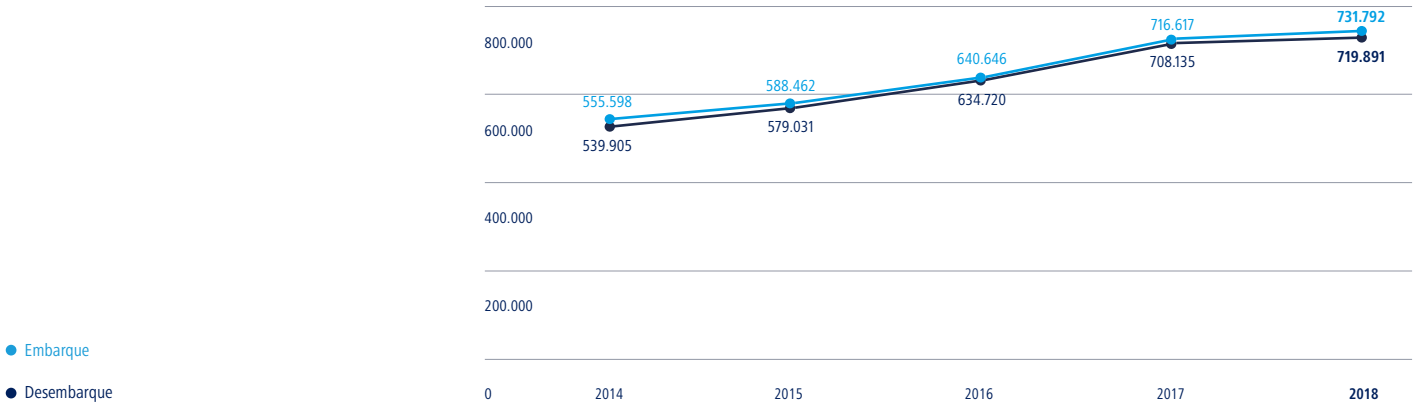


GRÁFICO ECO. 16

Evolución total escalas de pasajeros (u), 2014-2018

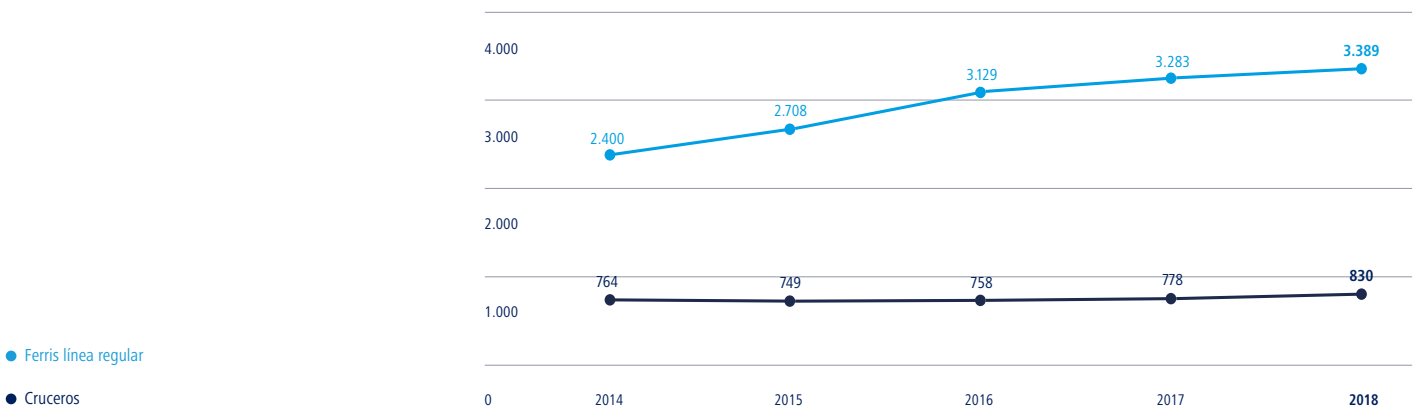


TABLA ECO. 21

Contribución de la actividad de cruceros, estudio de la Universidad de Barcelona, 2016

	Contribución en Catalunya	Contribución en España
Millones de euros de facturación	1.083	790
Millones de euros de PIB	562	411
Personas ocupadas	9.056	6.809
Millones de euros en rentas salariales	274	205

47,3

KM DE VIA DE TREN DENTRO DEL RECINTO PORTUARIO

13,3%

CUOTA FERROVIARIA SOBRE TOTAL TRÁFICO (TEU)

36,2%

CUOTA FERROVIARIA SOBRE TOTAL TRÁFICO DE VEHÍCULOS

TRÁFICO FERROVIARIO

La red ferroviaria del Port de Barcelona es parte integrante de la Red Ferroviaria de Interés General y está constituida por las infraestructuras ferroviarias (infraestructura de vía, superestructura de vía e instalaciones de seguridad y señalización ferroviaria), así como de las terminales ferroviarias del Port de Barcelona. Está compuesta por vías de 3 anchos: ibérico de 1.668 mm, UIC de 1.453 mm y métrico de 1.000 mm. La longitud total de vías, incluidas las existentes dentro de las terminales ferroviarias del Port, es de 47.323 m. Asimismo, en la actualidad esta red dispone de 10 tramos ferroviarios, en los anchos correspondientes, que enlazan los accesos ferroviarios con las diferentes terminales del Port.

En los últimos años el Port de Barcelona ha potenciado claramente el ferroviario como medio de transporte competitivo y sostenible. En lo que respecta a los contenedores, han accedido o salido del puerto en tren un total de 262.379 TEU, lo que supone un crecimiento del 7,7% respecto del 2017. Por otra parte, el tráfico ferroviario de vehículos ha sido de 263.953 unidades (+10,7%) y el de graneles ha ascendido a 671.269 toneladas (+11%). [GRÁFICO ECO. 17.](#)

La apuesta del Port de Barcelona por la intermodalidad ha permitido las siguientes cuotas de tráfico ferroviario:

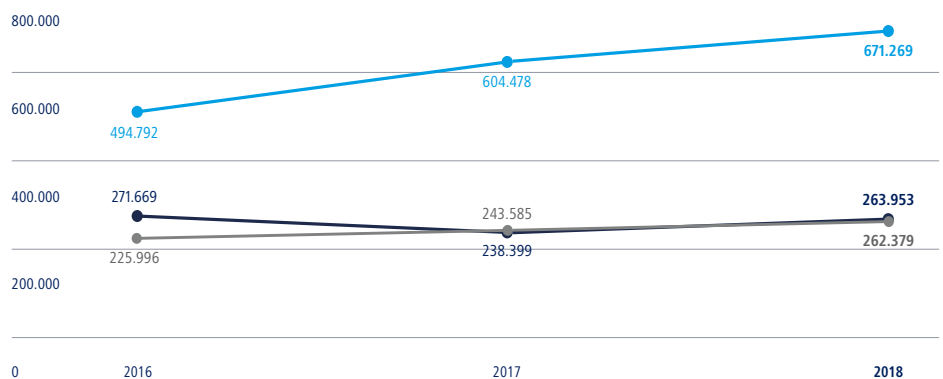
- › 13,3% TEU han entrado o salido con ferrocarril sobre el total del tráfico de TEU en el Port (excluidos los tránsitos).
- › 36,2% de vehículos han entrado o salido con ferrocarril sobre el total de tráfico de vehículos del Port (excluidos los tránsitos).
- › 3,4% de toneladas de graneles han entrado o salido con ferrocarril sobre el total de tráfico de graneles.

[TABLA ECO. 22](#)

El número total de circulaciones ferroviarias en 2018 ha sido de 9.900 (u), un incremento del 12,7%. [GRÁFICO ECO. 18.](#)

GRÁFICO ECO. 17

Evolución del tráfico de ferrocarril por tipo de carga, 2016-2018



● Ferrocarril graneles sólidos y líquidos (t)

● Ferrocarril automóviles (u)

● Ferrocarril TEU

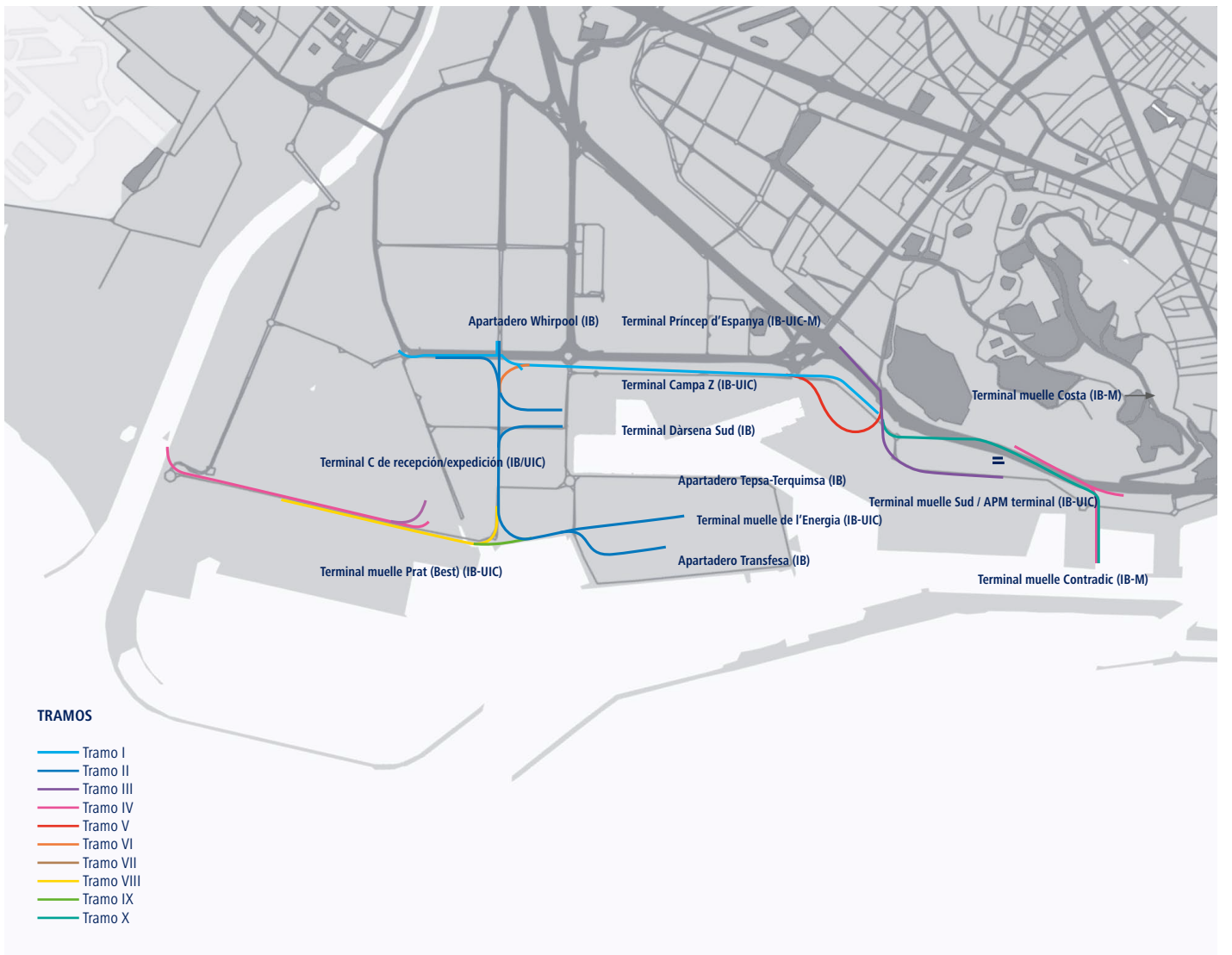
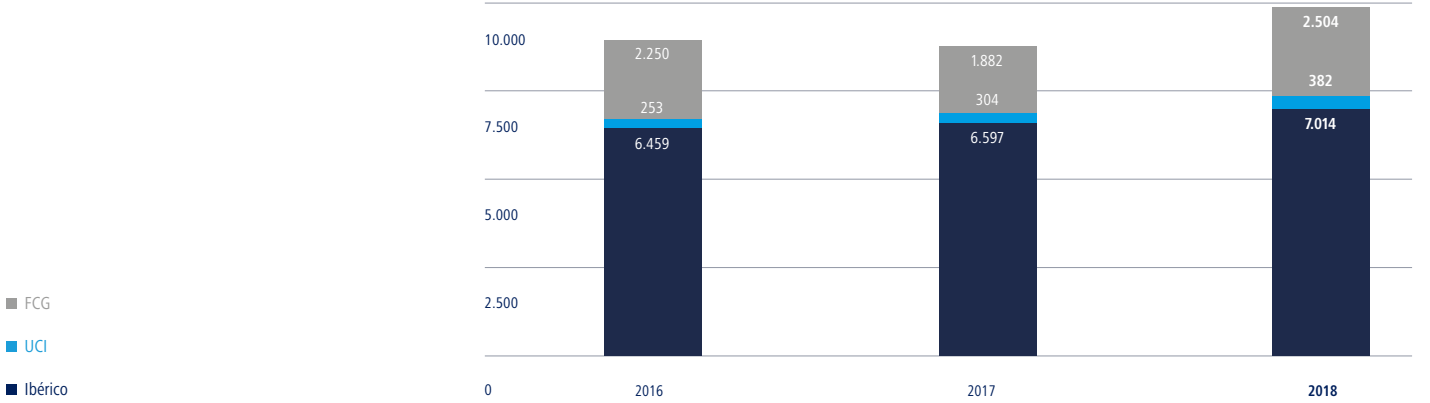
TABLA ECO. 22

Evolución del tráfico ferroviario, 2016-2018

	2016	2017	2018
Cuota ferrocarril contenedores (TEU)	12,5%	12,8%	13,3%
Cuota ferrocarril vehículos (u)	33,5%	31,8%	36,2%
Cuota ferrocarril graneles sólidos y líquidos (t)	3,1%	3,2%	3,4%

GRÁFICO ECO. 18

Evolución distribución de circulaciones ferroviarias (u) por ancho, 2016-2018



02.3

Otras magnitudes económicas

61%

INVERSIÓN PRIVADA SOBRE
EL TOTAL DE INVERSIONES

49,2

MILLONES DE €
DE INVERSIÓN PÚBLICA

INVERSIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS

La inversión pública permite consolidar y mejorar la competitividad de las organizaciones que trabajan en el Port. Para seguir siendo sostenibles económicamente hay que invertir en infraestructuras del propio Port y su entorno, ya que esta inversión pública favorece y facilita la inversión privada. La apuesta de las empresas privadas por el Port de Barcelona indica confianza en la captación de tráficos futuros.

Del total de la inversión realizada en 2018, un 39% ha sido pública y un 61%, privada. [TABLA ECO. 23](#) / [GRÁFICO ECO. 19](#).

TABLA ECO. 23

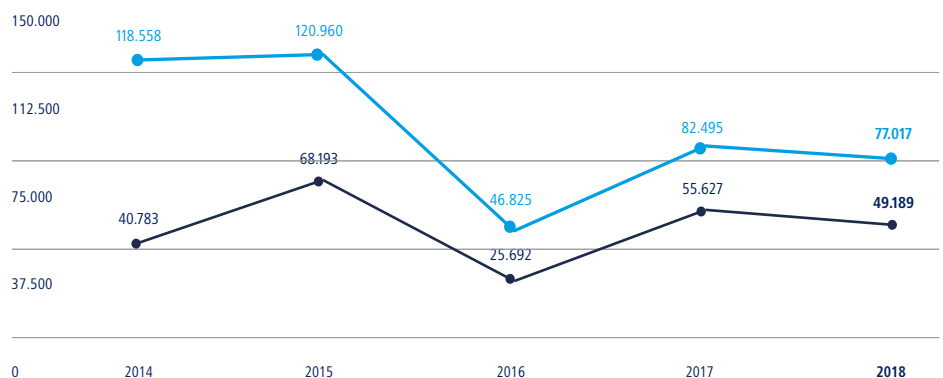
Inversión pública y privada, 2014-2018

	2014	%*	2015	%*	2016	%*	2017	%*	2018	%*
Inversión privada en miles de euros	118.558	74,40%	120.960	63,90%	46.825	64,60%	82.495	59,7%	77.017	61,0%
Inversión pública en miles de euros	40.783	25,60%	68.193	36,10%	25.692	35,40%	55.627	40,3%	49.189	39,0%
TOTAL	159.341		189.153		72.517		138.122		126.206	

* Sobre total

GRÁFICO ECO. 19

Evolución de la inversión pública y privada, 2014-2018



● Inversión privada en miles de euros

● Inversión pública en miles de euros

4,5%

INVERSIÓN EN I+D+i

INVERSIONES EN I+D+i

La inversión en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) es una apuesta estratégica que necesitan hacer las empresas para seguir siendo competitivas. El peso de las inversiones en I+D+i de las organizaciones encuestadas en 2018 ha sido del 4,5% de la inversión total. Se ha registrado una disminución considerable respecto del año 2017, ya en este fue del 12,5%.

187.808€

AYUDAS EN I+D+i

707.933€

AYUDAS EN INFRAESTRUCTURAS

1,8

MILLONES DE € EN AYUDAS EN OTROS TIPOS DE PROYECTOS

AYUDAS ECONÓMICAS RECIBIDAS

El Port de Barcelona ha continuado participando en varios proyectos internacionales que reciben ayuda financiera de la Unión Europea. [TABLA ECO. 24.](#)

El 13,3% de las organizaciones que han participado en esta Memoria de Sostenibilidad Sectorial 2018 han recibido ayudas económicas del Estado o de la Unión Europea. La valoración total de las ayudas recibidas, ya sea en I+D+i, en infraestructuras o en otros proyectos, es de 2.718.825,18 euros. Estas cifras son muy superiores a las de 2017 (439.386,48 euros). Esta significativa variación se explica por el elevado importe de alguna de estas ayudas recibidas e inversiones y el incremento del número de organizaciones que reciben ayudas, que en 2017 fue del 9,5%.



TABLA ECO. 24

Participación en proyectos internacionales

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2018-2020	BCLink MoS for the future	Potenciación de la autopista del mar entre Barcelona y Civita-vecchia con la mejora de infraestructuras: adaptar el muelle Contradic a los tráficos MoS, reforzando la alineación Contradic norte y extendiendo la rampa ro-ro, y adaptar la terminal ferroviaria de Contradic.	CEF programme
2016-2019	RePort Mobilitat Eco	Reducción de las emisiones de contaminantes causadas por el transporte en camión en el Port y mejora de la tecnología existente en motores de doble combustible para contribuir a la consolidación del gas natural licuado (GNL).	RIS3CAT
2016-2019	CarEsmatic	Adaptación de la terminal Príncipe d'Espanya y construcción de un nuevo acceso ferroviario para mejorar el servicio e incrementar el transporte de coches eléctricos mediante las autopistas del mar.	CEF programme
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, para absorber el tráfico ferroviario generado por la ampliación portuaria y de las áreas logísticas. Supone la creación de 10,8 km de nuevas vías.	CEF programme
2015-2019	STM Sea Traffic Management	Desarrollo de los servicios de gestión del tráfico marítimo y de los procesos de coordinación entre la torre de control y los servicios técnico, mediante el uso de las tecnologías de la información.	CEF programme
2014-2020	CORE LNGas hive	Despliegue del uso de gas natural licuado (GNL) en el transporte marítimo a través de una serie de acciones piloto, como la adaptación de una gabarra para suministrar GNL a los barcos, la adaptación de maquinaria portuaria y el diseño de un remolcador propulsados por este combustible.	CEF programme
2014-2019	CleanPort	Adaptación de un barco de la compañía Baleària, para que pueda utilizar GNL como combustible en los motores auxiliares, y conexión del punto de atraque de Port con el suministro de GNL.	CEF programme

97,3%

COMPRA LOCAL A EMPRESAS DE LA UE

PRÁCTICAS DE COMPRA Y CONTRATACIÓN DE SERVICIOS

Las empresas y organizaciones privadas, regidas por el derecho privado, no están obligadas a contratar mediante una licitación pública. En cambio, las administraciones públicas se rigen por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se trasladan a la ordenación jurídica española las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23 / UE y 2014/24 / UE, de 26 de febrero de 2014. Por tanto, las políticas de compra dependen de la figura jurídica que realiza los gastos.

La dinámica de las organizaciones del Port genera un efecto en cadena de actividad directa e indirecta, como se ha podido cuantificar con la aportación al valor añadido bruto (VAB). Este efecto se refuerza cuando las compras se realizan en el entorno próximo. En este sentido, el porcentaje de compras locales, de empresas dentro de la Unión Europea, es un hecho importante para impulsar la economía de una zona y preservar las relaciones comunitarias. Del total de compras de bienes o contratos que hacen las organizaciones, el 97,3% son servicios adjudicados a empresas de la Unión Europea. El 2,7% de las compras se hace a empresas de fuera de la UE. Esta cifra se mantiene en el nivel del año anterior, que fue de un 2,9%.

Desarrollo del valor social

03



VALOR SOCIAL PARA LAS PERSONAS TRABAJADORAS, LAS PERSONAS USUARIAS Y LA CIUDADANÍA

El Port de Barcelona el configuran todas las personas que trabajan, que ponen su esfuerzo y su profesionalidad en los trabajos desarrollados. El conjunto de actividades realizadas tiene sentido para las organizaciones y para las personas usuarias que confían en los servicios del Port de Barcelona. Asimismo, toda la actividad y la presencia del Port de Barcelona tiene una estrecha relación con el entorno metropolitano que la acoge.

Es desde las personas y para las personas que el Port de Barcelona pone su esfuerzo y su buen hacer al servicio de las necesidades y expectativas de los grupos de interés. El desarrollo económico solamente puede ser sostenible si se cuidan las relaciones con las personas que hacen posible que el Port de Barcelona sea uno de los principales puertos del Mediterráneo. Por ello, el desarrollo del valor social es tan estratégico como lo son el desarrollo económico o el medioambiental.

El desarrollo del valor social es importante para las administraciones, las personas trabajadoras, las instituciones y la sociedad en general. Algunos de los aspectos materiales que se reportan son la generación de puestos de trabajo, las condiciones laborales, la formación continua, la composición de las plantillas, la igualdad, la diversidad y la integración de las personas con discapacidad, la protección y seguridad de las personas usuarias del Port y la seguridad de las mercancías y pasajeros.

El Port se integra con armonía en su entorno cercano. De este modo da respuesta a las necesidades de los grupos de interés, dado que controla la calidad del aire, potencia iniciativas formativas que favorecen la empleabilidad entre el colectivo de jóvenes y equilibra la oferta de actividades del Port Vell con los usos los espacios.

ORIENTADOS A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) se convierten en un reto global en el cual el Port de Barcelona se siente orgulloso de poder participar, para seguir avanzando hacia un entorno más sostenible para todos los grupos de interés de la Comunidad Portuaria.

La gran cantidad de servicios prestados en el transporte de mercancías y personas y las casi 500 organizaciones que trabajan en estos hacen que el alcance de la actividad sea muy amplio y las acciones desarrolladas se correspondan a diferentes ODS. A continuación, se destacan aquellos servicios que se considera que tienen un mayor impacto y mayor presencia en el día a día del puerto.



Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todas las personas a todas las edades. La seguridad y la higiene en el trabajo es un aspecto esencial que cuidan las organizaciones de la Comunidad Portuaria. Asimismo, el acceso rápido a los servicios médicos es una prioridad para garantizar el bienestar de las personas usuarias del puerto.

- › Celebración de la 16ª edición de la Jornada de Salud Laboral y Sostenibilidad.
- › Reducción del 15,6% de accidentes laborales.
- › Potenciación del acceso a desfibriladores DEAS para garantizar un acceso rápido en caso de urgencias cardiovasculares.
- › Sistemas de gestión de prevención de riesgos laborales certificados en un 42,7% de las organizaciones.
- › Cuerpo propio de seguridad, la Policía Portuaria, para proteger la seguridad ciudadana.

Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos. La formación no es solo importante para las personas trabajadoras. Se pone también empeño en diseñar una formación de calidad para favorecer el empleo y el ajuste entre la oferta y la demanda de tareas necesarias en el ámbito del sector portuario.

- › Inversión en formación: 2.442 h/año de media por organización.
- › Tablas redondas y talleres para dar a conocer las demandas futuras de empleo y generar oportunidades de empleabilidad.
- › Tercera edición del Port Innova-Barcelona Port Hackathon, para potenciar la innovación en el tejido educativo.
- › Programa «Forma't al Port» (Fórmate en el Port), con 434 participantes, que prepara a estudiantes para trabajos específicos del sector portuario.

Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas. Trabajar por la igualdad de género es una responsabilidad asumida por las organizaciones. En un sector con poca presencia de mujeres, es un tema sensible que se intenta cuidar.

- › Un 36% de las organizaciones dispone de planes de igualdad.
- › Un 53,3% de organizaciones cuenta con protocolos contra el acoso sexual.



Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo digno para todos.

Crear empleo de calidad es un reto que se hace extensivo a personas con discapacidad o con riesgo de exclusión social. Asimismo, se llevan a cabo iniciativas para mejorar la cualificación de las personas trabajadoras y de personas potencialmente trabajadoras.

- › Crecimiento anual (media ponderada) de la plantilla del 3%.
- › 80,3% de personas empleadas con contrato laboral fijo.
- › 76,9% de personas con contrato a tiempo completo.
- › 1,9% de personas contratadas con algún tipo de discapacidad.
- › 2% de personas contratadas con riesgo de exclusión social.

Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

La seguridad en el recinto portuario es un aspecto en el que se trabaja constantemente. Se desarrollan acciones que permiten velar por un entorno inclusivo y solidario con las personas y la ciudad.

- › El 21,3% de las organizaciones disponen de planes de movilidad.
- › Plan específico de integración y potenciación de los usos de determinados espacios, como por ejemplo el Port Vell, para favorecer la interrelación del espacio público y los usos portuarios.
- › Museo Marítimo de Barcelona como espacio de salvaguarda del patrimonio marítimo de la ciudad.

Sobre los datos incluidos

La mayoría de datos reportados en esta sección provienen de las encuestas contestadas por las 75 organizaciones que forman parte del Plan de Sostenibilidad Sectorial. Se trata de datos referentes al tipo de contratación, formación, movilidad, igualdad, diversidad e inclusión, protocolos de actuación y otros aspectos que hacen relación a temas laborales, sociales y relacionados con el entorno.

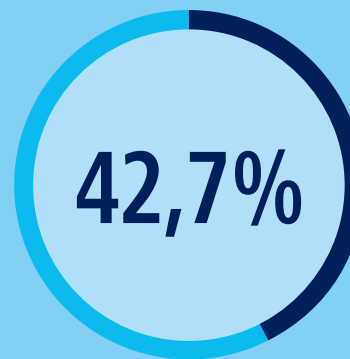
Los datos sobre referenciales de servicios, Servicio de Atención al Cliente (SAC), seguridad e información cualitativa sobre las actuaciones relacionadas con la ciudadanía hacen referencia a la totalidad de la Comunidad Portuaria.



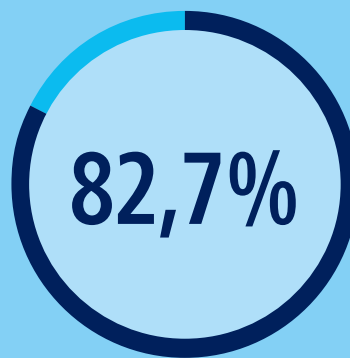
PERSONAL CON CONTRATO FIJO



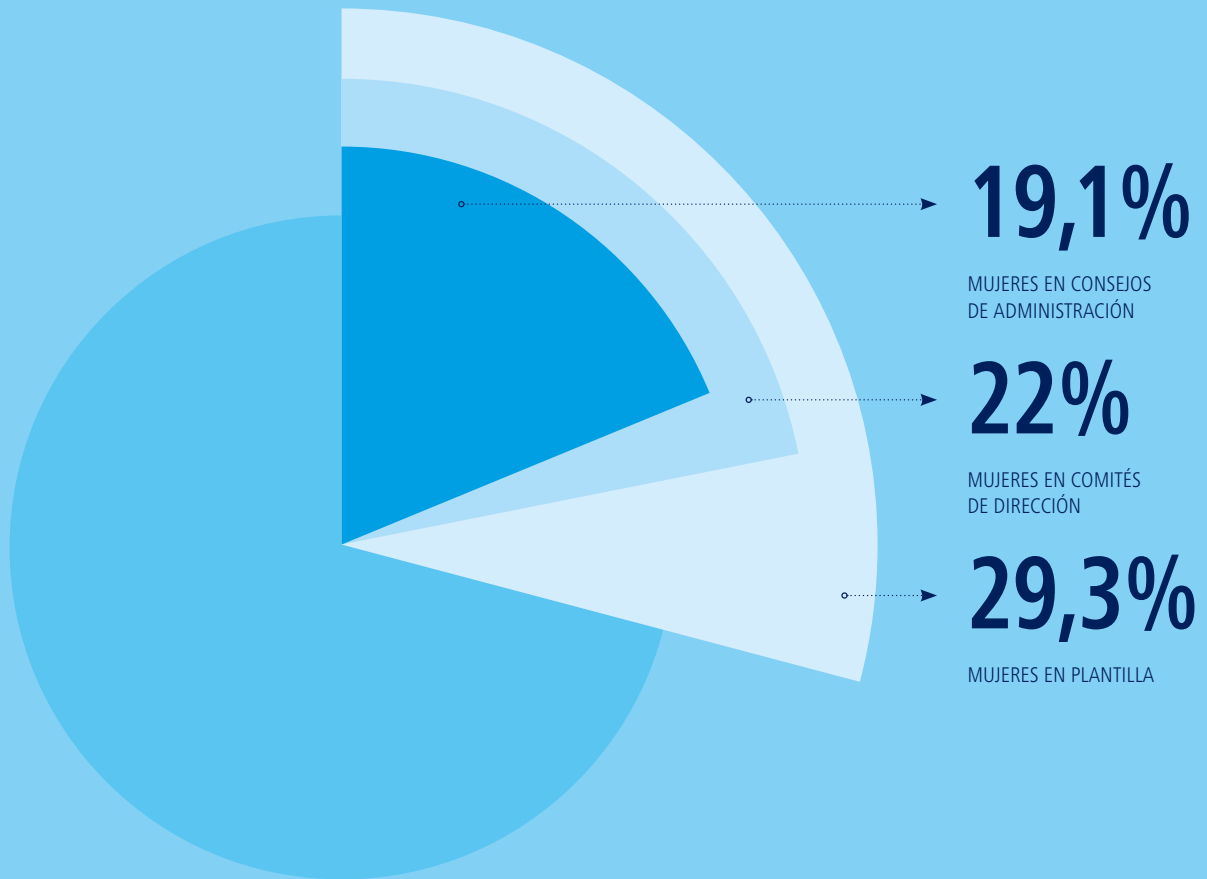
PERSONAS CONTRATADAS
CON DISCAPACIDAD



ORGANIZACIONES DISPONEN
DE UN SISTEMA PRL CERTIFICADO



ORGANIZACIONES EVALÚAN LA
SATISFACCIÓN DE SUS CLIENTES



28,4 h

MEDIA ANUAL FORMACIÓN POR TRABAJADORA/A

3%

CRECIMIENTO ANUAL MEDIO DE LA PLANTILLA

03.1

Prácticas laborales y trabajo digno

En términos de empleo, las organizaciones de la Comunidad Portuaria de Barcelona generan de forma directa e indirecta un total de 41.200 puestos de trabajo. Esta cifra representa el 1,1% del empleo en Catalunya.

Las organizaciones del Port de Barcelona no solamente son creadoras de empleo, sino que se preocupan de que este sea digno y un buen lugar en el cual trabajar. Aparte de aspectos básicos y esenciales como la seguridad e higiene en el trabajo, las empresas se preocupan por la formación, la movilidad y la igualdad de oportunidades, entre otros aspectos.

EMPLEO GLOBAL

Es complejo calcular con exactitud el total de personas que desarrollan su actividad en el Port de Barcelona, dado el elevado número de empresas, entidades y administraciones que operan en él. Para informar de los puestos de trabajo directos que genera el Port se ha hecho una extrapolación de los datos obtenidos de las organizaciones de la Comunidad Portuaria que han respondido el cuestionario, en el cual se pregunta sobre el número de personas empleadas.

Las organizaciones de las que se dispone información tienen 6.446 personas contratadas. El ejercicio de extrapolación lineal, si se tiene en cuenta que se ha considerado un universo de 500 organizaciones, ha obtenido un orden de magnitud de 42.973 personas trabajadoras.

Por otra parte, en 2018 el crecimiento anual (media ponderada) de la plantilla de las organizaciones que forman parte del Plan de Sostenibilidad Sectorial ha sido del 3%. La distribución media de estas personas contratadas, por sector de actividad, es la que se muestra en el [GRÁFICO SOC. 01](#).

Según las estimaciones de la Autoridad Portuaria, hay unas 650 personas empleadas en las diferentes administraciones dedicadas a servicios portuarios.

Asimismo, a diciembre de 2018 la Autoridad Portuaria de Barcelona había expedido 19.759 acreditaciones (sin tener en cuenta duplicados y acreditaciones de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado) a personas que entran y salen del recinto portuario por cuestiones laborales. Este dato representa un decremento del 14,6% respecto del año anterior. [GRÁFICO SOC. 02](#).

A partir de los datos del estudio de impacto económico realizado en 2006 se ha hecho una estimación de los datos actualizados a 2017, con el fin de valorar la aportación del Port de Barcelona a la economía catalana en términos de volumen de empleo. TABLA SOC. 01.

GRÁFICO SOC. 01

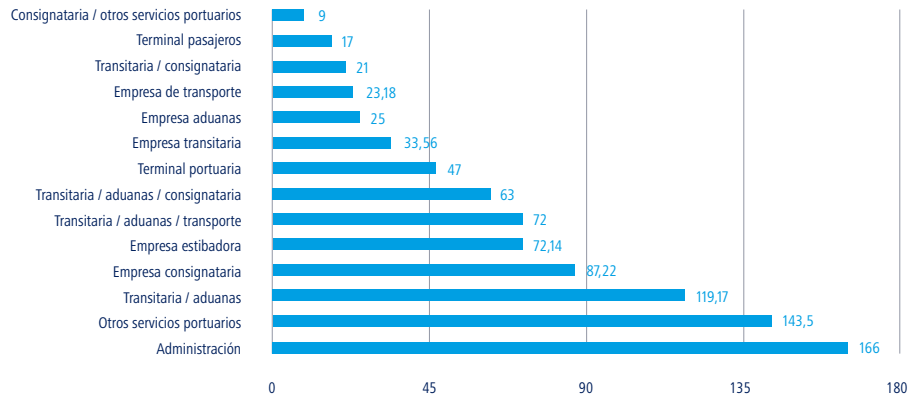
Media de personal contratado por sector de actividad

GRÁFICO SOC. 02

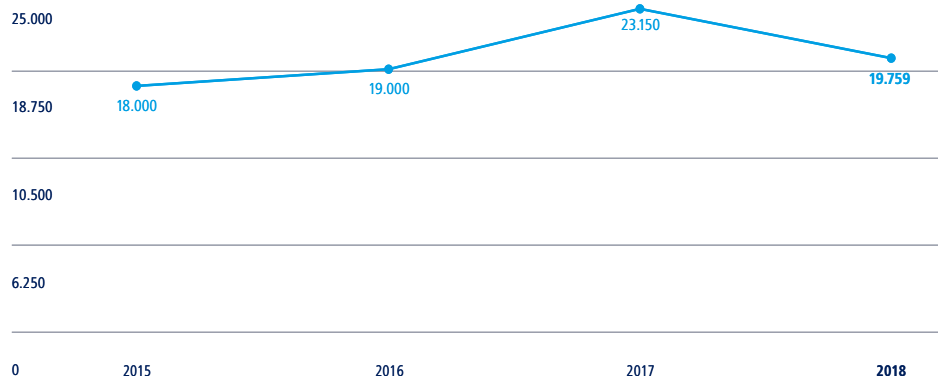
Evolución número acreditaciones expedidas por la APB, 2015-2018

TABLA SOC. 01

Actualización de la estimación de puestos de trabajo, 2017

Estimación de los puestos de trabajo generados	Empleo (empleados)	% Participación empleo Catalunya
Impacto total	41.200	1,1%

80,3%

PERSONAL CON CONTRATO FIJO

91,4%PERSONAL CUBIERTO
POR CONVENIO COLECTIVO**EMPLEO TIPO**

Si se analiza el empleo tipo de las organizaciones del Port de Barcelona, se observa que hay un elevado número de personas empleadas con contrato laboral fijo, con jornada laboral completa y con predominio de los hombres en los diferentes puestos de trabajo.

El porcentaje de personas empleadas que tienen un contrato laboral fijo es del 80,3%, un descenso del 4,5% respecto del año 2017.

76,9%

PERSONAL CON CONTRATO A TIEMPO COMPLETO

29,3%

MUJERES EN PLANTILLA

El 91,4% de las personas trabajadoras está cubierto por convenios colectivos, un 2,2%, menos que el año anterior.

El 76,9% de las personas trabajadoras dispone de contratos a tiempo completo. Este dato representa un decremento del 10,8% respecto del año 2017; es decir, el incremento de empleo no se ha realizado a jornada completa.

La media de contratación externa de personal sobre el total de la plantilla es el 13%, cifra que se mantiene al mismo nivel que el año anterior.

Según el cargo desarrollado, la distribución porcentual de la plantilla presenta la siguiente estructura: [TABLA SOC. 02 / GRÁFICO SOC. 03.](#)

En cuanto a la distribución por género, la mayoría de sectores y de organizaciones tienen un claro predominio de hombres en plantilla. Las mujeres representan un 29,3% de la plantilla, cifra que ha ido disminuyendo en los últimos dos años, aunque de forma poco significativa. [GRÁFICO SOC. 04.](#)

Si se considera la distribución porcentual de la plantilla por función desarrollada y género, se observa que la mayor representatividad de mujeres se encuentra en los cargos administrativos. [TABLA SOC. 03.](#)

Las empresas transitarias, agentes de aduanas y las consignatarias son las que tienen un mayor porcentaje de mujeres en sus plantillas respecto a la media del conjunto de empresas del sector portuario.

GRÁFICO SOC. 03

Evolución de la composición de la plantilla, 2015-2018

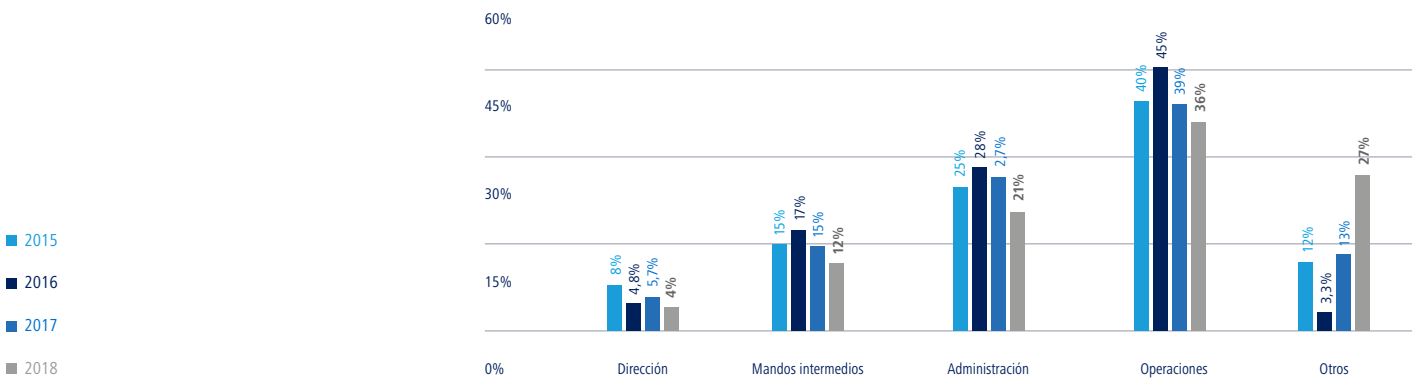


GRÁFICO SOC. 04

Composición de la plantilla por género, 2016-2018

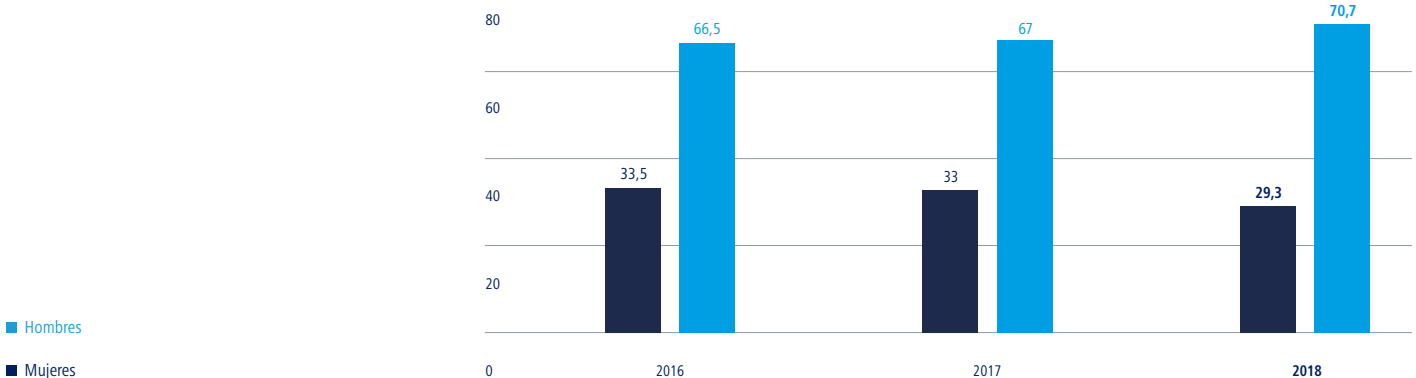


TABLA SOC. 02

Composición de la plantilla por cargo desarrollado, 2016-2018

Cargo	2016	2017	2018
Dirección	4,8%	5,7%	4,1%
Mandos intermedios	17%	14,7%	11,8%
Administración	28,5%	26,8%	20,7%
Operaciones	45,9%	39,4%	36,3%
Otros	3,3%	13,3%	27,1%

TABLA SOC. 03

Composición de la plantilla por género y función, 2016-2018

Cargo	2016		2017		2018	
	% Hombres	% Mujeres	% Hombres	% Mujeres	% Hombres	% Mujeres
Dirección	72%	28%	76,2%	23,8%	74,3%	25,7%
Mandos intermedios	65%	35%	71,4%	28,6%	66,4%	33,6%
Administración	47%	53%	44,8%	55,2%	46,6%	53,4%
Operaciones	67%	33%	82,8%	17,2%	79,1%	20,9%
Otros	75%	25%	53,5%	47,5%	79,5%	20,5%

SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO

La seguridad es un factor esencial en la aplicación del principio de precaución para el conjunto de actividades que se desarrollan en la instalación portuaria. La seguridad y la salud en el trabajo es uno de los asuntos fundamentales para el cuidado de las personas trabajadoras de la Comunidad Portuaria. En esta línea, también se pone especial énfasis en la mejora de la movilidad y el transporte público interno dentro del recinto portuario; el aseguramiento de la gestión de la seguridad y salud mediante sistemas certificados; la exigencia, por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona, a los concesionarios, del cumplimiento de las normas de seguridad y salud; el protocolo de control de alcoholemia y drogas a las personas que transitan y trabajan en el Port; y la promoción de la cultura de vida saludable al trabajo.

Jornadas de prevención de riesgos laborales y sostenibilidad

Cada año se celebra la Jornada de Prevención de Riesgos Laborales y Sostenibilidad, un espacio de debate y un punto de encuentro de la Comunidad Portuaria para compartir conocimientos sobre la prevención y la sostenibilidad.

En 2018 se ha celebrado la 16ª edición, con la intervención de expertos de ambos ámbitos en torno al tema «Salud laboral y sostenibilidad en el sector portuario». Ha contado con la participación de 66 personas de un total de 33 empresas y con el apoyo de los grupos de trabajo de Prevención y Sostenibilidad del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, del Servicio de Prevención de la Autoridad Portuaria de Barcelona, de Quirón Prevención y del Museo Marítimo de Barcelona.



En cuanto a los contenidos, dentro del ámbito de la prevención de riesgos se ha tratado la aplicación de nuevas tecnologías en emergencias y en temas de salud.

Además, durante la Jornada se han presentado diferentes casos de buenas prácticas en sostenibilidad por parte de organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial:

- › **Airpharm** explicó cómo implicar-se con entidades locales y cercanas puede mejorar la relación con el barrio donde se ubican las oficinas de la compañía. La empresa promueve la actividad voluntaria, tanto en horas retribuidas como de forma regular. Asimismo, colabora aportando el conocimiento de la empresa a nivel de logística y distribución. El voluntariado corporativo se convierte, para la compañía, en una herramienta de relación entre los trabajadores y con el entorno próximo.
- › **Intercruises** incluye el voluntariado corporativo como una actividad más dentro de su estrategia de sostenibilidad. Las acciones de voluntariado corporativo se promueven en todas las regiones en las que opera la compañía y se estructuran en tres áreas: ayuda a la infancia, actividades en bancos de alimentos y actuaciones de conservación y mejora de la naturaleza.
- › **Portcemen**, dentro de su estrategia de sostenibilidad, ha puesto en marcha una iniciativa de economía circular, para reutilizar sus cintas transportadoras de la empresa. Las cintas soportan grandes cargas de peso y altas temperaturas, por ello, su reciclaje es complejo. La empresa, en colaboración con otras empresas de tratamiento de residuos, da una segunda oportunidad a este producto, que se convierte así materia prima para nuevos usos.

563

ASISTENCIAS SANITARIAS

92

ACCIDENTES LABORALES

Asistencias sanitarias y accidentes laborales

El Port de Barcelona mide el número de asistencias sanitarias y de accidentes laborales que suceden en las diferentes zonas portuarias (el puerto comercial, el Port Vell y la ZAL), cuentan con participación de la Policía Portuaria y son atendidas por el Sistema de Emergencias Médicas (SEM) o por la ambulancia de FREMAP.

Realizar un seguimiento de los accidentes laborales permite minimizar los riesgos y proteger a los trabajadores, al tiempo que favorece una cultura de la prevención en materia de seguridad y salud en el trabajo. Gracias a la colaboración con FREMAP, que ha facilitado su ambulancia medicalizada y el desarrollo de una base SEM en el World Trade Center, la mayoría de las asistencias médicas de urgencias en la zona comercial del Port y la ZAL han podido ser atendidas en un plazo de 5 minutos. [TABLA SOC. 04](#) / [TABLA SOC. 05](#) / [GRÁFICO SOC. 05](#).

En el periodo de referencia se ha producido un descenso de la siniestralidad laboral. Sin embargo, el número de urgencias médicas se ha incrementado de forma significativa.

De las organizaciones de la Comunidad Portuaria que han respondido la encuesta, un 54,7% no ha tenido accidentes durante el ejercicio 2018; una cifra superior que la de 2017, lo que muestra un buen comportamiento en este sen-

tido. En cuanto a las organizaciones que registraron accidentes (un 45,3%), estos se produjeron mayoritariamente dentro de la empresa. GRÁFICO SOC. 06 / TABLA SOC. 06.

TABLA SOC. 04

Número de asistencias sanitarias y accidentes laborales, 2015-2018

	2015	2016	2017	2018	%
Asistencias sanitarias	420	403	471	563	19,5%
Accidentes laborales	63	64	109	92	-15,6%
TOTAL	483	477	580	645	11,2%

TABLA SOC. 05

Asistencias sanitarias y accidentes laborales por servicio responsable de la atención

		SEM	FREMAP ESTIBARNA	Otras ambulancias	Policia Portuaria	Otros	Subtotal	TOTAL
Asistencia sanitaria	Puerto comercial	126	22	27	3	0	178	563
	Port Vell	304	1	12	12	2	331	
	ZAL I y II	19	29	5	1	0	54	
Accidentes laborales	Puerto comercial	7	31	3	0	0	41	92
	Port Vell	20	0	0	0	0	20	
	ZAL I y II	8	17	6	0	0	31	

GRÁFICO SOC. 05

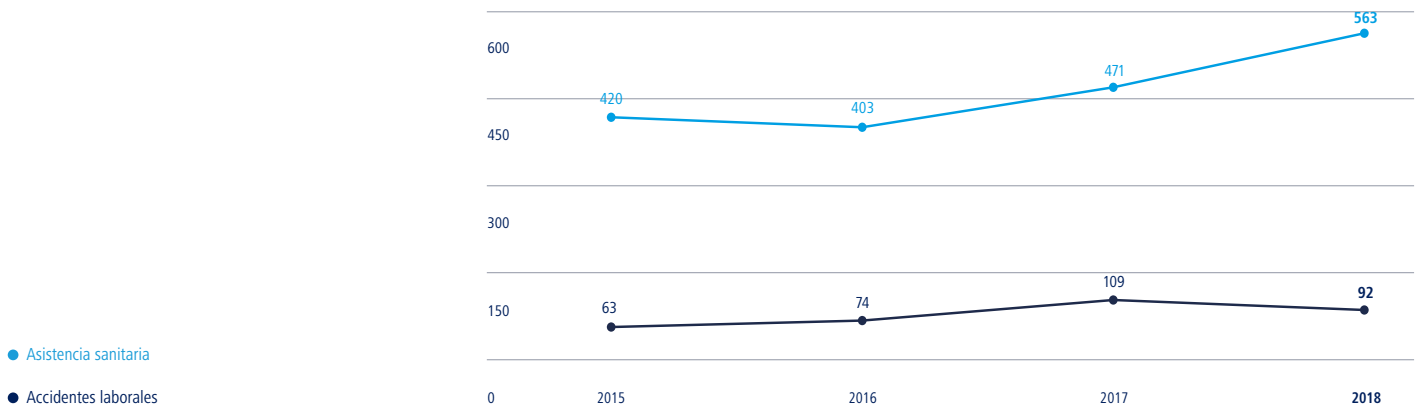
Evolución de las asistencias sanitarias y los accidentes laborales, 2015-2018

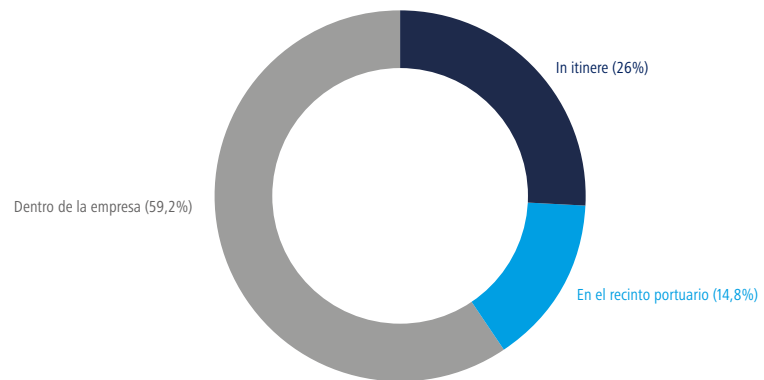
TABLA SOC. 06

Asistencias sanitarias y accidentes laborales atendidos por ubicación, 2016-2018

	2016	2017	2018	%
Organizaciones sin accidentes	60%	51,7%	54,7%	+5,8%
Organizaciones con accidentes	40%	48,3%	45,3%	-6,1%
Dentro de la empresa	59,8%	60%	59,2%	-1,3%
Dentro del recinto portuario	4,6%	12,2%	14,8%	+21,3%
In itinere	35,6%	27,8%	26%	-6,1%

GRÁFICO SOC. 06

Distribución de los accidentes laborales por ubicación



21,3%

ORGANIZACIONES DISPONEN DE PLANES DE MOVILIDAD

Planes de movilidad

El 21,3% de las organizaciones dispone de planes de movilidad para sus plantillas, una cifra que aumenta año tras año y que en 2018 lo hizo en un 2,3%. Los planes de movilidad permiten minimizar los accidentes laborales y colaborar en la protección del medio ambiente.

Espacio con acceso a la cardioprotección

El Port de Barcelona informa de la ubicación de los desfibriladores DEAS distribuidos en toda la zona portuaria con el objetivo de conseguir un entorno con acceso público a la cardioprotección. El Port también dispone de DEAS los coches de la Policía Portuaria, para garantizar un acceso rápido en caso de urgencias cardiovasculares. [FIGURA SOC. 01.](#)

42,7%

ORGANIZACIONES DISPONEN DE UN SISTEMA PRL CERTIFICADO

Certificación de sistemas de prevención de riesgos laborales

El 96% de las organizaciones encuestadas disponen de un Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, sea propio, ajeno o mancomunado. El año anterior era del 93,6%. El tipo de servicio se mantiene con las mismas características que en el año 2017, tal y como se puede ver en el [GRÁFICO SOC. 07.](#)

El 42,7% de las organizaciones encuestadas cuenta con sistemas de gestión de prevención de riesgos laborales certificados.

De estas, el 29,3% de las organizaciones dispone de Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en el Trabajo OHSAS 18001 certificado por un oficial independiente que evalúa el sistema de gestión. Esta cifra es ligeramente inferior al año anterior, cuando lo tenía un 31,7% de las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial.

La totalidad de las organizaciones que dispone de servicio de prevención propio realiza las auditorías reglamentarias o legales correspondientes.

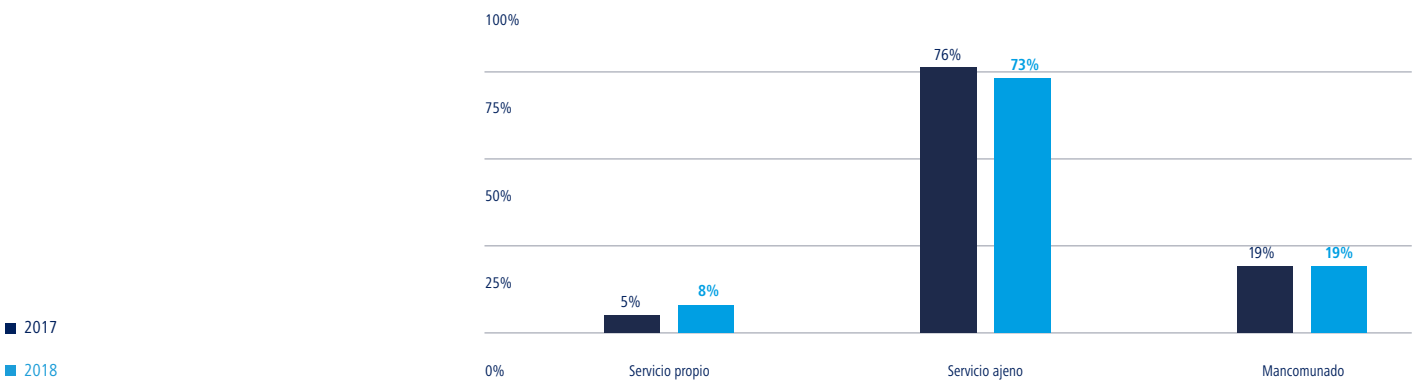
FIGURA SOC. 01

Espacios con acceso a la cardioprotección



GRÁFICO SOC. 07

Tipos de servicios de prevención de riesgos laborales, 2017-2018



28%

ORGANIZACIONES DISPONEN DE COMISIÓN DE FORMACIÓN

28,4h

MEDIA ANUAL FORMACIÓN PARA TRABAJADOR/A

FORMACIÓN Y EDUCACIÓN

La formación y la educación son aspectos clave y estratégicos para el mejor desarrollo de las funciones específicas de las personas trabajadoras. Por ello, velar por la capacitación es esencial para la mejora continua y para el mayor bienestar de los propios trabajadores y trabajadoras.

Datos generales sobre formación

El 28% de las organizaciones que han respondido el cuestionario dispone de comisión de formación entre empresa y trabajadores. El año anterior la tenía el 20,6% de las organizaciones.

Durante el 2018 las organizaciones han realizado conjuntamente un total de 183.151 horas de formación. La media anual ha sido de 28,4 horas por persona trabajadora, una inversión en tiempo de formación considerablemente superior al 2017, cuando la media fue de 19,6.

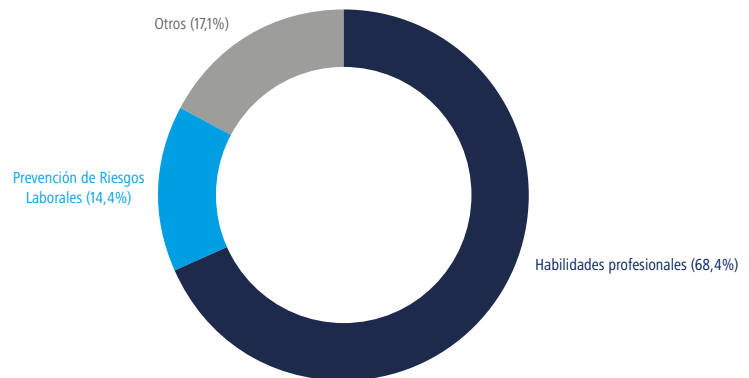
En cuanto a la distribución de las horas de formación, el 68,4% se ha dirigido a habilidades profesionales y personales, el 14,5% en la prevención de riesgos laborales y el 17,1% a otros temas. [GRÁFICO SOC. 08 / TABLA SOC. 07.](#)

TABLA SOC. 07

Formación por género y tipo de formación, 2016-2018

Tipo de formación	Género	2016	2017	2018
Habilidades profesionales	Hombres	34%	40,6%	40%
	Mujeres	45%	28,5%	28,4%
Prevención de riesgos laborales	Hombres	7%	8,6%	9,8%
	Mujeres	12%	4,1%	4,7%
Otras formaciones	Hombres	1%	12,1%	10,6%
	Mujeres	1%	6,1%	6,5%

GRÁFICO SOC. 08

Distribución de las horas de formación**Forma't al Port (Fórmate en el Port)**

El proyecto nace de una colaboración público-privada entre diferentes entidades con el objetivo de acercar el Port de Barcelona y su Comunidad Portuaria a los estudiantes de los ciclos formativos de grado superior (CFGS) en Transporte y Logística (27%) y de Comercio Internacional (73%) del área de influencia del Port.

Este proyecto permite a los estudiantes conocer las profesiones del sector logístico y especialmente la actividad marítima y el transporte intermodal. El resultado es una mejor preparación técnica que repercutirá en el índice de empleabilidad y orientada a mejorar las cadenas logísticas y la sostenibilidad, mediante la difusión de la política de la Unión Europea respecto al transporte de mercancías y el medio ambiente.

Los objetivos del proyecto son:

- › Facilitar que los estudiantes conozcan el Port de Barcelona, sus infraestructuras, los equipamientos logísticos, las operaciones y los medios de transporte que operan.

- › Proporcionar a las empresas del sector, a través de las asociaciones, un espacio para dar a conocer las características de su actividad y los perfiles profesionales que necesitan para desarrollarse de forma adecuada.
- › Colaborar en la creación de un marco de diálogo e intercambios entre las empresas del sector de la logística y los centros de formación para favorecer el desarrollo del sector.
- › Contribuir en el alineamiento de las necesidades de capacitación de las empresas con los currículos diseñados e impartidos en los centros formativos.
- › Motivar las empresas para contratar estudiantes en formación dual y/o prácticas con el apoyo necesario para acogerlos en las mejores condiciones.
- › Ofrecer a los alumnos las herramientas y los conocimientos necesarios para cuantificar el impacto ambiental de las operaciones de transporte.
- › Hacer atractivo a los estudiantes el sector del transporte.

Forma't al Port se desarrolla a través de dos programas destinados a los alumnos de segundo curso de los CFGS:

- › Forma't al Port - C (*Introduction*): curso de 2 días en Barcelona, en el que se conoce el Port de Barcelona a través de una visita terrestre y una visita marítima.
- › Forma't al Port - A (*Management*): curso de 6 días a bordo de un barco Ro-Pax de Grandi Navi Veloci entre Barcelona y Génova, en el que se imparten clases, visitas al barco, visita marítima a los dos puertos, visita terrestre en el Port de Barcelona y un caso práctico en equipo.

Los estudiantes tienen la oportunidad de vivir en primera persona las operaciones que tienen lugar en los puertos y a bordo del barco. La documentación distribuida durante la formación es en inglés, con el objetivo de familiarizar a los estudiantes con este idioma. Además, también se imparte el 30% de las clases en inglés y se motiva a los estudiantes a hacer sus presentaciones en lengua extranjera.

El año 2018, Forma't al Port contó con la participación de 434 estudiantes procedentes de 13 institutos públicos y privados de Barcelona, El Prat de Llobregat, Cerdanyola del Vallès y Santa Perpètua de la Mogoda. [TABLA SOC. 08.](#)

En las actividades realizadas durante el año 2018, se ha obtenido una calificación de 4,3 sobre 5 según el sistema de calidad Course Quality Check. Asimismo, el proyecto ha facilitado de manera directa, la inserción laboral de cuatro alumnos gestionados por la Escuela Europea.

TABLA SOC. 08

Evolución de la participación en el programa Forma't al Port, 2016-2018

	2016	2017	2018	%
Número estudiantes	114	333	434	33,5%
Número institutos	8	12	13	8,3%
Curso introducción	114	333	336	40,6%
Curso introducción y <i>management</i>	86	86	98	14%
Índice de horas de impacto	2.888	5.050	5.320	29,4%

El proyecto Forma't al Port:

- › Está organizado por el Port de Barcelona, la Escuela Europea, la Diputación de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona y el Consorcio de la Zona Franca.
- › Está patrocinado por Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona, Ayuntamiento del Prat de Llobregat, ATEIA-OTRA Barcelona, Grupo Suardiaz, Diputación de Lleida, Neptune Lines, Terminal Port Nou, SA, The Propeller ClubBarcelona, Holding M. Condominas, CIMALSA Centros Logistics de Catalunya, Coma y Ribas, Transportes Portuarios y Butransa.
- › Y cuenta con la colaboración de Generalitat de Catalunya (Dirección General de Transportes y Movilidad, Departamento de Territorio y Sostenibilidad), Adif, UTE Safemed, ZAL Port, Portic, Setram, Hutchinson Ports (BEST), APM Terminals y Autoterminal Barcelona.

36%

ORGANIZACIONES DISPONEN DE PLANES DE IGUALDAD

29,3%

MUJERES EN PLANTILLA

19,1%

MUJERES EN CONSEJOS DE ADMINISTRACIÓN

22%

MUJERES EN COMITÉS DE DIRECCIÓN

53,3%

ORGANIZACIONES DISPONEN DE PROTOCOLOS CONTRA EL ACOSO

DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

La igualdad de oportunidades es uno de los principios universales que la Comunidad Portuaria tiene entre sus objetivos, a fin de consolidar su aplicación entre las organizaciones y las personas que la conforman.

Las expectativas de los grupos de interés en relación a este aspecto incluyen la contratación laboral de personas en riesgo de exclusión social, la contratación de al menos el 2% de personas con discapacidad respecto al total de la plantilla, la disposición de un protocolo de acoso laboral y sexual y la no discriminación laboral.

Plan de Igualdad

Las empresas de más de doscientos cincuenta trabajadores tienen la obligación de dar cumplimiento al artículo 45 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, en el que se establece que las empresas están obligadas a respetar la igualdad de trato y de oportunidades en el ámbito laboral. Una de las medidas que conlleva dicho artículo es la elaboración y aplicación de un plan de igualdad.

Entre las organizaciones que han respondido el cuestionario, un 36% dispone de plan de igualdad, un ligero incremento respecto del año 2017, cuando era un 34,9%. Hay que tener en cuenta que sólo el 9% de las empresas encuestadas tiene una plantilla de más de 250 personas.

Las plantillas de las organizaciones encuestadas están compuestas de media por un 29,3% de mujeres y un 70,7% de hombres. El porcentaje de mujeres en plantilla ha ido disminuyendo ligeramente en los últimos años: en 2016 era de un 33,5% y el 2017, un 33%.

Los Consejos de Administración de las organizaciones encuestadas cuentan de media con un 19,1% de mujeres y los Comités de Dirección, con un 22%. Ambas cifras han registrado un ligero incremento respecto de 2017, cuando las mujeres en estos órganos representaban 17,9% y del 20,6% respectivamente.

1,9%

PERSONAS CONTRATADAS
CON DISCAPACIDAD

2%

PERSONAS CONTRATADAS
CON RIESGO DE EXCLUSIÓN

37,3%

ORGANIZACIONES REALIZAN
ENCUESTAS DE CLIMA LABORAL

Prevención de la discriminación

El 53,3% de las organizaciones participantes dispone de un protocolo de acoso sexual y/o por razón de sexo, respecto del 44,4% Del año anterior, lo que muestra un incremento significativo de organizaciones comprometidas con esta problemática.

Contratación de personas con discapacidad

La Ley de Integración Social del Minusválido (LISMI), de integración laboral de personas con discapacidad, establece —para empresas de más de 50 personas contratadas— unas ratios mínimas de asalariados con algún tipo de discapacidad: para el sector privado es el 2% y para el sector público, el 5%.

De promedio, el 1,9% de las personas trabajadoras de las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial tiene algún tipo de discapacidad (-0,3%).

Cabe destacar que esta ratio incluye un 46% de empresas que no llegan a 50 trabajadores, así como algunas organizaciones que trabajan en la Comunidad Portuaria, que son centros especiales de trabajo (CET) y donde una gran parte de los profesionales son personas con discapacidad.

Contratación de personas en situación de riesgo de exclusión social

En la Ley 43/2006, de 29 de diciembre, y en la Ley 44/2007, de 13 de diciembre, se definen los colectivos considerados con riesgo de exclusión social y las condiciones que deben satisfacer las empresas para acceder a las bonificaciones de la cuota empresarial a la Seguridad Social cuando se contratan trabajadores de este colectivo.

En el caso de la Comunidad Portuaria, el porcentaje de personas asalariadas en riesgo de exclusión social es de un 2% (-0,4%).

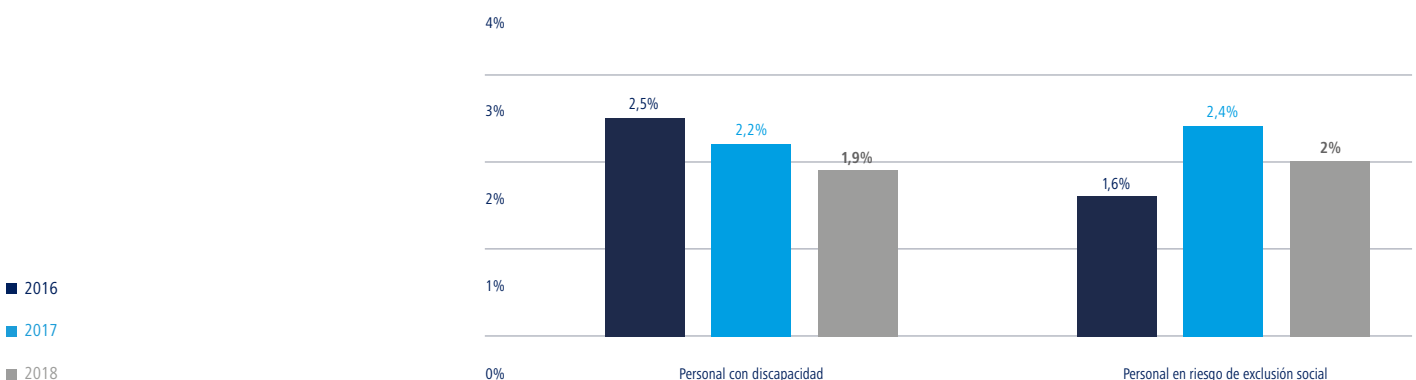
Encuestas de clima laboral

Las encuestas de satisfacción y clima laboral sirven para medir el estado de satisfacción de las personas contratadas y poder, así, hacer mejoras en este ámbito.

El 37,3% de las organizaciones participantes realiza encuestas de satisfacción y clima laboral, frente a un 31,7% de 2017.

GRÁFICO SOC. 09

Personas contratadas con especiales dificultades para la inserción laboral, 2016-2018



60%

ORGANIZACIONES DISPONEN
DE CANALES DE RECLAMACIONES
SOBRE NORMATIVA LABORAL

RECLAMACIONES SOBRE PRÁCTICAS LABORALES

Disponer de un canal para vehicular reclamaciones sobre incumplimiento de normativa laboral representa una forma de compromiso con las personas trabajadoras y velar por su bienestar.

Canal para reclamaciones sobre incumplimiento de normativa laboral

El 60% de las organizaciones tiene establecidos canales para reclamaciones sobre incumplimientos de normativa laboral, un incremento de 4,4 puntos respecto al 2017, cuando era del 55,6%. En función de la empresa, estos canales pueden ser el comité de empresa, el delegado de personal, el departamento de Recursos Humanos o un espacio específico en la intranet corporativa.

Reclamaciones resueltas

Un total de 7 reclamaciones se han canalizado a través de estos mecanismos formales de reclamación. De estas, 5 han sido resueltas en el mismo año.

03.2

Responsabilidad sobre los servicios

Toda la Comunidad Portuaria trabaja para alcanzar un nivel de eficiencia y calidad en el servicio ofrecido y, por ello, orienta esfuerzos y objetivos en beneficio de la mejora de la competitividad de los clientes. En este sentido, las expectativas de los grupos son garantizar la seguridad de los pasajeros y mercancías, la calidad de los servicios que se ofrecen y la información sobre el resultado y la calidad de servicio.

89

EMPRESAS CERTIFICADAS
CON LA MARCA EFFICIENCY NETWORK



CALIDAD DE LOS SERVICIOS: EFFICIENCY NETWORK

La Comunidad Portuaria trabaja para alcanzar un nivel de eficiencia y calidad en el servicio ofrecido a los clientes del Port de Barcelona, que se reconoce a través de la Marca de Calidad Efficiency Network.

Efficiency Network reconoce las organizaciones especializadas en mercancía contenerizada (empresas y administraciones) y las empresas de servicios a los barcos que trabajan en el Port de Barcelona que se comprometen y se preocupan por ofrecer fiabilidad y seguridad a sus clientes. La garantía de un trabajo realizado por un grupo de empresas Efficiency Network tiene el aval de Port de Barcelona y, si no se cumplen los compromisos establecidos, el cliente recibe una compensación. [TABLA SOC. 09 / GRÁFICO SOC. 10.](#)

Todas estas empresas han sido objeto de las correspondientes auditorías para evaluar el cumplimiento de sus estándares de calidad.

En total se han realizado 175 informes, lo que ha supuesto el análisis de más de 834.000 datos, con una media de cumplimiento por encima del 91%. Los resultados han permitido al conjunto de la Comunidad Portuaria disponer de información para detectar áreas de mejora a través de grupos de trabajo formados por todos los integrantes de la cadena logística y que dispongan del certificado.

El 30 de mayo de 2018, el Consejo de Administración del Port de Barcelona aprobó la revisión de la Normativa General de la Marca. El objetivo de esta revisión ha sido adecuar la gestión de la Marca a los nuevos retos organizativos, entre los que se encontraba su ampliación a los procesos logísticos relacionados con la eficiencia del servicio ofrecido a los barcos en el Port de Barcelona.

Al final del año 2018 se habían certificado un total de 8 organizaciones en cuanto al servicio a los barcos, de las cuales 3 son empresas de retirada de residuos, 4 agentes consignatarios de buques y también la Capitanía Marítima, como primera administración que ha sido auditada y certifica su calidad de



servicio en el marco de la Marca de Calidad del Port de Barcelona. El año 2018 ha cerrado con un nivel de eficiencia para estos procesos superior al 92%.

La integración de los compromisos de las empresas de servicio de barco a los ya existentes para las organizaciones de gestión de contenedores suma un total de 14 compromisos de la Marca. TABLA SOC. 10.

TABLA SOC. 09

Empresas certificadas con la marca Efficiency Network por actividad, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Consignatarios	13	14	12	12	11	-8,3%
Empresas de transporte	23	23	23	23	28	21,7%
Agencias aduana / transitarios	32	34	36	36	40	11,1%
Terminales	2	2	2	2	2	0%
Servicios al buque	0	0	0	0	0	
TOTAL	70	73	73	73	89	

GRÁFICO SOC. 10

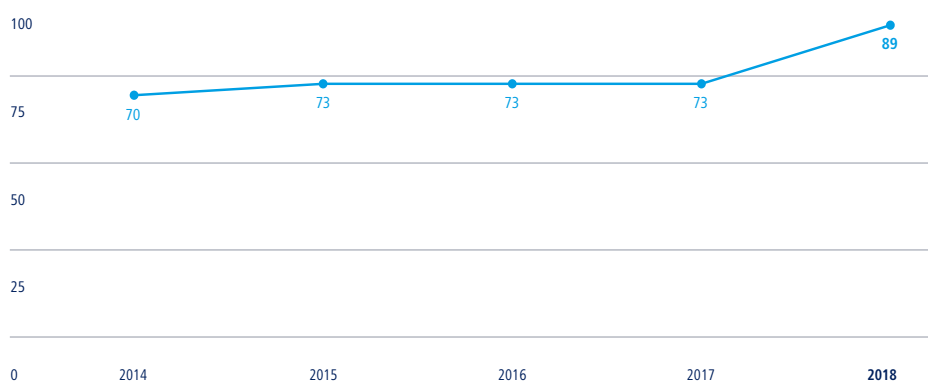
Evolución del número de empresas certificadas con la marca Efficiency Network, 2014-2018

TABLA SOC. 10

Compromisos de la marca Efficiency Network**Fiabilidad en las operaciones:**

Recogida/entrega de la mercancía en los plazos acordados con el cliente, con un margen de dos horas.

Embarque de la mercancía en la escala prevista según lo pactado.

Despacho aduanero en menos de 17 horas laborables.

Despacho de la mercancía con participación de los Servicios de Inspección en Frontera y SOIVRE en menos de 25 horas laborables.

Tramitación de autorización de entrada de mercancías peligrosas de exportación para garantizar el embarque previsto.

Notificación de la disponibilidad del conocimiento de embarque dentro de las 10 horas laborables después de la salida del barco.

Información y transparencia:

La Autoridad Portuaria de Barcelona, desde el Servicio de Atención al Cliente (SAC), facilita la información sobre las principales operaciones, fechas e incidencias relacionadas con la importación/exportación de la mercancía en un plazo no superior a 4 horas hábiles.

Publicación del muelle de atraque y terminal, para cruceros. Publicar en la web del Port el muelle de atraque con 1 mes de antelación y la terminal con 15 días naturales de antelación.

Fiabilidad en los servicios ofrecidos en el barco:

ENTRADA. Compromiso de no exceder en 2 horas el tiempo desde el aviso del barco a 1 hora de la boya, hasta la subida del práctico a bordo.

SALIDA. Compromiso de no exceder en 1 hora el tiempo desde que el barco esté preparado para salir, hasta la llegada de los servicios técnico-náuticos.

Compromiso de que la prestación de los servicios de recogida de residuos, *bunkering* y suministro de agua se iniciarán a la hora o franja horaria acordada y no retrasarán la salida del barco.

La autorización de despacho del barco estará a disposición del capitán o de su representante, como máximo, 2 horas antes de la salida prevista del barco.

Agilización en la obtención de la bonificación en la tarifa de recogida de residuos. El tiempo de tramitación de las bonificaciones (tipo B), no excederá de 15 días laborables.

Integridad de la mercancía:

No se producirán incidencias en la mercancía durante la estancia en el Port. En el caso de las importaciones, se entregará el contenedor con el mismo precinto con que salió de la terminal.

ESTUDIO Y COLABORACIONES CON OTRAS ENTIDADES DE PRESTIGIO

Estudio elaborado por el IESE

El 20 de noviembre de 2018, en el auditorio del IESE, se presentó el estudio «El valor aportado por la Marca de Calidad Efficiency Network a las organizaciones del Port de Barcelona», realizado por esta escuela de negocios, y que tiene por objetivo analizar el impacto de las buenas prácticas Efficiency Network en la competitividad del Port de Barcelona.

El estudio define los beneficios que aporta la certificación a las empresas logísticas del Port y los mecanismos que transmiten esta mejora derivada de la certificación.

El estudio, presentado ante 115 profesionales del Port, afirma que las empresas certificadas por la Marca de Calidad de Port de Barcelona registran un 9% más de actividad después de 3 años de certificación, y concluye que la Marca de Calidad del Port de Barcelona facilita la mejora continua y aporta valor a las cadenas logísticas.



Colaboración con AECOC

Con el objetivo de incorporar buenas prácticas en el sector de actividad portuaria, la Marca de Calidad busca alianzas con asociaciones líderes en el sector del transporte y la logística.

Una de estas alianzas se ha llevado a cabo con la Asociación AECOC, que agrupa a más de 29.000 empresas de España. Entre otras actividades, esta asociación desarrolla Guías de buenas prácticas logísticas (RAL), que son recomendaciones para las empresas dedicadas al transporte y la logística. El objetivo de esta colaboración con el Port de Barcelona ha sido introducir en los requisitos operacionales de la Marca de Calidad aquellas buenas prácticas que forman parte de las recomendaciones de AECOC para la logística (RAL) y que pueden aportar valor añadido a las empresas de la Comunidad Portuaria.

Del resultado de este trabajo se han obtenido más de 20 recomendaciones que la Marca de Calidad incorporará a los requisitos técnicos que posteriormente serán auditados.

Colaboración con otros puertos

El impacto que la Marca de Calidad genera el negocio portuario no pasa desapercibido fuera del entorno del Port de Barcelona, y durante 2018 otros puertos, tanto del entorno mediterráneo como de América Latina, han querido conocer más de cerca esta herramienta de mejora continua de la competitividad empresarial y logística.

Ha sido el caso del puerto de Génova (Italia), donde el mes de mayo el Port de Barcelona presentó la marca de Calidad en la Comunidad Portuaria. Fruto de esta presentación y posteriores reuniones de trabajo, la Comunidad Portuaria de Génova firmó un memorando para desarrollar un plan de calidad para la mejora del servicio, que tomará como modelo de referencia la Marca de Calidad del Port de Barcelona.

Por otra parte, el puerto de Veracruz ha sido auditado por la Marca de Calidad del Port de Barcelona para que poder seguir utilizando el modelo de trabajo del Port de Barcelona en cuanto al sistema de indicadores, auditorías de calidad, diseño de compromisos de eficiencia, etc. Así, en el mes de noviembre el puerto mexicano renovó su autorización para usar esta metodología por un período de 2 años más.

REFERENCIALES DE SERVICIO

Los Referenciales de Servicio son la apuesta de futuro en cuanto a la calidad en la prestación de servicios a todos los puertos, y el Port de Barcelona está plenamente implicado en su desarrollo para contribuir a un objetivo común: la mejora de la calidad de servicio oferta al cliente.

El Organismo Público Puertos del Estado es el responsable de elaborar y aprobar los Referenciales de Servicio Genéricos que, posteriormente, son adaptados a la realidad de cada puerto mediante la elaboración de los Referenciales de Servicio Específicos.

Los Referenciales de Servicio incluyen una serie de características y/o requisitos de servicio, el desempeño de los cuales permite a las empresas obtener una certificación que acredita la calidad de los servicios que prestan a sus clientes, para lo cual deben superar una auditoría de una empresa externa acreditada. Asimismo, estos Referenciales permiten que las organizaciones que participan en su desarrollo e implantación puedan diferenciarse del resto por una calidad más elevada en la prestación de los servicios y, al mismo tiempo, puedan transmitir a sus clientes el esfuerzo de mejora que se pretende.

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha liderado el desarrollo de diferentes Referenciales de Servicio Específicos en el Port de Barcelona para el tráfico de vehículos en régimen de mercancía, contenedores, graneles, crueros y Ro-Pax. [TABLA SOC. 11.](#)

TABLA SOC. 11

Terminales certificadas y fecha de certificación

TERMINALES CERTIFICADAS	Fecha certificado 2018
AUTOTERMINAL	26/07/2018
SETRAM	27/06/2018
BEST	08/11/2018
CREUERS DEL PORT	25/08/2018
ENGRANSA	31/10/2018
TEPSA	08/11/2018
DECAL	09/04/2018
TERQUIMSA	03/10/2018
CLH	23/06/2018

PORTIC

PortIC es la plataforma de comercio electrónico para todos los agentes de la Comunidad Portuaria de Barcelona, en la que los operadores implicados, públicos o privados, pueden hacer sus intercambios documentales y acceder a la información de manera sencilla. Esto facilita que las operaciones logísticas se puedan llevar a cabo de manera eficaz, rápida, segura, transparente y rentable.

La misión de PortIC es mejorar la competitividad de las empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona mediante una plataforma tecnológica que facilite la interacción entre todas ellas.

PortIC está participada por la Autoridad Portuaria de Barcelona, la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona y las entidades financieras e-La Caixa y Sabadell Atlántico.

La plataforma ofrece comunicación entre los diferentes operadores; simplifica y automatiza los procedimientos documentales; garantiza la confidencialidad de las comunicaciones y unifica estándares de comunicación y trazabilidad.

Los principales beneficios son:

- › Eficiencia. Reducción de tiempo en la búsqueda y el intercambio de información; menos errores de documentación.
- › Costes operativos. Disminución de la necesidad de mensajeros, llamadas telefónicas y recursos dedicados a la gestión de expedientes.
- › Costes tecnológicos. Reducción de los costes de desarrollo y mantenimiento de aplicaciones, mediante la utilización de una plataforma que actúa de interfaz entre los formatos de diferentes sistemas.
- › Crecimiento. Incremento de la capacidad de gestión de mercancías, mediante la oferta de herramientas para la planificación y programación en tiempo real; gestión proactiva de incidencias.
- › Valor al cliente. Mediante la oferta de nuevos servicios de valor añadido, como, por ejemplo, la información en tiempo real del estado de las mercancías o la posibilidad de cambio del servicio de transporte en cualquier momento.

Se estima que en el Port de Barcelona se realizan unos 19 millones de trámites de transacciones documentales. Desde el año 1995, cuando se inició el intercambio electrónico de documentos (EDI) en el Port de Barcelona, se ha pasado del soporte papel a realizar un 90,9% de los intercambios vía EDI en 2018 (un incremento del 4,3% respecto de 2017).

El crecimiento de PortIC es el resultado del esfuerzo de toda la comunidad portuaria con más de 260 clientes, 4.000 contenedores/día gestionados y más de 32 millones de mensajes en 2018.

TABLA SOC. 12

Porcentaje de trámites documentales realizados telemáticamente (tráfico de contenedores), 2013-2018

2013	2014	2015	2016	2017	2018	%
85,03%	85,76%	86,1%	86,8%	87,14%	90,9%	4,3%

1.098

CONSULTAS Y RECLAMACIONES
ATENDIDAS EN SAC

SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE (SAC)

El Servicio de Atención al Cliente (SAC) es uno de los vínculos directos del Port de Barcelona con el mercado. Su principal objetivo es dar transparencia y fiabilidad al paso de las mercancías por el Port de Barcelona con el reconocimiento de la figura del cliente final como uno de sus activos principales. Captar y trasladar las necesidades del mercado a la Autoridad Portuaria de Barcelona y su Comunidad Portuaria es otro de los objetivos, así como ofrecer a los importadores y exportadores la máxima información de los servicios y las infraestructuras disponibles.

El SAC da servicio a los clientes del Port de Barcelona a través de las siguientes herramientas y tareas:

- › Gestión de consultas y reclamaciones relativas al paso de la mercancía por el Port de Barcelona. También se atienden consultas sobre funcionamiento de la logística en el transporte de mercancías, administraciones (aduana, servicios de inspección, etc.), operadores (transitarios, agentes de aduanas, consignatarios), servicios (líneas regulares...), infraestructuras (ubicación de terminales, puntos de inspección ...) y equipamientos (escáner, depósitos, PIF).
- › Gestión de consultas sobre costos portuarios, con el análisis de los conceptos e importes de las facturas emitidas por los operadores logísticos y que generen alguna duda.
- › Se ofrece a los importadores, exportadores y operadores transparencia y trazabilidad sobre los circuitos documentales y los procesos físicos en las operaciones de importación y exportación de la mercancía que pasa por el Port de Barcelona, amplía información sobre el proceso documental de despacho, el estado físico de las mercancías, las inspecciones, etc.
- › Gestión de incidencias con la atención de las solicitudes, sugerencias, quejas o reclamaciones referentes al paso de la mercancía por el Port de Barcelona. Como interlocutor entre el propietario de las mercancías y la Comunidad Portuaria, el SAC es el encargado de atender, solicitar y, en su caso, liquidar el pago de los compromisos contemplados en la Marca de Calidad Efficiency Network. Una vez realizado el análisis de la reclamación, el SAC contacta con el propietario de la mercancía en un plazo no superior a 7 días hábiles para comunicarle si procede o no la recepción de una compensación económica por incumplimiento de alguno de los compromisos establecidos. Los límites de compensación están entre 80 y 500 euros, en función del compromiso no cumplido.

En el año 2018 el Servicio de Atención al Cliente (SAC) ha atendido un total de 1.098 consultas y reclamaciones. [TABLA SOC. 13](#) / [GRÁFICO SOC. 11](#).

TABLA SOC. 13

Evolución consultas y reclamaciones, 2016-2018

	2016	% s/total	2017	% s/total	2018	% s/total	%	%
Reclamaciones	528	46,2%	433	35,2%	512	46,6%	79	18,2%
Consultas	615	53,8%	797	64,8%	586	53,4%	-211	-26,5%
TOTAL	1.143		1.230		1.098			-10,7%

GRÁFICO SOC. 11

Consultas y reclamaciones del SAC



El número de reclamaciones atendidas ha sido de 512, lo que representa un 46,6% de las intervenciones del servicio y un incremento del 18,2% respecto del año anterior. Las temáticas que han generado más reclamaciones han sido los procedimientos documentales (35,5%), la integridad de la mercancía (23,4%) y la inspección (17,6%). El tiempo medio de cierre de las reclamaciones ha sido de 2,8 días, siendo la primera respuesta el mismo día o el día hábil posterior.

Por otra parte, se han atendido un total de 586 consultas, que representan un 53,4% de las intervenciones de este servicio y una disminución del 26,5% respecto 2017. El mayor número de consultas realizadas se corresponden con la inspección (39,9%), los procedimientos documentales (20%), otros servicios (7,8%) y los costes (7,8%). El tiempo medio de cierre de las consultas ha sido de 1,6 días siendo la primera respuesta el mismo día o el día hábil posterior. [GRÁFICO SOC. 12.](#)

Asimismo, se han realizado un total de 120 comunicaciones a los clientes sobre novedades que podían afectar a su logística, como, por ejemplo: actividades del Port de Barcelona en el SIL, misión empresarial, LOPD, puesta en marcha de las órdenes de transporte telemáticas, cambios o anomalías en la operativa (terminales, escáner, PortIC, PIF, APB...). [GRÁFICO SOC. 13.](#)

De las 512 reclamaciones atendidas en el SAC, 83 han sido susceptibles de análisis por parte de la Marca de Calidad Efficiency Network, y en 53 de los casos se ha procedido a compensar económicamente. [TABLA SOC. 14.](#)

En el transcurso del 2018 se han realizado un total de 17 jornadas temáticas (sobre temas aduaneros, comercio exterior, logística marítima...) dirigidas a importadores/exportadores, con la participación de 570 profesionales de más de 250 empresas.

Paralelamente, fuera del calendario anual de actividades, se han organizado 4 jornadas extraordinarias dirigidas a clientes finales y empresas de la Comunidad Portuaria, que han contado con 405 participantes profesionales de 235 empresas y han tenido las temáticas siguientes:

- › Jornada informativa sobre puesta en marcha de las órdenes de transporte telemáticas en el Port de Barcelona.
- › Estudio del código aduanero de la UE para las empresas con «domiciliación».

- › Seminario «Transporte para el futuro» (*Transport for Future*), con el European Shippers' Council.
- › Jornada informativa sobre la puesta en marcha del BCN Port Booking System.

Canales de comunicación

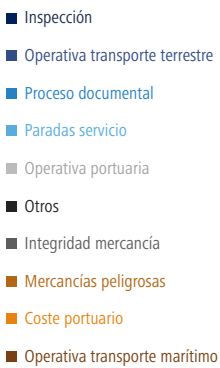
Presencial: Muelle de Barcelona, World Trade Center Barcelona Edificio Este - 3ª planta, 08039 Barcelona

Teléfono de contacto: 902 22 28 58 / Fax: 93 306 88 15

Horario: de lunes a jueves, de 09.00 a 17.00 horas, y viernes, de 08.00 a 15.00 horas

Correo de contacto: sac@portdebarcelona.cat

GRÁFICO SOC. 12



Tipología de reclamaciones recibidas en el SAC

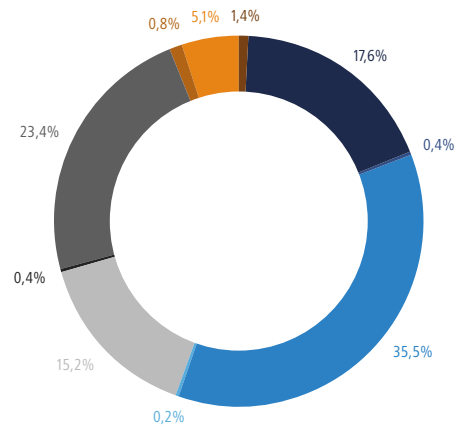


GRÁFICO SOC. 13

Evolución del número de comunicaciones del SAC, 2014-2018

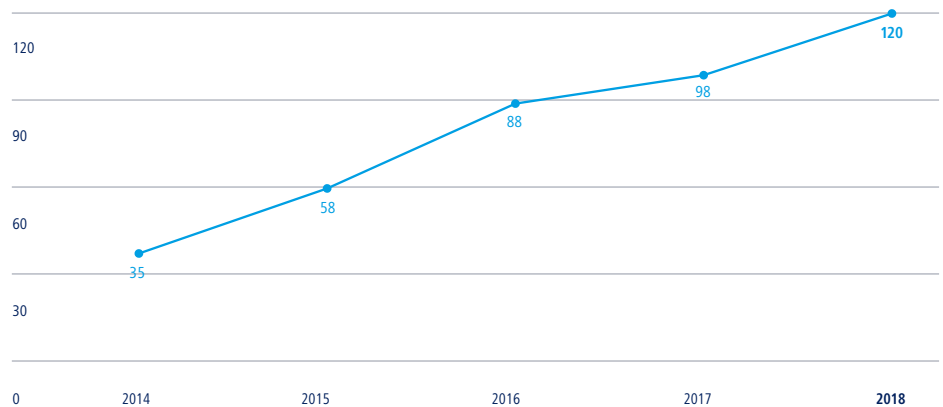


TABLA SOC. 14

Importe de las indemnizaciones Efficiency Network, 2016-2018

	2016	2017	2018	%
Reclamaciones SAC	528	433	512	18,2%
Susceptibles de Efficiency Network	176	101	82	-18,8%
Compensadas	126	78	53	-32,1%
Importe indemnización	19.871	12.500	10.774	-13,8%

82,7%

ORGANIZACIONES EVALÚAN
LA SATISFACCIÓN DE SUS CLIENTES

MEDIDA DE SATISFACCIÓN DE CLIENTES

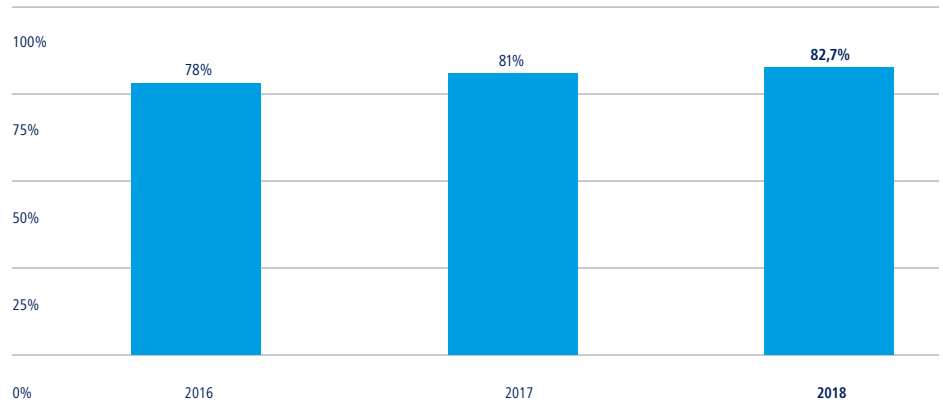
Las organizaciones participantes en esta Memoria son conscientes de la importancia de conocer la satisfacción del cliente. Medir su satisfacción permite conocer el desarrollo de una organización y los aspectos a mejorar.

El 82,7% de estas organizaciones ha evaluado la satisfacción de sus clientes durante el año 2018, un 3,3% más que el año 2017, cuando lo hizo el 79,4%.

Los principales mecanismos para conocer el grado de satisfacción del cliente han sido las encuestas a los clientes, seguidas por las visitas personales y/o reuniones. [GRÁFICO SOC. 14.](#)

GRÁFICO SOC. 14

Evolución del número de organizaciones que evalúan la satisfacción de los clientes, 2016-2018



Reclamaciones sobre temas económicos

Durante el 2018, las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial han recibido 51 reclamaciones relacionadas sobre temas económicos. Estas corresponden solamente a tres organizaciones, que han resuelto todas las reclamaciones recibidas dentro del mismo año y a través de los mecanismos formales.

Privacidad de los clientes y reclamaciones

La ley de protección de datos (LOPD) de carácter personal tiene como objeto garantizar y proteger lo que se refiere al trato de los datos personales, las libertades públicas y los derechos fundamentales de las personas físicas, especialmente los relativos a su honor ya la intimidad personal y familiar.

Durante el 2018 solo una organización de las adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial ha recibido una reclamación sobre la privacidad de los datos de sus clientes. En cuanto al SAC, no ha habido ninguna reclamación o queja relativa a la LOPD.

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN AL CIUDADANO Y USUARIOS DEL PORT

La Policía Portuaria es el colectivo especializado en proteger la seguridad ciudadana dentro del recinto portuario. Este cuerpo de seguridad realiza el control y vigilancia de la zona de servicio y de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario en diferentes ámbitos, que se detallan a continuación.

Ámbito de tráfico y seguridad vial

En el ámbito del tráfico se ha mantenido el número total de accidentes (178), con una subida de los que sólo han sufrido daños materiales. El número de personas heridas ha descendido un 50% (26) y no se ha registrado ninguna víctima mortal.

De los controles de alcoholemia realizados por control preventivo dentro de las campañas del Servicio Catalán de Tráfico (SCT) —a personas implicadas en accidentes o por infracciones, las cifras demuestran que han subido considerablemente los positivos, tanto en infracciones administrativas (+23%) como en las infracciones penales (+33,3%). Por otra parte, el control de estupefacientes positivos ha registrado un descenso del 22,2%. [TABLA SOC. 15.](#)

Se ha producido una disminución del 75% de las infracciones para acceder en sentido contrario por la salida P28, que han sido en total 106. Por otra parte, de las 5.135 denuncias por infracción al catálogo de infracciones del Port, el 85% han sido por infracciones de tráfico.

Ámbito asistencial

La accidentalidad laboral total se ha reducido un 16% (92 accidentes). Mucho más importante ha sido el descenso del número de personas accidentadas, que ha sido del 22%. Se han gestionado 731 servicios de ambulancias y se ha prestado auxilio a 607 ciudadanos.

Ámbito de seguridad ciudadana

Los datos indican un crecimiento del 6% en el número de diligencias por ilícitos penales (558 en total). A diferencia del año anterior, ha habido un repunte del 70% en el número de personas detenidas, mientras que el número de menores implicados ha bajado un 50%.

Dentro de este ámbito, la tipología de hechos que se producen es variada, siendo las más relevantes por los grupos de interés los hurtos y robos. [TABLA SOC. 16.](#)

Los hechos delictivos, que han aumentado un 14%, se han debido básicamente al incremento de identificaciones con resultados positivos, por averiguaciones de domicilio/paradero, y citaciones judiciales. El resto de indicadores se mantienen estables.

Ámbito administrativo

Por lo que respecta a la lucha contra la venta ambulante ilegal, si bien los últimos años la estrategia había sido la saturación de los espacios con agentes, a partir de abril de 2018 se modificó. Se pasó a planificar y coordinar más

TABLA SOC. 15

Evolución control alcoholemias y estupefacientes positivos, 2015-2018

	2015	2016	2017	2018	%
Control de alcoholemias	27	33	29	39	27,6%
Control de estupefacientes			9	7	-22,2%

TABLA SOC. 16

Evolución de los hurtos y robos, 2015-2018

	2015	2016	2017	2018	%
Hurtos	92	85	125	132	5,6%
Robos	9	12	11	17	54,5%

dispositivos sorpresa conjuntamente con la Guardia Urbana y los Mossos d'Esquadra, un mínimo de dos por semana, con el objetivo de intervenir el mayor número de productos.

Así, en nueve meses se han planificado 32 dispositivos, los cuales se han materializado 22. En estas actuaciones se han decomisado 8.337 kg de material, que han supuesto abrir un total de 1.022 actas administrativas (+10%). Durante el año se ha gestionado la destrucción de un total de 10,5 toneladas de material.

Ámbito portuario

El trabajo realizado en los controles de acceso ha permitido detectar y retirar 1.211 acreditaciones caducadas. Se han iniciado 108 expedientes de averías (CEA), de los que destacan 60 correspondiente a rotura de barreras de las intersecciones especiales ferroviarias.

La oficina de apoyo ha gestionado, entre otros, 5.620 registros de entrada y 693 de salida de documentación que afecta el servicio de policía. También se ha encargado del control y gestión de 4.754 permisos e incidencias del personal.

72%

ORGANIZACIONES CON
POLÍTICAS O PROCEDIMIENTOS
CONTRA LA CORRUPCIÓN

**LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y PRÁCTICAS DE COMPETENCIA DESLEAL**

Mediante estrategias anticorrupción se genera confianza en las relaciones comerciales y se trabaja para tener un entorno estable y seguro. Desde el punto de vista competitivo, ser una empresa ética facilita buenas relaciones laborales, permite acceder a nuevos mercados y posibilita alianzas con otras organizaciones públicas o privadas. Además, una empresa con una política anticorrupción bien implantada evitará riesgos de sanciones, multas o demandas.

De las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial, el 72% dispone de políticas o procedimientos sobre la lucha contra la corrupción. Ha habido un incremento considerable respecto del año anterior (58,7%). Los mecanismos que las organizaciones tienen, más allá del propio cumplimiento de la ley, son códigos de buen gobierno, reglamentos internos específicos, códigos éticos y procesos internos que contemplan los aspectos citados.

03.3

Sociedad

Las expectativas de los grupos de interés en relación a la repercusión que el Port de Barcelona tiene en la sociedad y en las comunidades locales son las siguientes: no entorpecer la movilidad de las zonas vecinas; garantizar la protección y seguridad de los usuarios del Port; disponer de una oferta de actividades deportivas y de ocio; poder acceder a patrocinio económico para actividades sociales y educativas; contar con servicios para las tripulaciones; y minimizar el impacto paisajístico del entorno portuario.

INICIATIVAS SOLIDARIAS DIRIGIDAS AL CIUDADANO

Navidad Solidaria

Un año más, se ha impulsado la iniciativa Nadal Solidari (Navidad Solidaria) en el Port de Barcelona. La decimotercera edición, celebrada entre el 11 y el 16 de diciembre, ha permitido llenar el contenedor del Port de Barcelona con 1.501 kilos de alimentos y 5.752 unidades de productos de higiene recabados entre las personas y organizaciones de la Comunidad Portuaria. [TABLA SOC. 17 / GRÁFICO SOC. 15](#)

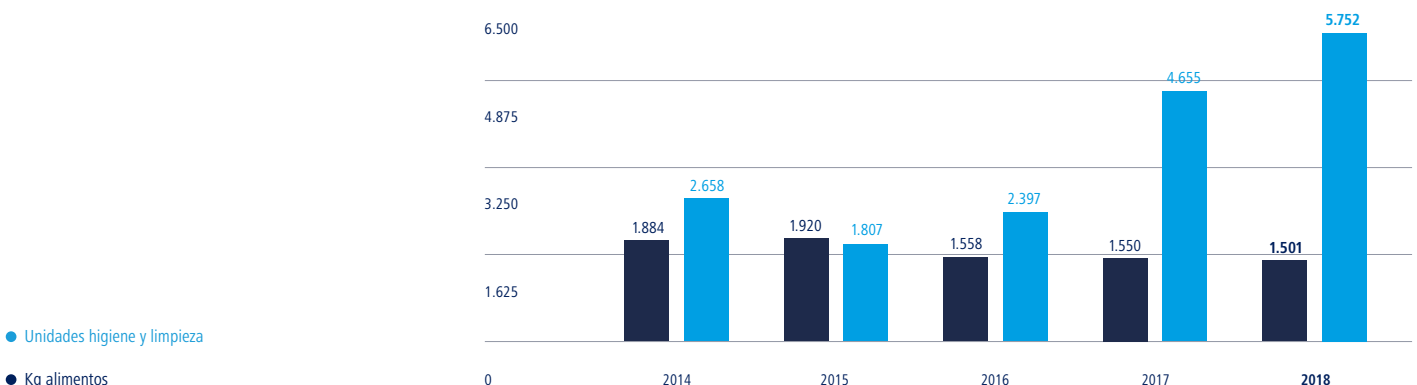
TABLA SOC. 17

Cantidad de productos recogidos por el proyecto Nadal Solidari, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Kg alimentos	1.884	1.920	1.558	1.550	1.501	-3,2%
Unidades higiene y limpieza	2.658	1.807	2.397	4.655	5.752	23,6%

GRÁFICO SOC. 15

Evolución cantidad de productos recogidos por el proyecto Nadal Solidari, 2014-2018



El cierre del contenedor tuvo lugar en las instalaciones de APM Terminals Barcelona, en un acto que contó con la participación de las siguientes personas: la presidenta, la directora de Relaciones Institucionales y Comunicación y el jefe de Desarrollo Corporativo del Port de Barcelona; el director, la directora de Recursos Humanos y el director de Relaciones Institucionales de APM Terminals Barcelona; la presidenta, la directora de Comunicación y el jefe de Logística de la Fundación Banco de Alimentos de Barcelona; la directora de Comunicación de la Fundación IReS y la coordinadora de los proyectos Casal en Familia y aférrate; la Coordinadora del Departamento de Integración Socio-Laboral de la Fundación CARAS y los colaboradores en logística Rody y Pablo. También asistieron las personas encargadas de la coordinación y logística de las donaciones.

Los alimentos recaudados se entregaron a la Fundación Banco de Alimentos de Barcelona, encargada de distribuirlos entre entidades benéficas sin ánimo de lucro, y los productos de higiene se entregaron a la Fundación IReS, responsable de distribuirlos entre entidades de acción social para hacerlos llegar a personas en riesgo de exclusión.

La campaña ha sido posible gracias a la colaboración de diferentes organizaciones de la Comunidad Portuaria: el grupo APM Terminals, que ha coordinado con la APB la campaña a nivel general y la carga y el transporte del contenedor (con Transportes Portuarios) hasta el Banco de Alimentos de Barcelona; la Fundación CARES, el personal de la que se ha encargado de organizar la logística de la recogida; las asociaciones profesionales de la Comunidad Portuaria de Barcelona (consignatarios, transitarios, estibadores, concesionarios, transportistas, agentes de aduana, etc.); el WTC Barcelona, ZAL Port y ESTIBARNA-SAGEP, que han realizado acciones de comunicación entre sus miembros y empresas.



Otras iniciativas sociales destacadas llevadas a cabo por parte de las diferentes organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial:

- › Donación de material informático no utilizado a entidades no lucrativas y ONG, lo que ha permitido que equipos informáticos obsoletos puedan ser utilizados en otros países.
- › Donación de juguetes usados a organizaciones no lucrativas, con el fin de fomentar el espíritu solidario, cooperación e inclusión social y laboral en los trabajadores y trabajadoras.
- › Proyecto INSERM, con la Federación Catalana de Vela, para favorecer la inserción laboral en el sector náutico de jóvenes en riesgo de exclusión.
- › Proyecto barrio, de adhesión a iniciativas de sostenibilidad en el barrio y comunidad cercana.
- › Adhesión a la Declaración de Luxemburgo para la creación de Empresas Saludables, favoreciendo un clima empresarial de desarrollo de competencias personales y profesionales.
- › Proyecto «Mismo trabajo, igual salario», para el fomento de la igualdad salarial dentro de las organizaciones.
- › Elaboración del dossier *Buenas Prácticas ODS 2018*, para fomentar y potenciar la igualdad de oportunidades a todos los niveles organizativos, trabajando la diversidad y la inclusión.
- › Adhesión a la campaña con el cumplimiento de los ODS.

COMUNIDAD LOCAL Y PERSONAS USUARIAS DEL PORT

El Port Vell al servicio de la ciudadanía

El Plan Especial del Port Vell, aprobado por la Comisión de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya en 1989, focalizaba sus objetivos en poner a disposición del espacio portuario más cercano a la ciudad para usos lúdicos, culturales y turísticos; integrar y dotar de algunas actividades y de algunos equipamientos destinados principalmente al distrito de Ciutat Vella, y abrir la ciudad al mar.

Han transcurrido treinta años y el territorio que quedó configurado tras las obras de transformación, lo que hoy se conoce como el Port Vell, ha crecido y adaptado sus usos a los cambios sociales y económicos, ha generado nuevas oportunidades e integrado formas renovadas de economía urbana, y se ha ponte al día para ofrecer nuevos servicios y espacios a la ciudadanía.

La coexistencia entre el ámbito portuario y el urbano, exige un diálogo fluido entre ambos entornos. En este sentido, la Gerencia Urbanística Port Vell del Port de Barcelona asume la tarea de velar por mejorar la integración y la convivencia entre el Port y la ciudad. Y lo hace a través de la participación en proyectos que potencian el patrimonio cultural y arquitectónico, así como la colaboración y generación de sinergias entre las empresas ubicadas en el territorio y las entidades de los barrios cercanos.

Entre otras acciones, el Port Vell también cede sus espacios públicos para acoger actividades organizadas por instituciones y asociaciones ciudadanas que —preservando los criterios de sostenibilidad social, económica y medioambiental— manifiesten un criterio cultural, social o deportivo.

El ejercicio 2.018 se ha participado en los siguientes actos y proyectos:

- › Ponencia de eventos del Ayuntamiento de Barcelona, que consiste en la coordinación de todos aquellos eventos de interés de ciudad.
- › Proyecto Marviva, para la recogida y caracterización de desechos marinos, conjuntamente con la Cofradía de Pescadores y la Agencia de Residuos de Catalunya.
- › Festival Barcelona 48 Horas Open House, con el objetivo de divulgar la arquitectura, el urbanismo y el diseño de la ciudad.
- › Proyecto PORT(A) VEÏNAL, con el Ayuntamiento de Barcelona, para la transformación del Paseo de Colón con usos vecinales y cotidianos.

Durante el 2018, también se ha colaborado con los siguientes eventos y actividades:

- › Apoyo a los eventos deportivos organizados dentro del recinto del Port Vell, como la Travesía a nado en el Port de Barcelona, la Copa de Europa de Aguas Abiertas, la Carrera Nocturna del Port de Barcelona, la Regata Maremagnum Trofeo Port de Barcelona, el Trofeo de Remo Ciudad de Barcelona, el «Correbarri», Pedalea por Unicef, la llegada de la antorcha de los Special Olympics o el tradicional primer baño del año.
- › Procesión marinera de la Virgen del Carmen.
- › Centenario del pailebot Santa Eulalia.
- › Iniciativa vecinal «Mesa de Empleo» del barrio de la Barceloneta.
- › Cesión de los espacios para las fiestas patronales de la ciudad y del barrio.
- › Fiesta ciudadana que se celebra en honor de la Patrona de la Rambla, la Virgen del Rosario, organizada por los Amigos de la Rambla.
- › Celebración del Día Internacional de la Música, con el Auditorio Nacional de Catalunya.





INICIATIVAS SECTORIALES INTERNACIONALES

World Ports Sustainability Program

El Programa de sostenibilidad de los puertos mundiales se basa en la iniciativa sobre el clima que comenzó la Asociación Internacional de Puertos (IAPH) en 2008.

En 2017, la IAPH decidió establecer un Programa Mundial de Sostenibilidad de Puertos, que se lanzó oficialmente en marzo de 2018 durante un acto que tuvo lugar en el puerto de Amberes.

Guiado por los 17 ODS de las Naciones Unidas, el programa quiere mejorar y coordinar los futuros esfuerzos de sostenibilidad de los puertos de todo el mundo y fomentar la cooperación internacional con socios en la cadena de suministro.

El Programa los ODS en cinco temas: clima y energía, alcance comunitario y diálogo puerto-ciudad, gobernanza y ética, infraestructura resiliente y seguridad y protección.

31.352

VISITANTES ESCOLARES EN EL MUSEO
MARÍTIMO DE BARCELONA

GENERACIÓN DE CONOCIMIENTO

El Museo Marítimo de Barcelona con la ciudadanía

El Museo Marítimo de Barcelona es un espacio para la interpretación y difusión de la cultura marítima catalana de forma innovadora, participativa y cercana a la sociedad y al territorio, mediante la investigación, conservación y salvaguarda del patrimonio. Quiere ser una institución de referencia de la cultura marítima mediterránea, abierta y accesible a toda la sociedad, y cooperativa con las personas y las organizaciones.

Los programas del Museo que giran en torno a la zona portuaria están dirigidos en parte a los estudiantes, aunque en la actualidad se desarrolla una oferta destinada al público general que pretende dar a conocer la historia del Port y su actividad actual, el mundo de la pesca a Barcelona y la transformación del litoral de la ciudad. A lo largo del año 2018, el Museo Marítimo de Barcelona ha acogido un total de 31.352 visitantes escolares.

Por otra parte, el Museo cuenta con una flota de diez embarcaciones al servicio de los diferentes proyectos y actividades que se llevan a cabo y que constituye un patrimonio vivo con una gran carga histórica que, sin duda, favorece que los participantes lleven asociada una buena imagen del Port.

TABLA SOC. 18.

TABLA SOC. 18

Oferta del Museo Marítimo de Barcelona por ámbitos

Patrimonio marítimo	Tipología y características de los diversos tipos de barcos: de mercancías, de pasajeros, de pesca y de recreo. Embarcaciones propias de nuestro litoral. Técnicas de pesca y del arte de la navegación y sus cambios a lo largo del tiempo. La pesca en Barcelona.
Patrimonio histórico	Interrelación de la ciudad de Barcelona con el mar: los barrios surgidos por la actividad portuaria y marítima. Elementos del patrimonio histórico relacionados con el mar.
Realidad portuaria de Barcelona	El Port y sus infraestructuras actuales. Comunidad Portuaria. Tráfico de mercancías en el Port y su distribución a través de la red de comunicaciones. Contextualización del puerto de Barcelona en el mercado mundial. Plan Delta y la bocana del Port Vell.

INNOVACIÓN ABIERTA**Port Innova - Barcelona Port Hackathon**

La tercera edición del Port Innova - Barcelona Port Hackathon tiene por objetivo fomentar la cultura de la innovación conectando el mundo educativo con el tejido empresarial portuario y sus problemáticas reales.

En esta edición, los retos se organizaron en cuatro áreas de innovación del Port de Barcelona:

- › Reto de la movilidad, presentado por la dirección de Turismo del Ayuntamiento de Barcelona, centrado en cómo mejorar la movilidad de los cruceristas en el Port y en la ciudad.
- › Reto social, planteado por la Fundación Navegación Oceánica Barcelona (FNOB), enfocado a cómo hacer de la vela una actividad preferida en Barcelona.
- › Reto logístico, presentado por Barcelona Europe South Terminal (BEST), sobre la introducción de la tecnología de cadena de bloques o *blockchain* al negocio marítimo y las cadenas logísticas.
- › Reto medioambiental, planteado por el Port de Barcelona, centrado en el desarrollo de herramientas para la recogida de residuos flotantes con sistemas remotos y/o de inteligencia artificial.

El 26 de abril se celebró la semifinal donde los tres proyectos elegidos para pasar a la final fueron los siguientes:

- › Reto medioambiental. Proyecto para desarrollar una plataforma que permita a los trabajadores del Port de Barcelona y peatones avisar sobre cualquier incidencia medioambiental que detecten. Presentado por el Instituto Poblenou.
- › Reto social. Proyecto basado en la utilización de la realidad virtual para acercar el mundo de la vela a los más pequeños. Presentado por el Instituto Poblenou.
- › Reto de la movilidad. Aplicación que permite a los cruceristas optimizar el tiempo durante su visita a Barcelona, así como elaborar rutas personalizadas. La aplicación permite que el usuario gane tiempo para visitar lugares recomendados según sus gustos. Presentado por el Instituto Ausiàs March.

Social Chain

Del 5 al 7 de junio se celebró el Salón Internacional de la Logística y la Manutención 2018 (SIL) en la Feria de Barcelona. El Port de Barcelona estuvo presente con un stand propio donde se desarrollaron seminarios técnicos y tablas redondas relacionadas con los ámbitos Business, Smart y Green Port.

El 7 de junio se celebró un programa de conferencias bajo el título «Social Chain» (Cadena social), con el objetivo de poner en valor la importancia de las personas para alcanzar los cambios que supone la gestión sostenible de un Port.



Espacio de *networking* de la economía azul

El 7 de noviembre se celebró en Barcelona Activa una sesión de *networking* (establecimiento de contactos) de la «economía azul» con el objetivo de dar a conocer el sector marítimo como un ámbito de actividad generadora de oportunidades profesionales presentes y de futuro. Dirigida a personas en procesos de orientación profesional, búsqueda de empleo y mejora profesional, personas empresarias/emprendedoras y personas técnicas en orientación profesional.

El programa se articuló en los siguientes bloques temáticos:

- › Contexto sobre el sector con el objetivo de dar a conocer los ámbitos de actividad que lo configuran, las tendencias generadoras de empleo y los perfiles profesionales más demandados.
- › *Networking* en el cual un experto propuso diversas dinámicas entre todas las personas participantes en la sesión con el objetivo de crear contactos entre interesados en el sector.
- › Tabla redonda con la participación de cuatro empresas del sector (APM Terminales, Marina Barcelona 92, Laren 2000 y OneOcean Port Vell) que explicaron cuáles son los perfiles que demandan, qué es lo que valoran de estos perfiles y cuáles son los canales de reclutamiento y los procesos de selección para la captación de talento.

La economía azul es uno de los principales motores económicos de la ciudad de Barcelona y ofrece oportunidades de empleo con buenas condiciones y con futuro.



SERVICIOS A LA TRIPULACIÓN

El Comité de Bienestar del Port de Barcelona

Entre los servicios a las tripulaciones destacan los desarrollados desde el Comité de Bienestar del Port de Barcelona. Este Comité vela porque los tripulantes de los barcos que llegan a la ciudad encuentren unos servicios adecuados y que den respuesta a sus necesidades, siendo el instrumento que implementa el compromiso del Estado con el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre Trabajo Marítimo de 2006. Toda la Comunidad Portuaria está interpelada en esta respuesta, si bien el ente encargado de dar la asistencia más operativa es el Centro Stella Maris del Apostolado del Mar de Barcelona, que abrió sus puertas en 1927.

El Comité está formado por la Autoridad Portuaria —que tiene la presidencia permanente—, el Instituto Social de la Marina, la Capitanía Marítima de Barcelona, la Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona, la Asociación de Empresas Estibadoras portuarias de Barcelona, la Corporación de Prácticos de Barcelona, la Asociación de Capitanes de la Marina Mercante, la Sociedad de Jefes y Oficiales de Máquinas, Remolcadores de Barcelona, la Cofradía de Pescadores de Barcelona, la Federación Internacional de Trabajadores del Transport (ITF) y Stella Maris, que tiene la secretaría permanente.

En el año 2018 el Comité del Bienestar se ha reunido en dos ocasiones y ha coordinado dos actividades principales: el Día de la Gente del Mar de la Organización Marítima Internacional (OMI) y las XXXI Jornadas de la Gente del Mar.

Día de la Gente de Mar de la OMI

El 25 de junio se celebró a nivel mundial el Día de la Gente de Mar (*Day of The Seafarer*), que pretende poner en valor el papel de los marinos repartidos por todo el mundo.

El puente Porta de Europa se iluminó de color azul para conmemorar esta efeméride y el acceso al Museo Marítimo de Barcelona fue gratuito durante todo el día.

XXXI Jornadas de la Gente del Mar

El 10 de noviembre se celebró una nueva edición del tradicional Torneo de Fútbol Sala, que este año convocó a seis equipos provenientes del ámbito marítimo portuario de Barcelona y sirvió para resaltar el espíritu deportivo y la convivencia más allá del entorno de trabajo habitual de la gente de mar.

El 15 de noviembre, en el Instituto Social de Marina, tuvo lugar una jornada con las siguientes presentaciones:

- › «Diálogos a pie de muelle» explicó la actividad celebrada el 27 de septiembre en la terminal APM del Port y que sirvió para compartir las inquietudes que tienen las tripulaciones durante su estancia en el puerto y de qué

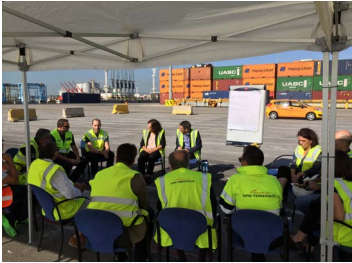
manera los diferentes colectivos de tierra pueden contribuir a satisfacer las necesidades de las tripulaciones.

- › «¿Wi-Fi en el Port? Lo que representa para las tripulaciones y las posibilidades desde el punto de vista técnico» contó con las intervenciones de Jerónimo Dadin, de Stella Maris, que recordó la importancia que tiene para las tripulaciones el hecho de disponer alguna conexión wifi, y de Albert González, Jefe de Gestión de Servicios del Departamento de Sistemas de Información de la Autoridad Portuaria, que informó sobre los planes para implantar una red wifi de cobertura portuaria y de los retos que ello supone.
- › «¿Puede la espiritualidad ayudar al bienestar de la gente de mar?» explicó la aportación de la espiritualidad a la felicidad y al bienestar emocional de las tripulaciones, a través de las intervenciones de Joan Hernández Serret, profesor del Instituto superior de Ciencias Religiosas de Barcelona, y oponente Aponte, presidente de la Coordinadora de Entidades Budistas de Catalunya. El Apostolado del Mar de Barcelona Stella Maris ofrece atención a los tripulantes de los barcos que disponen de poco tiempo para salir a tierra y tienen una gran necesidad de comunicarse con sus familias. Estas han sido las principales actividades y actuaciones durante el 2018:

- › La residencia ha tenido una ocupación de 7.085 camas, que representa una actividad del 65,9%. Se han alojado 684 personas del ámbito marítimo de 43 nacionalidades.
- › Se han realizado 2.589 visitas a barcos de 46 banderas, para dar la bienvenida a los tripulantes y interesarse por sus necesidades, llevar información, publicaciones, planos de la ciudad y del Port y facilitar el servicio de transporte de Stella Maris gratuito en la ciudad. Un total de 4.923 marineros han hecho uso del servicio de transporte.
- › El Club es donde los marineros disponen de bar, juegos, conexión a internet, teléfono, cambio de moneda, capilla, biblioteca y bazar. También se ofrece asistencia y asesoramiento en general. El número de tripulantes que ha visitado el club es de 3.023.
- › Un total de 3.744 marineros han utilizado la oficina para los buques de crucero, ubicada en la Estación Marítima Internacional C. El servicio más solicitado ha sido el uso de internet y wifi y se han vendido 1.100 tarjetas de teléfono.
- › Se han organizado 26 partidos de fútbol y 11 de baloncesto para tripulantes de barco de cruceros. Han participado 525 tripulantes.
- › Se ha entregado un promedio mensual de 16 tiqués gratuitos para comedores públicos y se ha prestado ayuda económica por un importe de 2.895 euros.
- › Entre las celebraciones de ámbito religioso destacan la fiesta de la Epifanía, la celebración Ecueménica, la fiesta de la Pascua, la bendición de la nueva terminal de cruceros de Carnival, la procesión de la Virgen del Carmen y la fiesta de Navidad.
- › Se ha distribuido material religioso entre los tripulantes (rosarios, cuadernos de reflexión para la Cuaresma y Adviento, ejemplares del Nuevo Testamento...) y se han celebrado 7 misas a bordo de buques de crucero y 30 semanas de embarque de curas a barcos.



- › El Centro de los Derechos del Marino, donde trabajan 3 abogados, ofrece una respuesta ágil y práctica a situaciones conflictivas que puedan tener los marineros.



Diálogos a pie de muelle

El 27 de septiembre de 2018 se celebró la actividad «Diálogos a pie de muelle» en las instalaciones de APM Terminals del Port de Barcelona. Enmarcada dentro de las 31 Jornadas de la Gente del Mar que organiza el Comité de Bienestar del Port de Barcelona, tuvo por propósito generar un diálogo entre los diferentes actores que intervienen en la operativa de carga y descarga del buque con la intención de recoger peticiones y ofrecimientos entre los participantes para mejorar el bienestar de las tripulaciones sin perder de vista la eficiencia de las operaciones.

Las principales necesidades de la tripulación son las siguientes: disponer de tiempo para salir y visitar la ciudad, tener facilidad de comunicación al llegar a Port (telefonía e internet) y recibir una mejor acogida de las tripulaciones cuando llegan a Port. En este ámbito se formularon una serie de peticiones y ofrecimientos por parte de los asistentes.

Premio Puerto del Año

El Port de Barcelona quedó entre los seis finalistas al premio Puerto del Año de los Internacional Seafarers' Welfare Awards 2018, que distingue las mejores compañías, organizaciones y particulares que ofrecen servicios e instalaciones los marineros que recalán en Port. Estos premios tienen el apoyo de la Organización Marítima Internacional (IMO en inglés), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF en inglés), Organización Internacional del Trabajo (ILO en inglés) y Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA en inglés).

El Port de Barcelona ha sido el único finalista entre los puertos mediterráneos, lo que le sitúa un año más como referente regional en asistencia a las tripulaciones cuando sus barcos amarran en el puerto.

48%

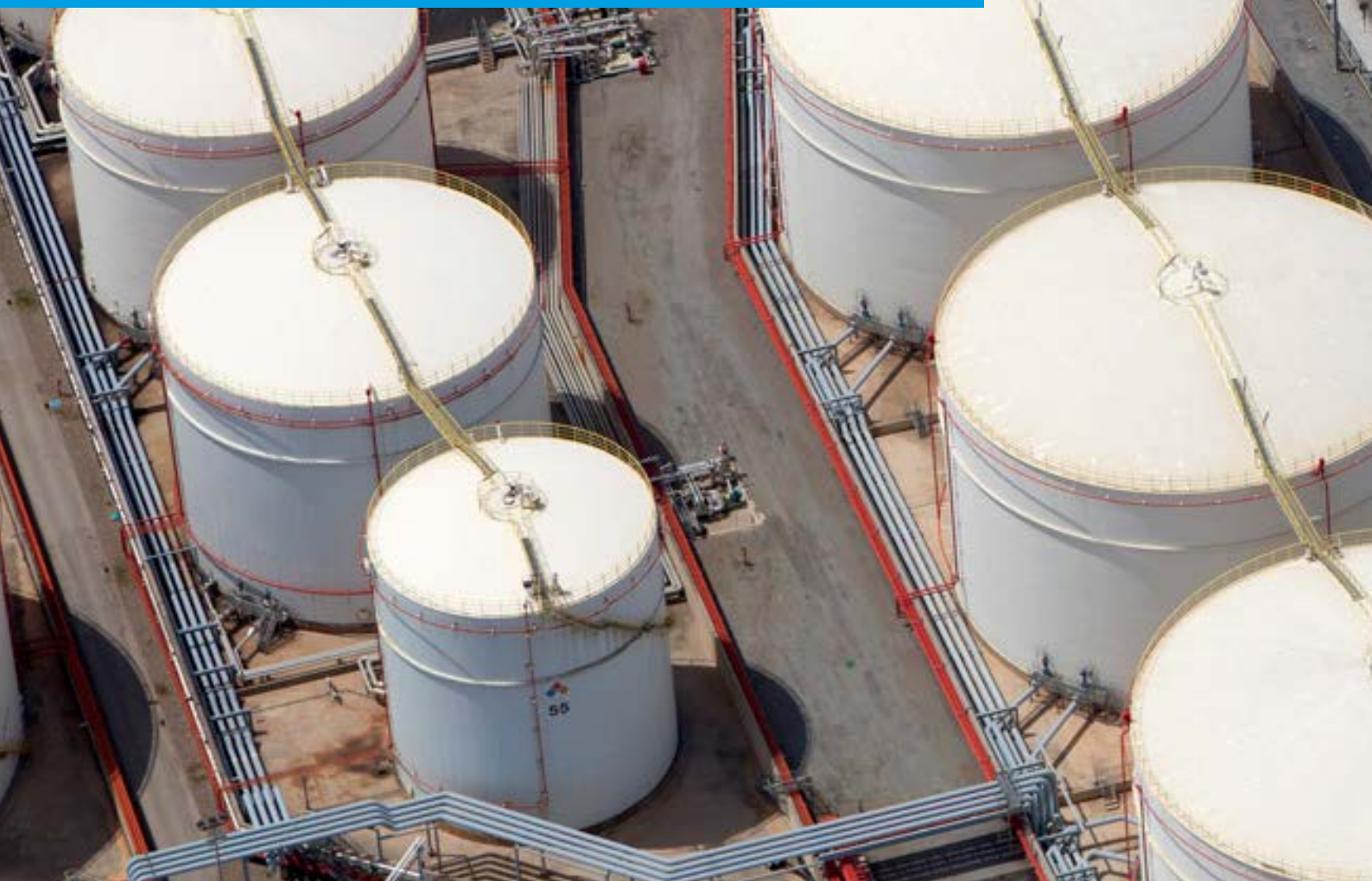
ORGANIZACIONES CON ACCIONES
DE PATROCINIO O DONACIONES

PATROCINIOS Y DONACIONES

En el año 2018 el 48% de las organizaciones que han respondido el cuestionario de la Comunidad Portuaria informó haber realizado patrocinios y/o donaciones en el ámbito social y educativo, lo que representa un incremento del 11,5% respecto del año 2017. El importe total aportado por las organizaciones que han realizado acciones de patrocinio y/o donaciones este año ha sido de 2.532.280 euros.

Desarrollo del
valor ambiental

04



CRECIMIENTO, COMPETITIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD

Cuidar del entorno natural, reducir los impactos negativos y promover buenas prácticas ambientales en el seno de la Comunidad Portuaria es un reto diario en el cual el Port hace años que trabaja y se marca objetivos ambiciosos.

Los grupos de interés para los que el desarrollo del valor ambiental es relevante son los clientes, las administraciones públicas, las instituciones y la sociedad. Los aspectos materiales a los que se refiere han sido los consumos de energía y agua, las emisiones, los efluentes y residuos, el transporte y la prevención de riesgos ambientales.

Las principales expectativas de los grupos de interés son la reducción de emisiones, el fomento de transporte sostenible, la prevención de riesgos y la corrección de incidencias y los sistemas de gestión ambiental certificados dentro de la Comunidad Portuaria.

En 2018 se ha hecho especial énfasis en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire, en el uso del gas natural licuado y en la descarbonización y transición energética.

ORIENTADOS A LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Ser un puerto moderno y competitivo, en un entorno globalizado, significa integrar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en la dirección y gestión del Port de Barcelona. Avanzar hacia una mejor calidad de las aguas, el aire y la diversidad de fauna y flora, utilizar energías lo más limpias posibles y minimizar los riesgos ambientales son aspectos estratégicos en los que se invierten esfuerzos y recursos.

Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos. Aunque este objetivo está centrado en la accesibilidad al agua potable y el saneamiento de aguas en países en vías de desarrollo, no se puede dejar de mencionar el esfuerzo en la reducción de los residuos, la prevención de vertidos y la limpieza de las aguas.

- › Más de 30 km de colectores y 16 estaciones de bombeo para el saneamiento de aguas portuarias.
- › 365 días al año de servicio de recogida y retirada de residuos flotantes de la lámina de agua.
- › Control y seguimiento de la calidad del agua y de los sedimentos.



Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos. Se apuesta por la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, al tiempo que se promueve la inversión en infraestructuras sostenibles y tecnologías de energía no contaminante.

- › Participación en 5 proyectos piloto de introducción del gas natural como combustible de movilidad.
- › Transformación de 26 camiones a gas natural que regularmente realizan su actividad en la zona portuaria.
- › Estudio del potencial de generación renovable en la zona portuaria.

Tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

El Port y su Comunidad Portuaria están atentos a todos los riesgos medioambientales que puede conllevar la actividad portuaria con el objetivo de prevenirlos y minimizarlos al máximo posible.

- › Impulso de grupos de trabajo relacionados con la sostenibilidad.
- › Suscripción y adhesión a acuerdos voluntarios en materia de reducción de emisiones relacionados con el cambio climático, como los Acuerdos voluntarios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) o el programa World Ports Climate Action Plan.
- › Potenciación de la intermodalidad del ferrocarril y el transporte marítimo de corta distancia o *short sea shipping* para reducir los GEI.

Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. La gestión prudente del mar es esencial para un futuro sostenible. El Port es en la medida que el mar se convierte en su aliado. Cuidar del mar es cuidar de la actividad portuaria.

- › Control de las operaciones de riesgo para la calidad de las aguas.
- › Vigilancia de las comunidades bentónicas.
- › Control de la introducción de especies invasivas.

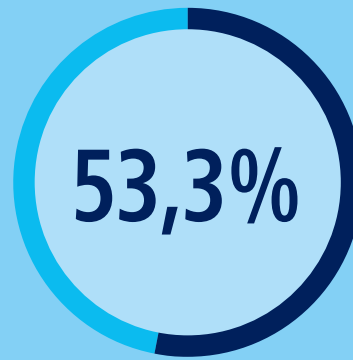
Sobre los datos incluidos

Todos los datos sobre consumos de energía y agua, efluentes y residuos, emisiones de gases, transporte y movilidad sostenible, ecología y diversidad, ruido ambiental y controles de residuos son globales para el conjunto de organizaciones del Port de Barcelona. Estos datos provienen de los sistemas de control de datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y se reportan mensualmente en la web del Port de Barcelona.

Los datos que hacen referencia a certificaciones en sistemas de gestión ambiental, a proyectos en I+D+i, a gasto e inversión en sostenibilidad ya iniciativas de carácter ambiental provienen de los datos sectoriales, es decir, de las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial que han respondido el cuestionario.

156.800

MILES DE EUROS DE AHORRO EN EXTERNALIDADES



ORGANIZACIONES
CERTIFICADAS EN SISTEMAS
DE GESTIÓN AMBIENTAL



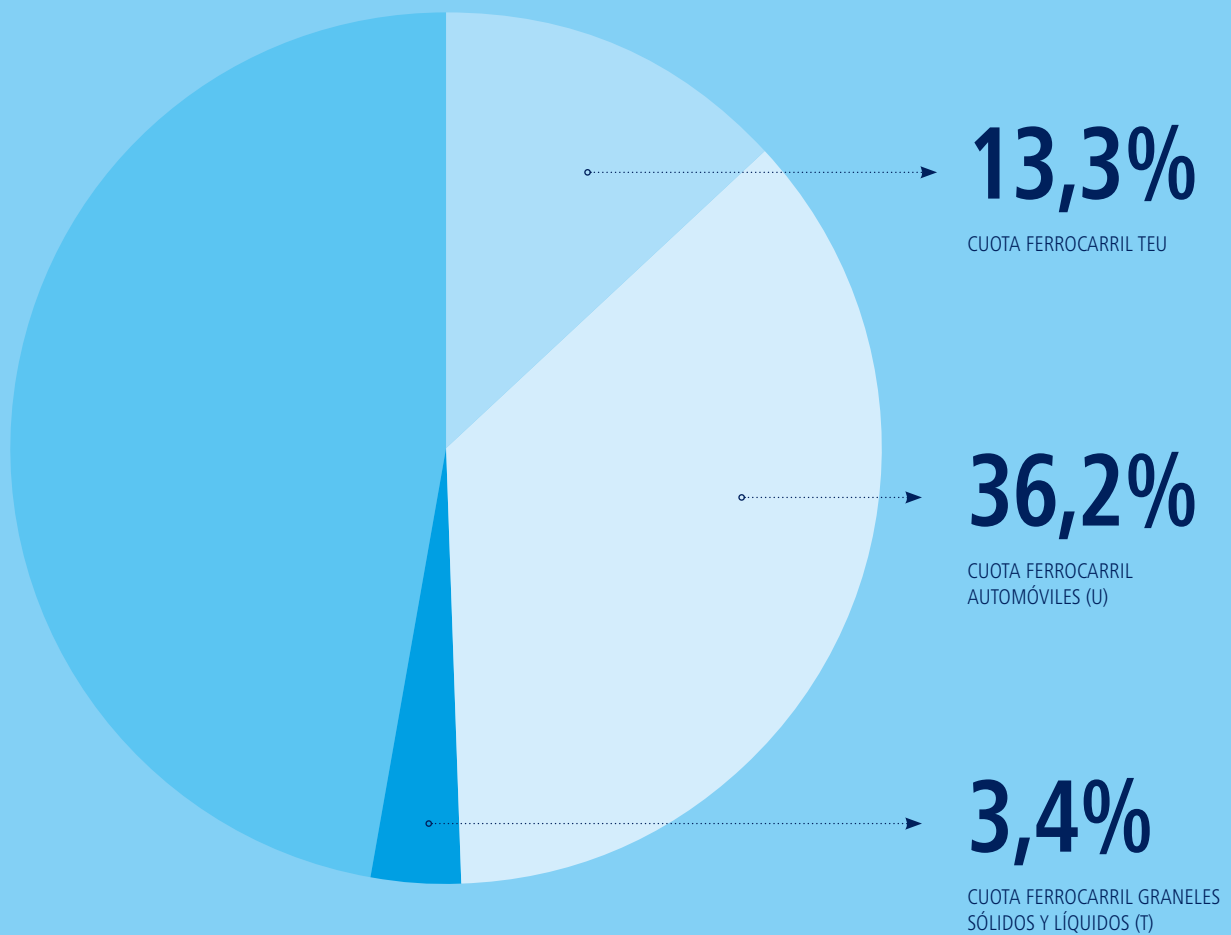
PROMEDIO DE GASTO
EN MEDIO AMBIENTE
S / TOTAL DEL GASTO



PROMEDIO DE INVERSIÓN
EN MEDIO AMBIENTE
S / TOTAL DE LA INVERSIÓN

1.244,7

MILES DE EUROS BONIFICADOS A BARCOS
POR BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES



04.1

Principales actuaciones en medio ambiente

El Port de Barcelona identifica anualmente los impactos de la actividad portuaria, tanto para las condiciones normales como para las de emergencia. Bajo este análisis se observa que el mayor impacto ambiental está asociado a la actividad portuaria en materia de contaminación atmosférica, generación de aguas residuales portuarias y residuos, así como consumos de materias y energía.

Aspectos ambientales significativos en condiciones normales de operación:

- › Residuos que podrían conllevar riesgo de contaminación del suelo y agua, como sólidos de barco (MARPOL V), aguas oleosas de barco (MARPOL I) y aguas de limpieza de tanques (MARPOL II), y residuos en talleres de terminales y concesiones.
- › Consumos de recursos no renovables principalmente de electricidad en terminales.
- › Emisiones atmosféricas que podrían provocar daños a la salud y bienes como, emisión de partículas por movimiento de tierras en obras, para vehículos y maquinaria y en operaciones con graneles sólidos; de gases y partículas para barcos y embarcaciones durante la navegación y estancia en el Port y por transporte terrestre.
- › Cambio climático por emisiones de GEI de embarcaciones, de camiones y por consumo de combustibles y electricidad.
- › Biodiversidad: introducción de especies invasivas por incrustación en casco y descarga de agua de lastre.

Aspectos ambientales significativos en condiciones de emergencia (accidentales):

- › Vertido de aguas residuales portuarias que podrían provocar daño a los ecosistemas durante las operaciones de *bunkering*, productos líquidos desde barco durante las operaciones, accidente o fuego en barco...
- › Contaminación del suelo en vertidos o fugas en depósitos que contaminen el suelo.
- › Incidencias ambientales donde las principales podrían ser la autorización de mercancías peligrosas fuera del horario laboral, vertidos en zonas de servicio marítimo, grandes flotantes y residuos en dársenas y derrames sólidos y líquidos en calzada.

04.2

Consumos de energía y agua en el recinto portuario

EVOLUCIÓN DE LOS CONSUMOS DE ENERGÍA Y AGUA

Energía

Durante el 2018 el consumo total de energía de las organizaciones ubicadas dentro del recinto portuario, que han participado en el Plan de Sostenibilidad Sectorial, ha sido de 172.670.696 kWh (+0,6%), cifra muy similar a la del año anterior.

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) gestiona actualmente 119 puntos de suministro eléctrico en el recinto del Port de Barcelona, entre los que se incluyen instalaciones de alumbrado público, edificios, estaciones de bombeo, faros, garitas policiales y puertas de acceso al territorio portuario, servicios de la red ferroviaria... Del total de consumo eléctrico de la APB, excluido el relativo a los edificios propios, un 46% corresponde al recinto portuario.

La distribución de este consumo en función de la tipología de suministro se puede observar en la [TABLA AMB. 01 / GRÁFICO AMB.01](#).

Para cumplir con el objetivo de reducción progresiva del consumo eléctrico, la APB aplica los siguientes criterios:

- › Modernización de la red de alumbrado público.
- › Cambio de luminarias en tecnología LED para luminarias con consumos continuos o superiores a 10 horas diarias.
- › Incorporación de medidas y acciones para aumentar la eficiencia energética de climatización en edificios.

Agua

Las organizaciones que participan en el Plan de Sostenibilidad Sectorial han declarado para el 2018 un consumo de agua dentro del recinto portuario de 639.660,87 m³, un 4,6% menos que el año 2017.

La Autoridad Portuaria de Barcelona gestiona 96 puntos de suministro de agua en el recinto del Port de Barcelona, entre los que se encuentran garitas de control de acceso, contadores para el suministro de agua a barcos, generales red APB, riegos, estaciones de bombeo, locales de la APB... [TABLA AMB. 02 / GRÁFICO AMB. 02](#).

Del volumen total de agua consumida de suministros de la APB, más del 75% ha sido destinada al abastecimiento de agua a terceros (principalmente barcos). En el caso del territorio portuario se realiza bien desde la red gene-

ral de distribución propia de la APB, bien desde directamente de la red de las compañías distribuidoras de agua (actualmente AGBAR y Aguas del Prat, dependiendo del territorio municipal).

Durante el 2018 se han dado de alta los siguientes suministros: instalación de riego de la urbanización de la nueva Terminal E, en el muelle Adossat y servicios comunes y aparcamiento de los edificios de la concesión Port Nou, en el muelle Adossat.

Para reducir el consumo de agua de riego, la APB aplica los siguientes criterios:

- › Priorización de especies vegetales ornamentales autóctonas y xerófitas, de fácil arraigo y pocos requerimientos de riego.
- › Sistema de riego por goteo para pies de árboles o arbustos.
- › Especies de césped resistentes a la sequía y con poca demanda de riego.
- › Sistema de riego con contadores parciales y progresiva implantación de control remoto para detectar fugas mediante la fijación de umbrales máximos de caudal por período de tiempo.

TABLA AMB. 01

Consumo eléctrico en el recinto portuario (gestionado por APB), 2016-2018

	2016		2017		2018		
	kWh	%	kWh	%	kWh	% s/total	%
Alumbrado público	1.858.958	26,3%	1.743.562	25,7%	1.747.183	25,7%	0,2%
Edificios de la APB	3.916.634	55,4%	3.721.040	54,9%	3.674.051	54%	-1,3%
Bombeos	286.382	4,1%	288.894	4,3%	317.714	4,7%	10%
Faros	78.872	1,1%	83.597	1,2%	79.957	1,2%	-4,4%
Servicios auxiliares	925.734	13,1%	941.639	13,9%	989.940	14,5%	5,1%
TOTAL	7.066.530	100%	6.778.732	100%	6.808.845	100%	0,4%

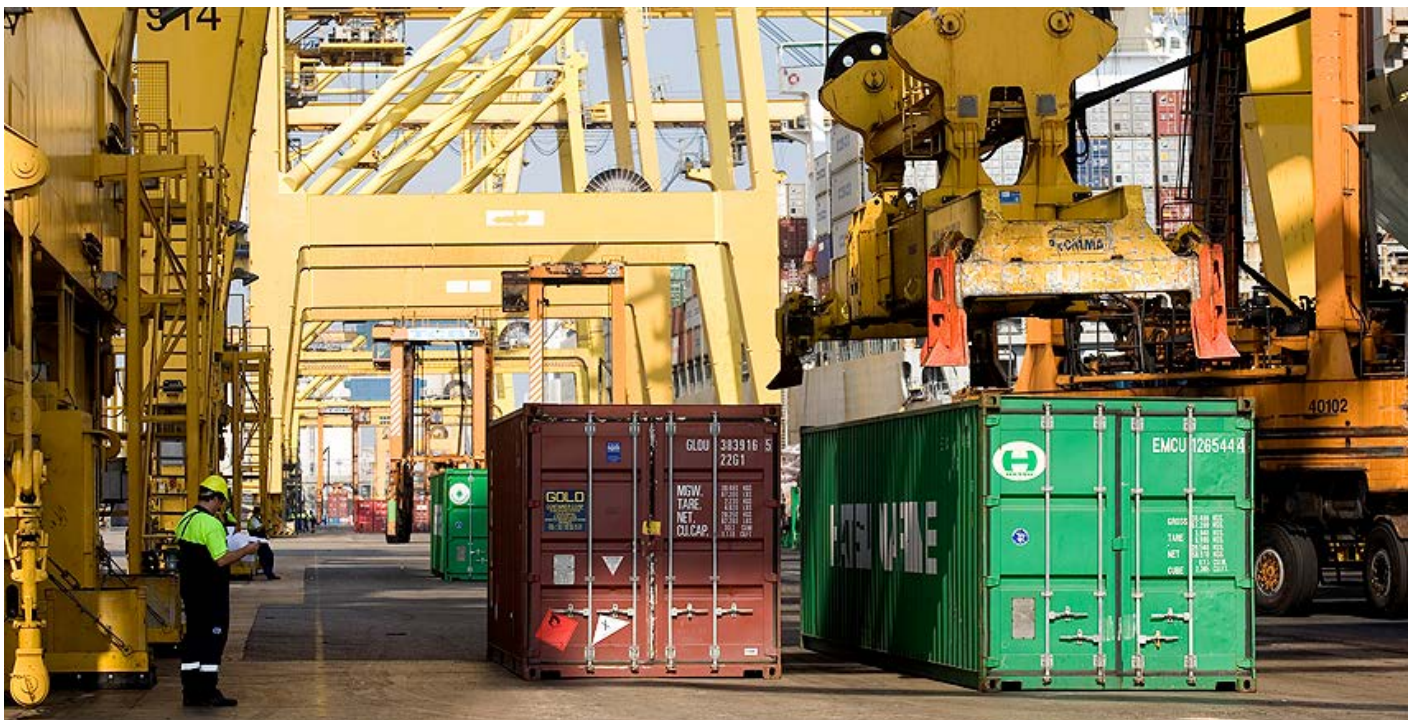


GRÁFICO AMB. 01

Consumo eléctrico en el recinto portuario (gestionado por APB), 2016-2018

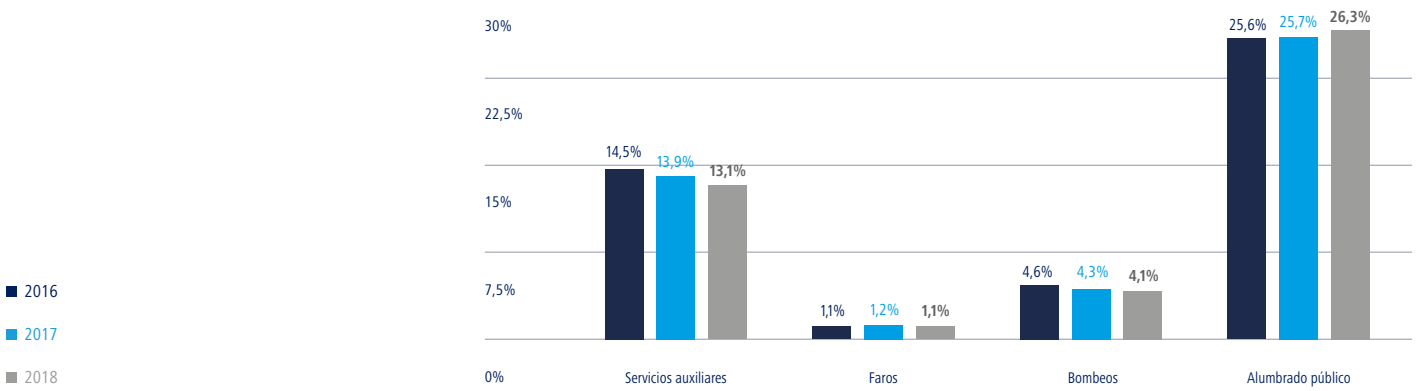


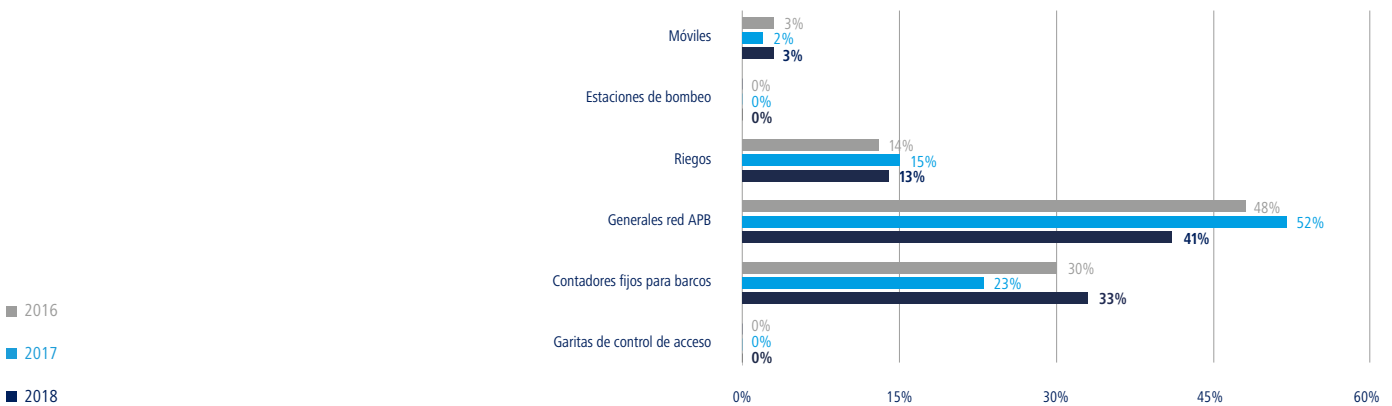
TABLA AMB. 02

Consumo de agua en el recinto portuario según tipo de suministro (gestionado por APB), 2016-2018

	2016		2017		2018		
	m ³	%	m ³	%	m ³	% s/total	
Garitas de control de acceso	433	0,2%	697	0,3%	356	0,2%	-48,9%
Edificios de la APB	13.975	6%	19.473	7,4%	19.190	7,9%	-1,5%
Contadores fijos para barcos	69.306	29,6%	60.361	22,9%	80.418	33,3%	33,2%
Generales red APB	112.906	48,2%	136.498	51,7%	99.251	41,1%	-27,3%
Riegos	30.579	13%	40.913	15,5%	33.778	14%	-17,4%
Estaciones de bombeo	193	0,1%	40	0%	204	0,1%	410%
Móviles	6.264	2,7%	5.478	2,1%	7.761	3,2%	41,7%
Locales APB	804	0,3%	583	0,2%	632	0,3%	8,4%
TOTAL	234.460	100%	264.043	100%	241.590	100%	-8,5%

GRÁFICO AMB. 02

Consumo de agua en el recinto portuario según tipo de suministro (gestionado por APB), 2016-2018



04.3

Emisiones de gases a la atmósfera

PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

Desde 2016, el Port de Barcelona aplica el Plan de Mejora de la Calidad del Aire a través de diversas acciones encaminadas a la reducción de las emisiones de gases contaminantes y partículas en suspensión.

El Plan, aprobado por el Consejo de Administración del mes de julio de 2016, reúne 53 acciones concretas y específicas, agrupadas en 9 líneas de trabajo:

- › Emisiones de barcos.
- › Emisiones del tráfico rodado.
- › Emisiones de maquinaria de terminal (vehículos fuera de carretera).
- › Potenciación del transporte ferroviario y del *short sea shipping*.
- › Emisiones de la manipulación de graneles sólidos.
- › Nuevos accesos viarios y ferroviarios.
- › Emisiones de las obras portuarias.
- › Movilidad sostenible del conjunto de empresas ubicadas en el Port.
- › Adecuación y actualización de las redes de vigilancia de la calidad del aire del Port.

Para cada una de estas líneas de actuación se han planteado acciones concretas y factibles a implantar en tres fases: fase inmediata, corto plazo y medio plazo. Se prevé que en 2020 la mayoría de acciones estén en pleno desarrollo.

Estaciones de control

Para la vigilancia de la calidad del aire en el entorno portuario, se dispone de una red de estaciones meteorológicas y de una red de estaciones de control de la contaminación con captadores de partículas en suspensión PM_{10} (partículas en suspensión de diámetros inferiores a $10\mu m$) y $PM_{2,5}$, así como de analizadores automáticos para la medición de gases contaminantes.

- › La red meteorológica del Port consta de un total de 8 estaciones dotadas de sensores de velocidad y dirección de viento; 3 de ellas equipadas además con sensores de lluvia, temperatura y humedad relativa, presión atmosférica y radiación solar.
- › La red de captadores de alto volumen (CAV) secuenciales del Port consta de 8 unidades: 5 captadores que recogen muestras de partículas en suspensión PM_{10} y 3 captadores para $PM_{2,5}$. El captador de partículas PM_{10}

de la estación situada en el Port Vell forma parte de la Red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica de la Generalitat de Catalunya y, por tanto, sus valores de inmisión tienen carácter oficial, siendo el resto de captadores para mediciones indicativas.

- › 3 estaciones automáticas que miden la concentración en aire ambiente de contaminantes gaseosos como los óxidos de nitrógeno y el dióxido de azufre.
- › En la estación Unidad Móvil han sido incorporados adicionalmente un analizador de BTX (benceno, tolueno y xileno) y otro analizador de ozono (O₃).

Emisiones de la actividad portuaria

La estimación de las emisiones de gases contaminantes de las actividades portuarias realizada por la APB, concluye que las emisiones de los barcos son las más significativas y representan más del 95% del total de las emisiones de óxido de nitrógeno y partículas en suspensión.

Aualmente, se revisan y actualizan las emisiones utilizando la metodología de cálculo consensuada con el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya. Estas emisiones representan un 7,6% de la contaminación del aire de la ciudad para NO_x y un 1,5% para PM₁₀.

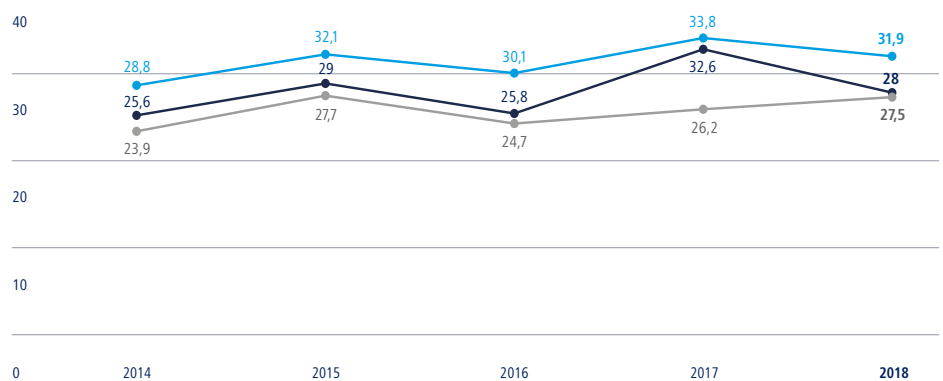
La calidad del aire del entorno portuario muestra una mejora desde los inicios de los años 2000, momento en el que se inició el seguimiento de los niveles de inmisión de los principales contaminantes.

TABLA AMB. 03

Concentración media de PM₁₀, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Port Vell	23,9	27,7	24,7	26,3	27,5	4,9%
Dársena Sud	28,8	32,1	30,1	33,8	31,9	-5,8%
ZAL 2	25,6	29	25,8	32,6	28	-14,2%

GRÁFICO AMB. 03

Concentración media de PM₁₀, 2014-2018

● Dársena Sud

● ZAL 2

● Port Vell

Los valores de concentración de partículas en suspensión PM₁₀, que dependen mucho de la realización de obras o de operaciones con graneles sólidos, en general se pueden considerar bajos. Los valores más altos corresponden a la estación de Dársena Sud, influenciada por el tráfico rodado. La referencia del valor límite diario es 50 g/m³, que no puede superarse en más de 35 ocasiones por año. [TABLA AMB. 03 / GRÁFICO AMB. 03.](#)

La referencia del valor límite anual es de PM_{2,5}. [TABLA AMB. 04 / GRÁFICO AMB. 04.](#)

Los niveles de concentración de dióxido de azufre son bajos. La actual normativa europea fija el umbral máximo de 125 g/m³ de media diaria que no puede superarse más de 3 días al año. [TABLA AMB. 05 / GRÁFICO AMB. 05.](#)

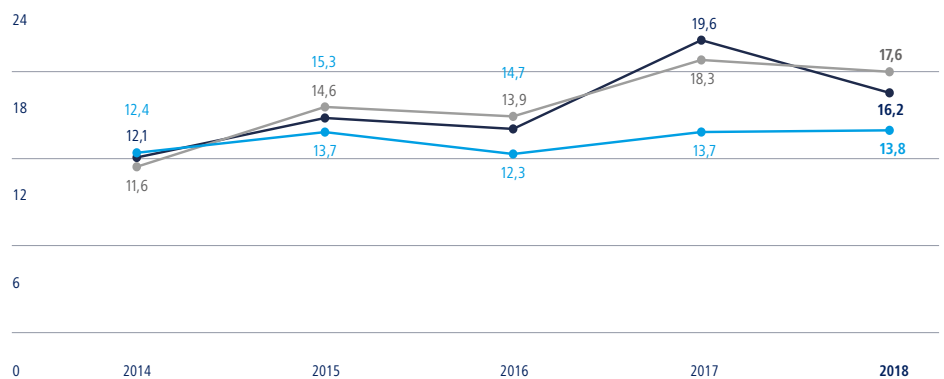
Los niveles de óxidos de nitrógeno presentan valores elevados de media mensual —el nivel de referencia está en 40 g / m³—, especialmente en la ubicación Port Vell de la Unidad Móvil. [TABLA AMB. 06 / GRÁFICO AMB. 06.](#)

TABLA AMB. 04

Concentración media de PM_{2,5}, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Port Vell	12,4	13,7	12,3	13,7	13,8	0,7%
Dársena Sud	11,6	15,3	14,7	18,3	17,6	-3,8%
ZAL 2	12,1	14,6	13,9	19,6	16,2	-17,3%

GRÁFICO AMB. 04

Concentración media de PM_{2,5}, 2014-2018

● Dársena Sud

● ZAL 2

● Port Vell

TABLA AMB. 05

Concentración media de SO₂, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Port Vell	3,1	2,2	2,1	2,1	2,1	2,4%
Dársena Sud	3,5	4	3,3	2,6	2,1	-19,2%

GRÁFICO AMB. 05

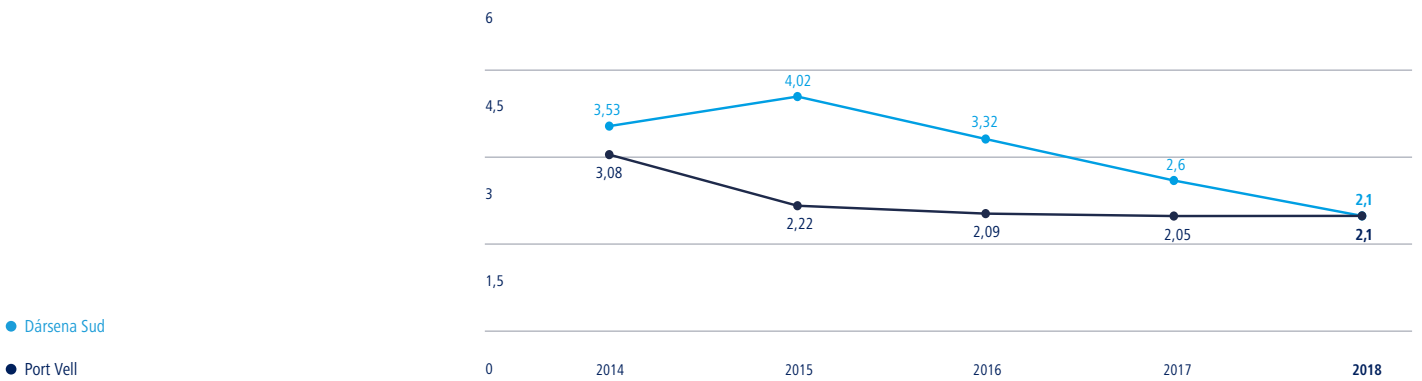
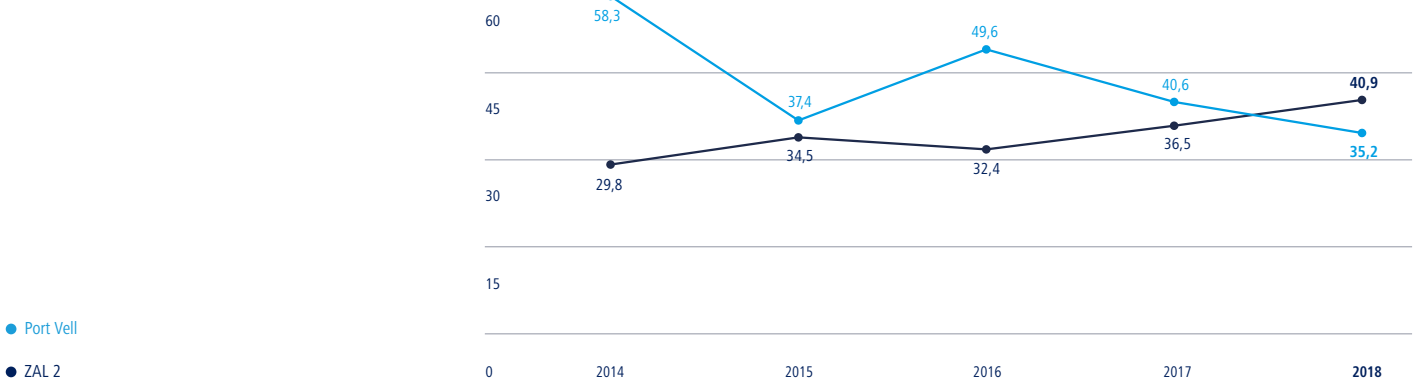
CONCENTRACIÓN MEDIA DE SO₂, 2014-2018

TABLA AMB. 06

Concentración media de NO₂, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Port Vell	58,3	37,4	49,6	40,6	35,3	-13,1%
Dársena Sud	29,8	34,5	32,4	36,5	40,9	12,1%

GRÁFICO AMB. 06

Concentración media de NO₂, 2014-2018

ACTUACIONES PARA LA MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE ATMOSFÉRICO

En este apartado sólo se hace una relación de las principales actuaciones, ya que el detalle se encuentra en otros apartados de esta memoria.

Tipo de actuaciones

- › Intermodalidad: el fomento del modo marítimo y ferrocarril en el transporte de mercancías, desde o hacia el Port, es una forma de reducir las emisiones de gases contaminantes y partículas respecto del transporte por carretera.
- › Promoción de la gasificación: en 2018 el Port ha inaugurado una estación de suministro de gas natural licuado (GNL) y gas natural comprimido (GNC) para camiones y vehículos ligeros. Asimismo, ha finalizado la regulación interna sobre el servicio portuario de suministro de combustible GNL a buques mediante gabarras o camiones cisterna.

El Port de Barcelona participa en 5 proyectos piloto de introducción del gas natural como combustible de movilidad, subvencionados con fondos europeos del programa CEF y FEDER:

- › CLEANPORT, liderado por Balearia y Naturgy. Tiene previsto finalizar en 2019 y consiste en la incorporación de un motor de gas natural como motor auxiliar de un ferry de pasajeros que realiza la ruta entre Barcelona y Palma de Mallorca.
- › CORE LNGas, liderado por la APB y con 3 subactividades: motor generador de gas natural móvil para conectar eléctricamente el barco Audace de la naviera Suardiaz durante sus escalas en el Port; diseño de un remolcador propulsado por gas natural y la previsión de infraestructuras de suministro y los aspectos de seguridad relacionados; y transformación de dos motores diésel de una máquina de la terminal de contenedores APM Terminals a dos motores de gas natural, cuyas pruebas están previstas para 2019.
- › REPORT, liderado por la APB y consiste en la transformación a gas natural de 26 camiones que regularmente realizan su actividad en la zona portuaria.
- › También se trabaja para la reducción de las emisiones en diferentes puntos del Port y de las actividades que se llevan a cabo:
 - › Reducción de las emisiones de barcos. Como principal fuente de emisión de la actividad portuaria, entre las actuaciones emprendidas en este sentido destaca la promoción del gas natural como combustible de movilidad, el incentivo a los barcos con mejor desarrollo ambiental, la construcción de infraestructuras de conexión eléctrica a barco en algunos muelles para sustituir los motores auxiliares durante la estancia del buque en el puerto, el establecimiento de un esquema de bonificaciones a los barcos más limpios...
 - › Movilidad sostenible. Dentro del recinto portuario se promueve del servicio de bus para el transporte de las personas ubicadas en las empresas de la zona de servicio del Port.



- › Control de las operaciones de graneles sólidos. La mayor parte de este tráfico se manipula en instalaciones cerradas, dotadas de sistemas de protección contra el viento y, en algunos casos, bajo aspiración y filtrado del aire. Cuando la manipulación se realiza a muelle abierto (muy limitada en el Port de Barcelona) se dispone de una ordenanza de operaciones y atraques que incluye buenas prácticas exigibles a los operadores de descarga / carga y manipulación de graneles sólidos. Entre las condiciones se incluye la parada operativa cuando el viento supera un determinado umbral de velocidad.
- › Control ambiental de obras. Todas las obras promovidas por la APB están sometidas a una vigilancia ambiental externa independiente del contratista que verifica el cumplimiento de las condiciones de prevención y minimización de la contaminación establecidas en el proyecto y vigila el impacto que la realización de las obras tiene sobre el entorno.
- › Nuevos accesos viarios y ferroviarios al Port. Una vez ejecutados y en servicio, los nuevos accesos permitirán alejar los tráficos de mercancías de entrada y salida del recinto portuario del centro urbano, lo que disminuirá las congestiones y por tanto, la contribución de las emisiones a la calidad del aire de la ciudad.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

Los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) son a nivel global, con independencia del lugar en el que se emiten. Casi todos los sectores industriales y de servicios tienen asociadas emisiones de GEI originadas por el consumo energético, la generación de residuos y la movilidad.

Adoptar estrategias para reducir las emisiones de GEI es cada vez más una necesidad para los puertos, ya que estos representan nodos de la cadena logística de transporte de mercancías y contribuyen a la huella de carbono de los productos que pasan por ellos.

Asimismo, los clientes de la mercancía cada vez se preocupan más por la huella de carbono del ciclo de vida de sus productos y demandan nodos y rutas de distribución de sus productos materiales que sean bajos en emisiones de GEI, ya que el transporte es la mayor contribución a la huella de carbono de muchos productos.

El Port de Barcelona implementa una estrategia climática específica para reducir las emisiones de GEI.

Adhesión a los acuerdos voluntarios de la OCCC

El Port de Barcelona está adherido a los Acuerdos voluntarios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero promovidos por la Oficina Catalana de Cambio Climático (OCCC) de la Generalitat. Con la firma de este acuerdo en 2012, la organización se comprometió a reducir gradualmente las emisio-

nes directas e indirectas (de ámbito II) originadas por el consumo de combustible de su flota de 120 vehículos, 2 embarcaciones y algunos generadores, así como también a reducir su consumo eléctrico.

En 2018 las emisiones de CO₂eq atribuibles a la Autoridad Portuaria de Barcelona ascendieron a 318 toneladas, de las cuales 224 correspondieron al consumo de combustibles para movilidad y 94, para calefacción.

Suministro de energía renovable

Desde el 2017, las emisiones indirectas atribuibles al consumo eléctrico quedan compensadas por la compra del 100% de energía renovable suministrada a través de la empresa comercializadora.

La transición energética se basa en tres ejes básicos: la generación de energías de origen renovable, los sistemas de almacenamiento para adecuar el uso de esta energía en caso de demanda y la gestión inteligente del nuevo sistema para hacer un balance lo más eficiente posible entre oferta y demanda. Esta transición se aplica sobre el transporte, edificaciones y actividades industriales.

En el año 2018 se ha iniciado el estudio del potencial de generación renovable en la zona portuaria desde energía fotovoltaica y eólica, tanto en las instalaciones de terminales u operadores como en las infraestructuras y edificaciones propias de la APB.

Proyecto «BCN Cero Carbono»

Proyecto que se puso en marcha en 2014 y que consiste en inventariar las emisiones de GEI de las actividades estrechamente relacionadas con el paso de las mercancías por el Port, reducir al máximo sus emisiones y compensar aquellas que no pueden ser minimizadas.

Inicialmente el proyecto se centra en mercancías movidas en contenedor y en el transporte de automóviles, así como en la actividad crucerística del Port.



World Ports Climate Action Plan

En 2018 el Port de Barcelona se adhirió a la iniciativa World Ports Climate Action Plan (WPCAP) promovida por los principales puertos del mundo y que tiene como objetivo fijar las bases para acelerar la descarbonización de la actividad portuaria y del transporte marítimo y cumplir con el compromiso de la Organización Marítima Internacional (OMI) de lograr en 2050 una reducción del 50% de emisiones de gases de efecto invernadero respecto del año 2008.

En la iniciativa, en la que participan los puertos de Vancouver, Los Ángeles, Long Beach, New York, Hamburgo, Amberes, Rotterdam, Gotemburgo y Buzan, se organiza en 5 grupos de trabajo orientados a aspectos concretos.

El Port de Barcelona lidera el grupo dedicado a suministro de electricidad y combustibles tipo cero emisiones en el barco desde el muelle, a la vez que participa como socio en el grupo de combustibles sostenibles para barcos.

Ecocalculadora

Los clientes de la mercancía y agentes de la cadena logística cada vez están más interesados en conocer las externalidades ambientales, con el fin de integrarlas en la toma de decisiones sobre las rutas del transporte.

Para responder a esta inquietud, el Port de Barcelona ha puesto a disposición de las empresas propietarias de la mercancía y los operadores logísticos una herramienta que calcula las emisiones de CO₂ de sus rutas del transporte y de las rutas alternativas más eficientes desde el punto de vista medioambiental (<http://www.portdebarcelona.cat/es/web/port-dels-negocis/ecocalculadora>).

Como resultado se obtiene una propuesta de ruta marítima entre el puerto del *foreland*, el Port de Barcelona y la localización europea, con las distancias y las emisiones de CO₂ totales y para cada modo de transporte. Estos resultados se pueden comparar con los de una ruta alternativa a través de otro puerto europeo. Las rutas se representan sobre Google Maps y se puede generar un informe de los resultados para exportar o imprimir.

Promoción del short sea shipping

La Escuela Europea Intermodal Transporte es el centro europeo de referencia para la formación en logística y transporte intermodal. Su objetivo es promover en transporte intermodal como base para el desarrollo de una logística sostenible en Europa.

04.4

Efluentes y residuos

MEJORA DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS

Las aguas portuarias suelen ser receptoras de las descargas de aguas residuales de las zonas urbanas e industriales cercanas y de los vertidos de los residuos industriales procedentes de las propias instalaciones del Port.

En Barcelona el desarrollo del puerto ciudadano (Port Vell) ha supuesto una mayor exigencia para mejorar el aspecto y la calidad de las aguas de las dársenas.

Red de saneamiento portuaria

Una de las principales acciones encaminadas a mejorar la calidad de las aguas portuarias fue la construcción de la red de saneamiento de aguas residuales del Port con una longitud total de más de 30 km de colectores y 16 estaciones de bombeo.

La red conecta mediante 14 puntos con el colector interceptor metropolitano que la conduce a las estaciones de tratamiento del Llobregat y del Besós. La gestión de la red se realiza por telecontrol a través de sensores térmicos y de hidrocarburos, boyas de nivel en las estaciones de bombeo y actuadores en las bombas.

Red de saneamiento de la ciudad

La progresiva disminución de las descargas del sistema unitario de saneamiento de la ciudad de Barcelona en episodios de lluvia ha sido otro factor de mejora de calidad de las aguas.

Las aportaciones de materia orgánica en las dársenas por estas descargas del sistema de saneamiento de la ciudad han disminuido un 75% desde 1995, gracias a las actuaciones de contención y laminación de avenidas y a la conexión entre cuencas de saneamiento que ha ido realizando la ciudad durante estos años.

Limpieza de las aguas portuarias

El Port de Barcelona presta el servicio de recogida y retirada de residuos flotantes de la lámina de agua mediante embarcaciones especializadas todos los días del año en horario diurno. [GRÁFICO AMB. 07](#) / [GRÁFICO AMB. 08](#).

GRÁFICO AMB. 07

Residuos recogidos de la lámina de agua (t), 2014-2018

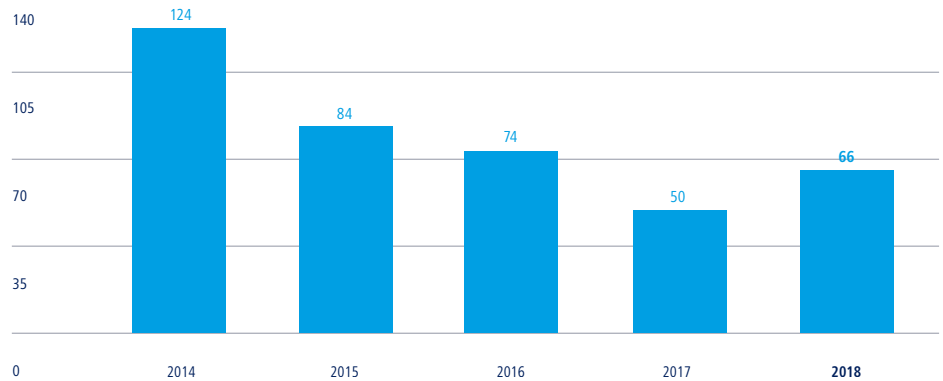
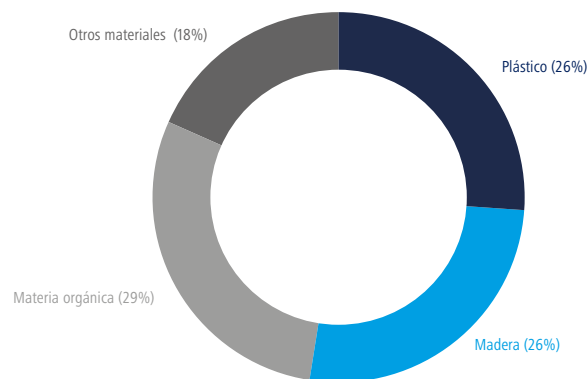


GRÁFICO AMB. 08

Tipología de residuos



Seguimiento de la calidad de las aguas

Durante el 2018, el Port de Barcelona ha continuado realizando la vigilancia de la calidad de las aguas portuarias dentro del marco del Plan de Vigilancia de las Masas de Agua Litorales de Catalunya aprobada por la Agencia Catalana del Agua. [TABLA AMB. 07](#) / [TABLA AMB. 08](#) / [TABLA AMB. 09](#).

Seguimiento de la calidad de los sedimentos

El fondo marino portuario recibe y acumula parte de las aportaciones resultantes de la actividad portuaria y de la de zonas industriales y urbanas cercanas, además de ser un reservorio de contaminación histórica por vertido de actividades realizadas en el pasado.

Es por ello que la calidad de las aguas también se vigila a través del seguimiento de la composición y la calidad de los sedimentos del fondo marino, los compuestos inorgánicos y orgánicos cuyo mantienen un equilibrio dinámico con las capas de agua más profundas.

Las condiciones mesotróficas típicas del Port, que limitan la concentración de oxígeno disuelto en las proximidades del fondo, facilitan los entornos reductores que provocan la liberación de metales pesados y otros contaminantes de los propios sedimentos.

El Port de Barcelona se encarga del seguimiento de la calidad de los sedimentos mediante campañas periódicas de toma de muestras en varias

TABLA AMB. 07

Parámetros físico-químicos, 2016-2018

	2016		2017		2018		%	%
	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores		
Temperatura (°C)	17,6	18,2	22,5	22,5	20,3	20,3	-9,5%	-9,6%
Salinidad (PSU)	38,1	38	37,7	37,7	37,8	37,8	0,3%	0,2%
Turbidez (fTU)			1,2	4	1,1	6,5	-10%	59,7%
Densidad (kg/m ³)	1.027,5	1.027,5	1.026,2	1.026,1	1.026,8	1.025,5	0,1%	0,1%
Clorofila (mg/l)	1,2	2,2	0,4	1,7	0,7	1,1	83,8%	-35,3%
Media de oxígeno disuelto (mg/l)	7,4	7	6	5,6	6,4	5,9	6,7%	5,4%
Media de saturación OX (% saturación)	97,2	92,3	107,4	98,9	87,9	81,3	-18,2%	-17,8%

fTU: unidad de turbidez de la formacina

PSU: gramos de sal por litro

TABLA AMB. 08

Concentración de nutrientes, 2016-2018

	2016		2017		2018		%	%
	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores		
Nitrógeno inorgánico (µmol/l)	1,1	2,2	0,9	2,4	1,9	2,3	104,3%	-1,7%
Fósforo inorgánico (µmol/l)	0,1	0,2	0,5	1	0,1	0,3	-86,8%	-67,7%
Silicio inorgánico (µmol/l)	0,9	1,1	0,4	0,6	1,2	2,1	232,4%	270,2%

TABLA AMB. 09

Contaminantes, 2016-2018

	2016		2017		2018		%	%
	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores		
Benzopireno (µg/l)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7
∑ 16PAH (EPA) (µg/l)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6	-0,7
Cibutrina (µg/l)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8
Zn (µg/l)	2,7	5,1	2,0	4,0	17,3	17,9	7,7	3,5
Cd (µg/l)	0,0	0,0	0,5	0,5	0,7	0,7	0,4	0,4
Ni (µg/l)	0,8	0,5	1,0	1,0	2,1	2,3	1,1	1,3
Hg (µg/l)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	-0,9	-0,9

estaciones situadas en el interior y en el exterior del Port, en las que se analizan los metales pesados, PCB, hidrocarburos poliaromáticos, compuestos organoclorados, plaguicidas y otros compuestos orgánicos considerados por la normativa de aguas como compuestos prioritarios y preferentes.

Comunidades bentónicas

Los seres vivos que viven en los sedimentos del fondo marino se utilizan como indicadores del estado de salud y calidad ambiental de estos, ya que son organizaciones estables en el espacio y en el tiempo y, por lo tanto, acumulan cierta historia de lo que ocurre en el sedimento donde viven.

Cuando se realizan dragados de los fondos portuarios, se realiza una vigilancia ambiental estricta e independiente que asegura la correcta gestión de los sedimentos dragados en función de su grado de contaminación. [TABLA AMB. 10.](#)

Control de las operaciones de riesgo para la calidad de las aguas

Se dispone de una instrucción que regula el procedimiento de solicitud y aprobación de trabajos menores de pintura de estructura exterior de barcos, limpieza de casco y otras operaciones de conservación y mantenimiento rutinarias (aprobado en 2011) para prevenir el riesgo de incidentes.

Gestión de los residuos de buques

El Port dispone de instalaciones adecuadas y servicios específicos para la recepción efectiva de los residuos que generan los barcos durante la navegación y la estancia en el puerto (de acuerdo con el Convenio Internacional para prevenir la contaminación marina desde los barcos - Convenio MARPOL 1973/78). En el año 2018 se han recogido 179.475 m³ de estos residuos, un 12,1% más que el año 2017. [TABLA AMB. 11 / GRÁFICO AMB. 09.](#)



TABLA AMB. 10

Comunidades bentónicas, 2016-2018

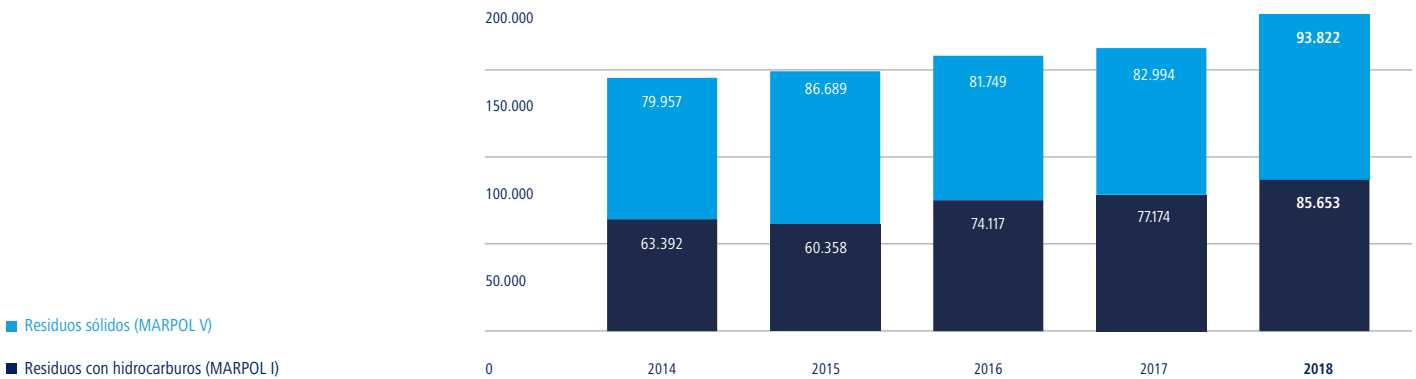
	2016		2017		2018		%	%
	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores zona II	Aguas interiores		
Riqueza (Taxones/800 cm ²)	34	35,8	53	34,4	58	49	9,4%	42,4%
Abundancia (Individuos/800 cm ²)	141	389	183	304,6	235	583	28,4%	91,4%
Diversidad de Shannon (H')	2,6	2,5	3,3	2,6	3,6	2,4	10,6%	-8,4%

TABLA AMB. 11

Residuos MARPOL entregados por barco (m³), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Líquidos aceitosos de sentinas y motor (lc)	59.285	60.358	69.196	77.174	85.653	11%
Líquidos aceitosos de limpieza de tanques (lb)	4.107		4.921			
Residuos sólidos (V)	79.957	86.689	81.749	82.994	93.822	13%

GRÁFICO AMB. 09

Residuos MARPOL I y V (m³), 2014-2018

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE TIERRAS

En el Port de Barcelona se realiza un seguimiento continuado de la superficie del suelo de la zona portuaria que está bajo concesión de terminales y operadores, así como también de aquellas zonas no concesionadas.

Las actuaciones de remediación de suelos contaminados en el recinto portuario pueden ser lideradas por la Autoridad Portuaria una vez finalizado el período de concesión de ocupación de suelo portuario por parte de una actividad, o bien ser actuaciones propias empresas por las terminales y concesiones durante el período concesionado a cargo de la APB.

Las principales actuaciones de remediación de suelos realizadas en el Port de Barcelona han sido:

- › Remediación del muelle Contradic contaminado por hidrocarburos y productos químicos, finalizado en 2018.
- › Remediación del suelo de una antigua estación de servicio del muelle Bosch y Alsina.
- › Remediación del muelle Costa en el tramo de un antiguo colector de asfaltos y productos de hidrocarburos.

CONTROL AMBIENTAL DE OBRAS PORTUARIAS

Las obras promovidas por la Autoridad Portuaria se encuentran sometidas a vigilancia ambiental realizada por una asistencia técnica independiente para asegurar que la realización de estas respeta las condiciones fijadas en el proyecto y minimiza el impacto sobre el entorno.

Dragados

Las obras marítimas que implican la realización de dragados de sedimentos marinos o las realizadas para mejorar calados siguen lo establecido en las directivas para la caracterización del material dragado y su reubicación en agua del dominio público marítimo terrestre. [TABLA AMB. 12](#) / [GRÁFICO AMB. 10](#).

TABLA AMB. 12

Dragados y rellenos (m³), 2016-2018

	2016	2017	2018	%
Dragados	109.263	533.543	567.620	6,4%
Rellenos	6.177	209.300	14.170	-93,2%

GRÁFICO AMB. 10

Dragados y rellenos (m³), 2016-2018



Consumo de materiales

Los principales materiales utilizados para las obras portuarias son los siguientes:

TABLA AMB. 13 / GRÁFICO AMB. 11.

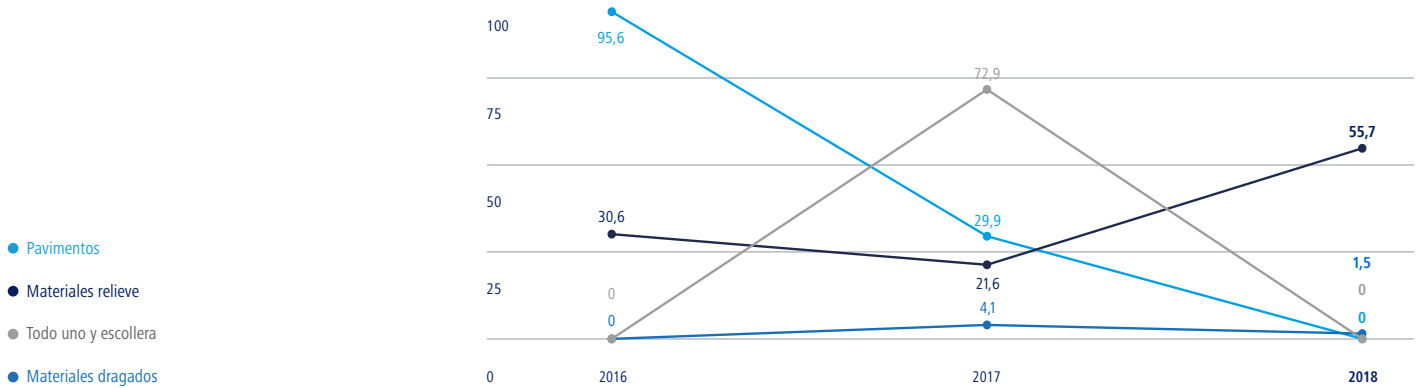
TABLA AMB. 13

Consumo de materiales, 2016-2018

	2016	2017	2018	%
Todo uno y escollera (t)	187.244,6	729.626,4	230.103,2	-68,5%
Hormigón (m³)	6.655,8	44.780,2	39.627,0	-11,5%
Acero (t)	6.849,9	4.607,3	144.369,2	3033,5%
Materiales dragados (m³)	4.884,0	372.527,8	416.243,3	11,7%
Materiales de relieve (m³)	58.478,1	209.300,0	14.169,8	-93,2%
Pavimentos (m³)	250,6	8.500,3	9.038,0	6,3%
Aglomerado (t)	3.503,0	5.423,4	18.259,4	236,7%

GRÁFICO AMB. 11

Porcentaje materiales reciclados, 2016-2018



04.5

Ecología y biodiversidad

El Port ocupa una superficie terrestre de 1109,9 ha y se encuentra próximo a la Reserva Integral del Delta del Llobregat.

INTERACCIÓN CON ESPACIOS NATURALES Y ESPECIES PROTEGIDAS

La presencia de la Reserva Integral del Delta del Llobregat, limítrofe con la zona portuaria, obliga a tomar precauciones para que la actividad y las obras del Port interfieran lo menos posible sobre los ecosistemas y las poblaciones de aves y otras especies. Las actuaciones han consistido en dar un nuevo hogar a las aves o cesar la actividad en época de su nidificación.

El nuevo hogar para el chorlitejo patinegro supuso la construcción de un espigón y una playa con arena de calidad con forma de cuenco para conservar el agua de lluvia y cerrada al acceso humano.



El censo de 2018 indicó que había unas 500 parejas de gaviotas corsas o de Audouin establecidas en el dique de l'Est, habían criado y convertido así esta colonia en una de las más importantes del Mediterráneo occidental.

Otra acción innovadora de las últimas realizadas fue detectar cuál era la infraestructura más atractiva por los cormoranes y la zona de humedales más idónea para ellos fue en Molins de Rei, cerca del río.

CONTROL DE INTRODUCCIÓN DE ESPECIES INVASIVAS

Los puertos son puntos de riesgo para la introducción de especies alóctonas que pueden convertirse, bajo determinadas circunstancias, en especies invasoras. Las vías de introducción son numerosas: desde la descarga de las aguas de lastre de los barcos o el desprendimiento del *fouling* del casco de las embarcaciones, hasta la introducción mediante el envase de la mercancía (contenedor, por ejemplo) o el interior de la misma mercancía.

El Port de Barcelona ha realizado estudios y ha efectuado el seguimiento de especies animales y vegetales para detectar estas especies y hasta el momento no se ha detectado ninguna reconocida como invasora.

CONTROL DE AVES

La presencia de gaviotas en las instalaciones y muelles portuarios es vista como un problema por las molestias, la suciedad y los daños que pueden ocasionar a las instalaciones. Desde el año 2000 el Port de Barcelona realiza un control disuasivo en las terminales de cruceros mediante altavoces que emiten reclamos de forma continuada.

En los años 2001 y 2002 el Port de Barcelona participó en la reintroducción del halcón peregrino (*Falco peregrinus*) en la ciudad de Barcelona, con la cría de 3 pollos en un nido artificial instalado en un silo de grano. Como resultado de esta iniciativa, actualmente en el Port hay dos nidos artificiales para halcón que son utilizados por dos parejas desde hace algunos años. En 2018 se ha detectado una tercera pareja en la zona portuaria, que no ha criado y para la que se ha previsto un nido artificial.

La presencia continuada de los halcones tiene un efecto disuasorio para la población de palomas que diariamente baja de la ciudad a alimentarse el muelle de Contradic.

04.6

Ruido ambiental

El Port gestiona la contaminación por ruido ambiental a través del Mapa de Ruido, instrumento de gestión que permite visualizar de forma gráfica la realidad sonora actual para activar actuaciones preventivas y/o correctivas.

PORT VELL

En 2014 el Port de Barcelona realizó el Mapa de Ruido del sector Port Vell, la zona en la que la interacción entre las actividades portuarias y el uso residencial puede generar más zonas de incidencia acústica.

El Mapa considera por separado los niveles de inmisión de ruido procedente de diferentes fuentes emisoras (tráfico viario, tráfico marítimo, actividades industriales y ruido aéreo (aviones), calculando los valores de inmisión para cada período horario.

La principal conclusión del estudio es que los niveles de ruido obtenidos están influidos por el tráfico viario, y en menor medida por los buques ferris atracados en los muelles del Port Vell.

PORT COMERCIAL

Durante los años 2015 y 2016 el Mapa de Ruido se completó para incluir en él el resto del territorio portuario (puerto comercial). A diferencia del caso del Port Vell, el estudio prevé dos fuentes de ruido: el ruido del tráfico terrestre y el ruido del tráfico marítimo, y se han realizado los mapas para los períodos diurno, tarde y noche. En el estudio se establece la zona de servidumbre acústica que quedaría afectada por la actividad y desarrollo de la infraestructura portuaria.

04.7

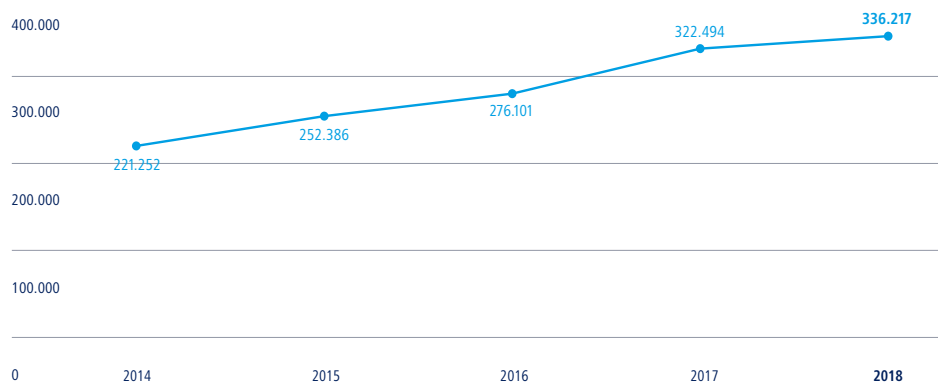
Transporte

MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Port promueve el transporte público con la financiación de la línea de autobús 88, que une la avenida del Paral·lel con la ZAL Prat (30 paradas), con la mayor parte del recorrido por el interior de la zona portuaria, y que presta servicio a usuarios de toda la Comunidad Portuaria. Este servicio de bus está adscrito al sistema tarifario integrado de transporte público metropolitano. En 2018 se han validado 336.217 viajes (+ 4,3%). [GRÁFICO AMB. 12.](#)

GRÁFICO AMB. 12

Evolución de viajes validados, 2014-2018



INTERMODALIDAD: FERROCARRIL Y SHORT SEA SHIPPING

El fomento del transporte de mercancías vía marítima y por ferrocarril desde o hacia el Port es una manera de reducir las emisiones de gases contaminantes y partículas en relación con el transporte por carretera. Desde hace años el Port de Barcelona ha apostado por potenciar el transporte de las cargas por ferrocarril y el transporte marítimo de corta distancia (*short sea shipping*) y las autopistas del mar (ADM) como estrategia para fidelizar y ampliar su *hinterland* o área de influencia que, a la vez, repercute en la disminución de las emisiones de gases contaminantes y de partículas del transporte terrestre al que sustituye.

La unidad de transporte intermodal (UTI) equivale a un camión o una plataforma cargada en un barco transbordador. Cada UTI movida por barco, por lo tanto, equivale a sacar un camión de la carretera. [TABLA AMB. 14.](#)

La mayor parte de la mercancía general se manipula en contenedores, cuya unidad es el TEU, equivalente a un contenedor de 20 pies. En general, puede afirmarse que cada TEU movido por ferrocarril equivale a un camión sacado de la carretera.

Durante el 2018 un 13,3% del total de TEU, un 36,2% del total de vehículos y un 3,4% de total de graneles sólidos y líquidos manipulados en el Port entraron o salieron del recinto portuario por ferrocarril. [TABLA AMB. 15.](#)

La desviación del transporte de mercancías desde la carretera hacia otros transportes con menos emisiones unitarias hace posible, además, el ahorro de otras externalidades que no están previstas en el coste del transporte terrestre por carretera; como por ejemplo los costes sanitarios por accidentes, los costes sanitarios por enfermedades respiratorias provocadas por la contaminación, los costes de inversión y amortización de la infraestructura y los costes de su mantenimiento.

TABLA AMB. 14

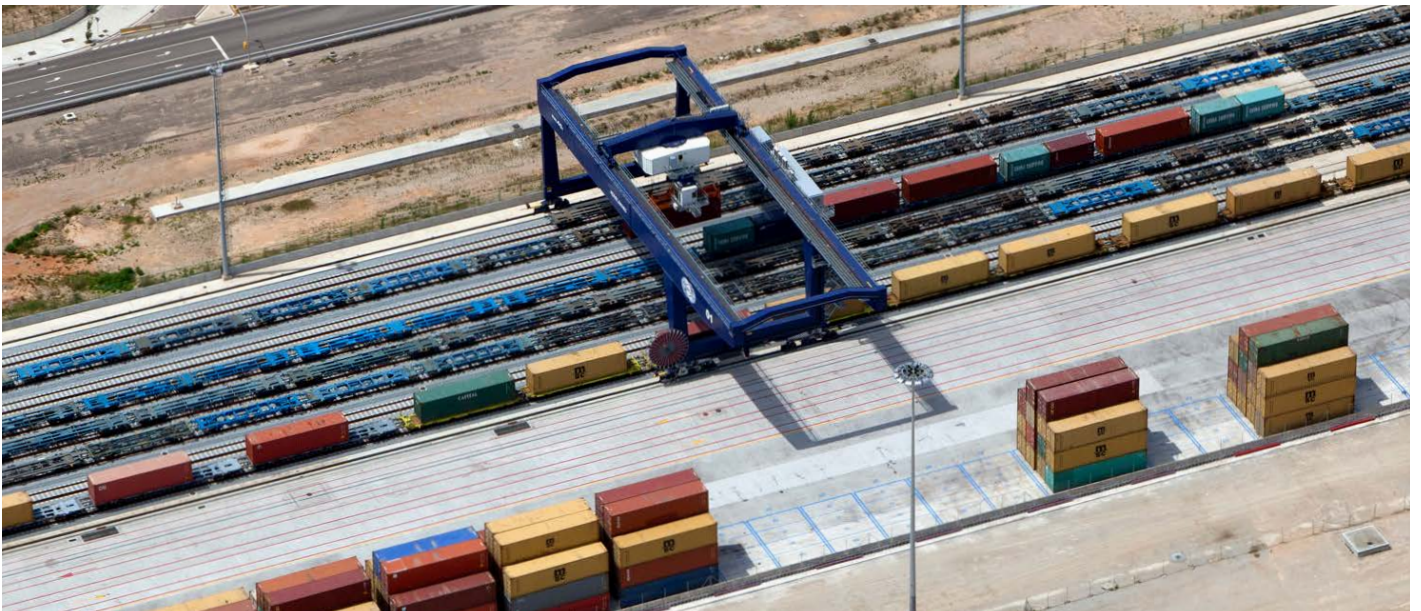
Intermodalidad UTI (ADM), 2016-2018

	2016	2017	2018	%
UTI Carga	63.350	71.495	75.953	6,2%
UTI Descarga	61.885	68.037	73.273	7,7%

TABLA AMB. 15

Porcentaje intermodalidad ferrocarril, 2016-2018

	2016	2017	2018
Cuota ferrocarril TEU	12,5%	12,8%	13,3%
Cuota ferrocarril automóviles (u)	33,5%	31,8%	36,2%
Cuota ferrocarril graneles sólidos y líquidos (t)	3,1%	3,2%	3,4%



156,8

MILLONES DE EUROS DE AHORRO
EN EXTERNALIDADES

AHORRO EN EXTERNALIDADES

El ahorro en externalidades es un efecto indirecto que se produce como consecuencia del uso de la intermodalidad (transporte ferroviario para contenedores y autopistas del mar) como alternativa a la carretera. Conseguir un transporte más sostenible requiere desviar una proporción de tráfico hacia modos de transporte que generen menos efectos negativos, como contaminación atmosférica, calentamiento global, ruido, accidentes, congestión y coste de la infraestructura.

El Port de Barcelona cuantifica el ahorro en externalidades consecuencia de su estrategia intermodal. En 2018 el conjunto de estos servicios ha representado un ahorro de 156,8 millones de euros en el coste de las externalidades negativas que habría supuesto el mismo volumen de carga transportado por carretera. Esto es un 0,5% más de ahorro que en 2017 y un 77% de ahorro en el coste de las externalidades. [TABLA AMB. 16.](#)

5.184

ESCALAS BONIFICADAS POR BUENAS
PRÁCTICAS AMBIENTALES

1.244,7

MILES DE EUROS BONIFICADOS
A BARCOS POR BUENAS PRÁCTICAS
AMBIENTALES

BONIFICACIÓN DE ESCALAS POR BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES

La Autoridad Portuaria de Barcelona aplica bonificaciones en la tasa del buque (T1) a los barcos que se encuentran especialmente equipados para reducir sus emisiones. La tasa T1 corresponde a la utilización de las aguas de la zona de servicio del Port y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al punto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan.

Hay 2 tipos de bonificaciones:

- › Marcadas por la Ley de Puertos, que se otorgan por uso de gas natural licuado (GNL) en los motores auxiliares del barco durante la estancia en Port y barcos certificados ISO 14.001.
- › Ofertas del Port de Barcelona por el uso de GNL en los motores auxiliares del barco durante la estancia en puerto y por disponer de otras certificaciones internacionalmente reconocidas como Environmental Ship Index (ESI), Clean Shipping Index (CSI) y Green Award.

De 9.038 escalas totales registradas en 2018, se ha aplicado la bonificación ambiental a 5.184 (57,4% de la tasa). Esto ha supuesto 1.244.770,5 € de bonificación total, que representa un incremento del 19,1% respecto del año 2017. [TABLA AMB. 17.](#)

BONIFICACIÓN A EMPRESAS CONCESIONARIAS POR BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES

La Autoridad Portuaria de Barcelona aplica bonificaciones en la tasa de actividad (entre un 15-20%) del titular de una autorización, concesión o licencia en el caso que esta tenga suscrito con el Port de Barcelona un convenio en materia de buenas prácticas ambientales (con instrucciones técnicas y operativas verificables mediante un sistema de gestión ambiental basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado para la totalidad de tráficos manipulados) o esté inscrita en un sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tenga implantado un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-ISO-14001 certificado por una entidad acreditada.

El importe bonificado durante el 2018 ha sido de 566.960 (-0,1%).

TABLA AMB. 18.

TABLA AMB. 16

Ahorro en externalidades (millones de euros), 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Ferrocarril y SSS	116,85	145,14	139,4	156	156,8	0,5%

TABLA AMB. 17

Bonificación ambiental a la tasa T1, 2015-2018

	Número de escalas	Escalas bonificadas	% de la tasa	Importe en € bonificación	%
2015	8.042	2.919	36,3%	609.277,0	
2016	8.728	3.518	40,3%	751.740,8	23,4%
2017	8.976	4.461	49,7%	1.044.790,0	39,0%
2018	9.038	5.184	57,4%	1.244.770,5	19,1%

TABLA AMB. 18

Bonificación ambiental en la tasa de actividad, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
779.752		854.178	866.717	567.712	566.960	-0,1%

04.8

Prevención de riesgos ambientales

El Port monitoriza el impacto ambiental de las actividades portuarias y desarrolla herramientas de gestión en el ámbito de los residuos, el aire, el agua y el suelo. También coordina y facilita tanto las acciones propias de la organización como las iniciativas de las terminales portuarias. Tiene organizada y sistematizada la respuesta ante situaciones de emergencia ambiental a través de 4 instrumentos procedimentales: el Plan Interior Marítimo, el Plan de Autoprotección del Port, el Sistema de Alertas Meteo-oceanográficas y los procedimientos de actuación del Centro de Control.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO

El Port de Barcelona aplica una política activa de prevención de incidentes y accidentes que conlleven vertido de hidrocarburos y de cualquier producto químico en las aguas portuarias. El instrumento de prevención y respuesta es el Plan Interior Marítimo (PIM), que recoge la organización de la respuesta y los medios a utilizar.

El PIM, integrado en el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina, tiene por objeto organizar la respuesta ante accidentes o incidentes de vertido al medio marino de sustancias químicas perjudiciales e hidrocarburos que puedan suponer un daño al ecosistema marino. El PIM del Port está coordinado con los PIM de las terminales portuarias que manipulan sustancias químicas e hidrocarburos.

El PIM tiene 3 niveles de activación: nivel de alerta inicial; nivel 0, que corresponde a un suceso en el ámbito portuario; y nivel 1, que hace referencia a un suceso en el Port pero cuyo alcance excede los límites de las aguas interiores (zona I). La dirección del PIM corresponde a la Autoridad Portuaria, debidamente coordinada con la Autoridad Marítima.

Durante 2018 hay constancia de 40 avisos de vertido de hidrocarburos y otras sustancias en las aguas portuarias, de los que únicamente 6 episodios han activado el plan y han requerido una operación específica de limpieza y recogida.

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

Otro de los instrumentos de respuesta en caso de emergencia ambiental es el Plan de Autoprotección del Port (PAU) que se activa en caso de accidentes o incidentes de cualquier tipo que puedan suponer un riesgo para las personas. El PAU del Port está dividido en 11 sectores y engloba, a su vez, los PAU de todas las terminales y concesiones portuarias. El PAU tiene 3 niveles de activación: un nivel de alerta inicial, un nivel 1 que corresponde con emergencia en una terminal, un nivel 2 que responde a una emergencia de sector portuario y el nivel 3 que hace referencia a una emergencia de más de un sector portuario. El PAU está dividido en dos ámbitos, marítimo y terrestre, cuya dirección corresponde al Capitán Marítimo y al director de la APB, respectivamente. El grupo de primera intervención corresponde a los Bomberos de Barcelona especializados en actuaciones en el Port.

SISTEMA DE ALERTAS METEO-OCEANOGRÁFICAS

El Port de Barcelona tiene habilitado un procedimiento de avisos de Situaciones de Alerta Meteo-oceanográfica (SAM), que consiste en un procedimiento de respuesta ante predicciones de rebases y de intensidad de viento que proporciona Puertos del Estado mediante correos electrónicos. Ante las alertas de temporal o de viento, la respuesta consiste en la distribución de las alarmas a los potenciales interesados del Port (Autoridad Portuaria, Autoridad Marítima, terminales y usuarios), y en la activación de medidas de prevención y restricción de actividades según el umbral de riesgo previsto.

PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL

Una de las principales herramientas de gestión que dispone la Autoridad Portuaria para el control de las incidencias ambientales es la activación de procedimientos del Centro de Control de la Policía Portuaria cuando reciben el aviso de un incidente.

Estos procedimientos de actuación del Centro de Control ante incidencias ambientales (PCC) comprenden 19 procedimientos de respuesta y aviso ante las incidencias más habituales relativas a emisiones de polvo, emisiones de barcos, animales marinos en dársena, animales terrestres, contaminación las aguas, vertidos en calzada y explanada, ruidos, olores, y otras incidencias similares. Los procedimientos consisten en un sistema de recepción de avisos y llamadas a las partes interesadas y de actuación por parte del Centro de Control de Policía Portuaria. Los responsables de cada PCC son los depar-

TABLA AMB. 19

Procedimientos activados por incidencias ambientales, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018	%
Vertido de hidrocarburos en dársena	27	63	48	54	40	-25,9%
Grandes flotantes en dársenas	5	19	13	22	21	-4,5%
Residuos en dársenas	7	18	11	7	15	114,3%
Animales marinos en dársenas	0	1	4	1	3	200%
Vertidos líquidos en calzada	24	36	34	19	13	-31,6%
Vertidos sólidos en calzada	26	30	28	18	10	-44,4%
Animales terrestres vivos	2	5	7	7	2	-71,4%
Riesgo caída de árbol					2	
Aves muertas	2	0	1	1	1	0%
Polvo debido a operaciones con graneles sólidos	0	2	3	5	1	-80%
Llamada de afectados por la asma de soja	0	0		1	0	-100%
Humo negro de la chimenea de un barco	0	4	5	10	1	-90%
Avería sistema informático soja	6	3	2	3	0	-100%
Quejas de olores desagradables	3	6	3	3	4	33,3%
Cualquier incidencia detectada en red de saneamiento del Port	2	4	2	3	0	-100%
Autorización Mercancías Peligrosas (MMPP) fuera horario	54	106	121	165	54	-67,3%

tamentos implicados y la responsabilidad de mantenerlos al día recae en el Departamento de Medio Ambiente. [TABLA AMB. 19.](#)

En 2018 se han activado los procedimientos del Centro de Control de la Policía Portuaria en 167 ocasiones lo que representa una disminución del 47,6% respecto del año 2017.

53,3%

ORGANIZACIONES CERTIFICADAS
EN SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL

SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL

De las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial, el 53,3% dispone de sistemas de gestión ambiental certificados lo que representa un ligero incremento respecto del año anterior, que era de un 49,2%.

Del porcentaje de organizaciones certificadas, el 98% dispone del certificado ISO 14.001 y el 30% del certificado EMAS III. Estas cifras son similares al año anterior, que eran de un 100% y 35,5%, respectivamente.

04.9

Gastos e inversiones en medio ambiente

9,8%

PROMEDIO DE GASTO EN MEDIO AMBIENTE S / TOTAL DEL GASTO

GASTO EN SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

Se considera gasto en sostenibilidad las partidas destinadas a la protección del medio ambiente. Un 37% de las organizaciones participantes en esta Memoria han informado de una media de gasto en sostenibilidad del 9,8% respecto del total del gasto. Estas cifras representan un menor número de organizaciones que hacen este tipo de gasto (58,7% el año anterior), pero con una mayor intensidad (4,4% en 2017).

10%

MEDIA DE INVERSIÓN EN MEDIO AMBIENTE S/TOTAL DE LA INVERSIÓN

39

PROYECTOS DE I+D+i EN MEDIO AMBIENTE

INVERSIÓN EN SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

En relación a la inversión en sostenibilidad ambiental, el 25% de las organizaciones participantes informaron de una media de inversión del 10% respecto al total de la inversión. Al igual que con el gasto medioambiental, respecto al 2017 se encuentran menos organizaciones (58,7% en el año anterior), pero con una mayor inversión (4,6%).

Tanto la media de gasto en sostenibilidad como la inversión han incrementado de forma notable respecto al año anterior. Estos incrementos muestran que la preocupación ambiental es un tema común para las organizaciones del Plan de Sostenibilidad Sectorial y actúan en consecuencia.

Las organizaciones participantes han desarrollado en total 39 proyectos de I+D+i en medio ambiente lo que representa un incremento más que considerable respecto al 2017, que fueron 28 (un 39% más).

INICIATIVAS DE CARÁCTER AMBIENTAL

Cabe destacar también las iniciativas que han llevado a cabo diferentes organizaciones para minimizar su impacto ambiental. A continuación, se recogen algunos ejemplos. [TABLA AMB. 20.](#)

TABLA AMB. 20

Iniciativas ambientales de las organizaciones participantes en el Plan de Sostenibilidad Sectorial

Iniciativas relacionadas con la movilidad y turismo sostenibles	<p>Prueba de uso de vehículo eléctrico para disminuir la contaminación.</p> <p>Incorporación de dos remolcadores equipados con motores más eficientes, para la reducción de CO₂.</p> <p>Test de desplazamiento colectivo de trabajadores y trabajadoras mediante autocar.</p> <p>Provisión de transporte ecológico para tripulaciones: vehículos eléctricos e híbridos. Con cumplimiento de la normativa de emisiones de CO₂ previstas por la CEE para el año 2020, otorgando un servicio de calidad al cliente y reduciendo la contaminación en la ciudad de Barcelona.</p> <p>Sustitución de carretillas diésel por eléctricas, a fin de reducir las emisiones de CO₂.</p> <p>Nueva gabarra, de 230 m³ de capacidad, para el servicio de MARPOL. Cuando se inicie el servicio de recogida con esta nueva gabarra disminuirá el número de servicios que se realicen por carretera (1 viaje de gabarra equivale a 15-18 camiones cisterna), disminuyendo las emisiones de CO₂ y aligerando el tráfico rodado en los muelles del Port de Barcelona.</p> <p>ONE-VQS SYSTEM. Riguroso sistema de administración de barcos seguro y autoimpuesto, para cumplir mejor las responsabilidades para alcanzar la seguridad y proteger el medio ambiente. La norma cubre aproximadamente 280 artículos, incluidos tratados internacionales, estándares internacionales de calidad, medidas para evitar que se repitan accidentes y los requisitos de los clientes. Los estándares han aplicado a todos los barcos en operación, aproximadamente 250.</p> <p>Promoción del turismo sostenible en actividades para cruceros. Selección de actividades respetuosas con el medio ambiente. Contratación de servicios de empresas comprometidas con la calidad y mantenimiento del medio ambiente.</p>
Iniciativas relacionadas con la eficiencia energética.	<p>Sustitución de fluorescentes por tecnología LED.</p> <p>Forrado de tanques sustituyendo el acero al carbono por acero inoxidable, con el objetivo de minimizar consumos de gas, agua, luz y horas de trabajo del personal.</p>
Iniciativas relacionadas con la optimización de recursos y mejora de las condiciones de trabajo.	<p>Doble pantalla de ordenador en los lugares de trabajo e incorporación de expedientes digitales, con el objetivo de impresión 0.</p> <p>Puntos verdes a oficinas y <i>coffee corner</i> para reciclaje de residuos: papel, tóner, orgánicos, plásticos. Recopilación de residuos especiales, como baterías e inputs de electrónica, para entregar a operadores habilitados.</p> <p>Campaña «Go Green» de reciclaje de latas de bebida y uso de contenedores específicos.</p> <p>Reciclaje de componentes de linternas marinas: baterías, paneles solares y otros componentes.</p> <p>Recuperación de calor del agua residual de refrigeración de barcos varados para reducir la emisión de gases de combustión de los calefactores de gasóleo actualmente utilizados para inyectar aire caliente a las carpas de pintado en época invernal.</p> <p>Alargar la vida útil de equipos electrónicos y eléctricos utilizados en actividad empresarial, mediante un procedimiento establecido de recopilación de dichos equipos, beneficiando tanto a la plantilla como ONG que se dedican al reciclaje.</p> <p>Filtros redundantes en torres descargadoras Torre Marina I y Torre Marina II, con el fin de reducir el nivel de emisión de partículas al medio ambiente.</p> <p>Hypatia de Alejandría, primer ferri Barcelona-Palma propulsado con GNL en el Mediterráneo, construido a lo largo del año 2018. Reducción de las emisiones de CO₂ en un 30% y hasta un 85% las de los NO_x, tanto durante el trayecto como durante la estancia en Port, lo que contribuye a la reducción contaminación de las ciudades de destino.</p> <p>Neutralización de la huella de carbono procedentes de actividades de oficinas (residuos, viajes, electricidad, agua, etc.), con proyecto de reforestación de la Amazonía (Perú).</p> <p>Contrato de vigilancia de las aguas ampliado a 2020 y prorrogable a 2022, con el fin de garantizar la calidad de las aguas abiertas y abrigadas. Directiva Marco del Agua.</p> <p>Fomento de la cultura de economía circular en el Polígono de la Zona Franca, que aproveche las sinergias entre la red de empresas y debe concretarse en un plan de acción que incluya como ámbitos prioritarios los siguientes: envases, orgánica, agua, energía y movilidad compartida.</p> <p>Campaña COMPANIES4DSGs para la sensibilización de profesionales en el desempeño de los ODS.</p>

Anexos



Anexo 1

Relación de tablas, gráficos y figuras

CAPÍTULO 1

EL PORT DE BARCELONA

Tablas

TABLA 01	Compromiso del Port de Barcelona con la sostenibilidad
TABLA CORP. 01	Contribución del Port de Barcelona a los ODS y donde se encuentran reportados en esta memoria
TABLA CORP. 02	Organizaciones participantes en la memoria, 2015-2018
TABLA CORP. 03	Organizaciones y servicios del Port de Barcelona
TABLA CORP. 04	Características técnicas del Port de Barcelona
TABLA CORP. 05	Terminales especializadas del Port de Barcelona
TABLA CORP. 06	Resultados de los grupos de trabajo
TABLA CORP. 07	Número de multas por incumplimientos
TABLA CORP. 08	Adhesión a iniciativas de sostenibilidad
TABLA CORP. 09	Servicios prestados en el Port de Barcelona
TABLA CORP. 10	Orígenes y destinos de las mercancías, 2014-2018
TABLA CORP. 11	Principales tipos de mercancías transportadas en el Port de Barcelona (t), 2014-2018
TABLA CORP. 12	Principales terminales del «puerto en red» y objetivos para servicio/conexión
TABLA CORP. 13	Principales terminales del «puerto en red» y tráfico
TABLA CORP. 14	Organizaciones internacionales a las que pertenece el Port de Barcelona
TABLA CORP. 15	Relación de iniciativas vinculadas al mercado chino
TABLA CORP. 16	Grupos de interés identificados y canales de comunicación
TABLA CORP. 17	Relación de iniciativas para la promoción comercial del Port de Barcelona

Gráficos

GRÁFICO CORP. 01	Toneladas de mercancías transportadas según áreas geográficas
GRÁFICO CORP. 02	Toneladas de mercancías transportadas por sector
GRÁFICO CORP. 03	Participación en actividades relacionadas con los grupos de interés, 2016-2018
GRÁFICO CORP. 04	Canales de comunicación con los grupos de interés, 2016-2018

Figuras

FIGURA CORP. 01	Organizaciones que forman parte del Port de Barcelona
FIGURA CORP. 02	Organización de la Comunidad Portuaria
FIGURA CORP. 03	Procesos portuarios y de servicios

CAPÍTULO 02

DESARROLLO DEL VALOR ECONÓMICO

Tablas

TABLA ECO. 01	Impacto económico total del Port de Barcelona
TABLA ECO. 02	Estimación del impacto económico del Port de Barcelona en 2017
TABLA ECO. 03	Valor aproximado del total de mercancías que pasan por el Port (millones de euros), 2016-2018
TABLA ECO. 04	Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de Catalunya (graneles y carga general), 2014-2018
TABLA ECO. 05	Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de Catalunya (contenedores-TEU), 2014-2018
TABLA ECO. 06	Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de España (graneles y carga general), 2014-2018
TABLA ECO. 07	Cuota de mercado de comercio exterior marítimo de España (contenedores-TEU), 2014-2018
TABLA ECO. 08	Evolución unidades más significativas de tráfico, 2014-2018
TABLA ECO. 09	Evolución del tráfico total (miles de t), 2014-2018
TABLA ECO. 10	Evolución del tráfico de contenedores (TEU), 2014-2018
TABLA ECO. 11	Evolución del tráfico de contenedores (TEU) para navegación y operación, 2014-2018*
TABLA ECO. 12	Evolución del tráfico de contenedores (TEU) del <i>hinterland</i> , 2014-2018
TABLA ECO. 13	Evolución del tráfico de vehículos (u), 2014-2018
TABLA ECO. 14	Evolución de los graneles líquidos y sólidos (t), 2014-2018
TABLA ECO. 15	Evolución de los hidrocarburos (t), 2014-2018
TABLA ECO. 16	Evolución del número de escalas de barco (uno), 2014-2018
TABLA ECO. 17	Evolución del tráfico marítimo de corta distancia, 2014-2018
TABLA ECO. 18	Evolución del tráfico de las autopistas del mar, 2014-2018
TABLA ECO. 19	Tráfico de las autopistas del mar para navegación
TABLA ECO. 20	Movimiento de pasajeros (un.), 2014-2018
TABLA ECO. 21	Contribución de la actividad de cruceros, estudio de la Universidad de Barcelona, 2016
TABLA ECO. 22	Evolución del tráfico ferroviario, 2016-2018
TABLA ECO. 23	Inversión pública y privada, 2014-2018
TABLA ECO. 24	Participación en proyectos internacionales

Gráficos

GRÁFICO ECO. 01	Cuota de mercado de comercio exterior marítimo en valor (graneles y carga general), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 02	Cuota de mercado de comercio exterior marítimo en valor (contenedores TEU), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 03	Evolución del tráfico total (t), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 04	Evolución del tráfico total (miles de t), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 05	Evolución del tráfico de contenedores (TEU) llenos y vacíos, 2014-2018
GRÁFICO ECO. 06	Evolución del tráfico de contenedores (TEU) por navegación y operación, 2014-2018
GRÁFICO ECO. 07	Evolución del tráfico de vehículos (u) por navegación, 2014-2018
GRÁFICO ECO. 08	Evolución de los graneles (t), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 09	Evolución de los hidrocarburos y biocombustible (t), 2017-2018
GRÁFICO ECO. 10	Evolución de los principales graneles sólidos (t), 2017-2018
GRÁFICO ECO. 11	Evolución del número de escalas de barco para navegación (u), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 12	Evolución del tráfico marítimo de corta distancia, 2014-2018
GRÁFICO ECO. 13	Evolución del movimiento de pasajeros de ferris y cruceros (u), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 14	Evolución del movimiento de pasajeros de crucero (u), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 15	Evolución del movimiento de pasajeros de ferri (u), 2014-2018
GRÁFICO ECO. 16	Evolución total escalas de pasajeros (u) 2014-2018
GRÁFICO ECO. 17	Evolución tráfico de ferrocarril por tipo de carga, 2016-2018
GRÁFICO ECO. 18	Evolución distribución de circulaciones ferroviarias (u) por ancho, 2016-2018
GRÁFICO ECO. 19	Evolución de la inversión pública y privada, 2014-2018

CAPÍTULO 03

DESARROLLO DEL VALOR SOCIAL

Tablas

TABLA SOC. 01	Actualización de la estimación de puestos de trabajo, 2017
TABLA SOC. 02	Composición de la plantilla por cargo desarrollado, 2016-2018
TABLA SOC. 03	Composición de la plantilla por género y función, 2016-2018
TABLA SOC. 04	Número de asistencias sanitarias y accidentes laborales, 2015-2018
TABLA SOC. 05	Asistencias sanitarias y accidentes laborales por servicio responsable de la atención
TABLA SOC. 06	Asistencias sanitarias y accidentes laborales atendidos por ubicación, 2016-2018
TABLA SOC. 07	Formación por género y tipo de formación, 2016-2018
TABLA SOC. 08	Evolución de la participación en el programa Forma't al Port, 2016-2018
TABLA SOC. 09	Empresas certificadas con la marca Efficiency Network por actividad, 2014-2018
TABLA SOC. 10	Compromisos de la marca Efficiency Network
TABLA SOC. 11	Terminales certificadas y fecha de certificación
TABLA SOC. 12	Porcentaje de trámites documentales realizados telemáticamente (tráfico de contenedores), 2013-2018
TABLA SOC. 13	Evolución consultas y reclamaciones, 2016-2018
TABLA SOC. 14	Importe de las indemnizaciones Efficiency Network, 2016-2018
TABLA SOC. 15	Evolución control alcoholemias y estupefacientes positivos, 2015-2018
TABLA SOC. 16	Evolución de los hurtos y robos, 2015-2018
TABLA SOC. 17	Cantidad de productos recogidos por el proyecto Nadal Solidari, 2014-2018
TABLA SOC. 18	Oferta del Museo Marítimo de Barcelona por ámbitos

Gráficos

GRÁFICO SOC. 01	Media de personal contratado por sector de actividad
GRÁFICO SOC. 02	Evolución número acreditaciones expedidas por la APB, 2015-2018
GRÁFICO SOC. 03	Evolución de la composición de la plantilla, 2015-2018
GRÁFICO SOC. 04	Composición de la plantilla por género, 2016-2018
GRÁFICO SOC. 05	Evolución de las asistencias sanitarias y de los accidentes laborales, 2015-2018
GRÁFICO SOC. 06	Distribución de los accidentes laborales por ubicación
GRÁFICO SOC. 07	Tipo de servicios de prevención de riesgos laborales, 2017-2018
GRÁFICO SOC. 08	Distribución de las horas de formación.
GRÁFICO SOC. 09	Personas contratadas con especiales dificultades para la inserción laboral, 2016-2018
GRÁFICO SOC. 10	Evolución del número de empresas certificadas con la marca Efficiency Network, 2014-2018
GRÁFICO SOC. 11	Consultas y reclamaciones del SAC
GRÁFICO SOC. 12	Tipología de reclamaciones recibidas al SAC
GRÁFICO SOC. 13	Evolución del número de comunicaciones del SAC, 2014-2018
GRÁFICO SOC. 14	Evolución del número de organizaciones que evalúan la satisfacción de los clientes, 2016-2018
GRÁFICO SOC. 15	Evolución cantidad de productos recogidos por el proyecto Nadal Solidari, 2014-2018

Figuras

FIGURA SOC. 01	Espacios con acceso a la cardioprotección
----------------	-------------------------------------------

CAPÍTULO 04

DESARROLLO DEL VALOR AMBIENTAL

Tablas

TABLA AMB. 01	Consumo eléctrico al recinto portuario (gestionado por APB), 2016-2018
TABLA AMB. 02	Consumo de agua al recinto portuario según tipo de suministro
TABLA AMB. 03	Concentración mediana de PM ₁₀ , 2014-2018
TABLA AMB. 04	Concentración mediana de PM _{2,5} , 2014-2018
TABLA AMB. 05	Concentración mediana de SO ₂ , 2014-2018
TABLA AMB. 06	Concentración mediana de NO ₂ , 2014-2018
TABLA AMB. 07	Parámetros físico-químicos, 2016-2018
TABLA AMB. 08	Concentración de nutrientes, 2016-2018
TABLA AMB. 09	Contaminantes, 2016-2018
TABLA AMB. 10	Comunidades bentónicas, 2016-2018
TABLA AMB. 11	Residuos MARPOL entregados por barco (m ³), 2014-2018
TABLA AMB. 12	Dragados y rellenos (m ³), 2016-2018
TABLA AMB. 13	Consumo de materiales, 2016-2018
TABLA AMB. 14	Intermodalidad UTI (ADM), 2016-2018
TABLA AMB. 15	Porcentaje intermodalidad ferrocarril, 2016-2018
TABLA AMB. 16	Ahorro en externalidades (millones de euros), 2014-2018
TABLA AMB. 17	Bonificación ambiental a la tasa T1, 2015-2018
TABLA AMB. 18	Bonificación ambiental a la tasa de actividad, 2014-2018
TABLA AMB. 19	Procedimientos activados por incidencias ambientales, 2014-2018
TABLA AMB. 20	Iniciativas ambientales de las organizaciones participantes en el Plan de Sostenibilidad Sectorial

Gráficos

GRÁFICO AMB. 01	Consumo eléctrico al recinto portuario (gestionado por APB), 2016-2018
GRÁFICO AMB. 02	Consumo de agua al recinto portuario según tipo de suministro (gestionado por APB), 2016-2018
GRÁFICO AMB. 03	Concentración mediana de PM ₁₀ , 2014-2018
GRÁFICO AMB. 04	Concentración mediana de PM _{2,5} , 2014-2018
GRÁFICO AMB. 05	Concentración mediana de SO ₂ , 2014-2018
GRÁFICO AMB. 06	Concentración mediana de NO ₂ , 2014-2018
GRÁFICO AMB. 07	Residuos recogidos de la lámina de agua (t), 2014-2018
GRÁFICO AMB. 08	Tipología de residuos
GRÁFICO AMB. 09	Residuos MARPOL I y V (m ³), 2014-2018
GRÁFICO AMB. 10	Dragados y rellenos (m ³), 2016-2018
GRÁFICO AMB. 11	Porcentaje materiales reciclados, 2016-2018
GRÁFICO AMB. 12	Evolución de viajes validados, 2014-2018

Anexo 2

Expectativas de los grupos de interés

DIMENSIÓN GENERAL

Expectativas grupos de interés		Clientes	Administraciones	Trabajadores	Proveedores	Sociedad	M. Comunicación	Instituciones	Inversores
Participación de los grupos de interés	Colaboración de las empresas y administraciones de la Comunidad Portuaria en actividades y proyectos promovidos por los grupos de interés.	●	●	●	●	●	●	●	●
	Participación activa en las decisiones del Port.		●			●		●	
	Diálogo de la Comunidad Portuaria con los diferentes grupos de interés.	●	●	●	●	●	●	●	●
	Aportación de información requerida por las administraciones.		●					●	
Ética e integridad	Ética empresarial y comercial:								
	• Pago en plazos establecidos								
	• Garantizar la igualdad de oportunidades en la contratación pública	●	●	●	●	●	●	●	●
	• Garantizar la mejor relación calidad-precio en la contratación pública y privada								
• Facturación correcta de los servicios									
• Transparencia en la información facilitada a los medios de comunicación.						●	●	●	
• Control de la ética empresarial por parte de las administraciones.		●							

DIMENSIÓN GENERAL

Expectativas grupos de interés		Clientes	Administraciones	Trabajadores	Proveedores	Sociedad	M. Comunicación	Instituciones	Inversores
Desempeño económico	Crecimiento económico y de tráfico.	●	●			●		●	●
	Rentabilidad de las inversiones de terceros al Port de Barcelona.								●
Consecuencias económicas indirectas	Inversión pública y privada.	●	●		●	●		●	●
	Estabilidad marco legal.	●	●	●				●	
	Fomento de la innovación.	●						●	
	Impulso de proyectos en I+D+i de infraestructuras en las líneas marcadas por las administraciones.		●					●	
Prácticas de compras y contratación de servicios	Inclusión de cláusulas sociales y ambientales a la contratación pública, de acuerdo con la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, por la cual se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.	●					●		

DIMENSIÓN SOCIAL

Expectativas grupos de interés		Cientes	Administraciones	Trabajadores	Proveedores	Sociedad	M. Comunicación	Instituciones	Inversores
Desempeño económico	Generación de puestos de trabajo.		●	●		●		●	
	Salarios adecuados.			●					
	Estabilidad al trabajo.			●					
Conflictividad laboral	Continuidad en los servicios: paz laboral.	●	●						●
Diversidad e igualdad de oportunidades	Contratación laboral de personas en riesgo de exclusión social.		●			●		●	
	Contratación de al menos el 2% de personas con discapacidad respecto del total de la plantilla.			●					
	Disposición de un protocolo de acoso laboral y sexual.			●					
	No discriminación laboral.		●	●		●		●	
Capacitación y educación	Formación continua para los trabajadores.	●	●	●					●
	Comisiones de formación entre empresa y trabajadores.			●					
Salud y seguridad en el trabajo	Protección, seguridad y salud para los trabajadores.		●	●	●				●
	Mejora de la movilidad y el transporte público interno en el recinto portuario.	●	●	●					●
	Certificación de sistemas de gestión de la seguridad y salud.	●	●	●					
	Exigencia a los concesionarios, por parte de la APB, del cumplimiento de las normas de seguridad y salud.			●					
	Protocolo de control de alcoholemia y drogas a las empresas.			●					
	Promoción de la cultura de vida saludable al trabajo (más allá del PRL).								●
Mecanismos de reclamación	Existencia de un canal establecido de reclamaciones de incumplimiento de normativa laboral.			●					
Comunidad local y usuarios Port	No entorpecimiento de la movilidad de las zonas vecinas.		●			●		●	
	Garantía de protección y seguridad de personas usuarias del Port.		●	●	●	●		●	
	Oferta de actividades deportivas y de ocio.					●		●	
	Patrocinio económico por actividades sociales, educativas...					●		●	
	Servicios para las tripulaciones.			●					
	Minimización del impacto paisajístico del entorno portuario.	●					●		●
Lucha contra la corrupción y competencia desleal	Lucha contra el crimen y la corrupción.	●							
	Evitación de prácticas monopolísticas.	●	●						●
Salud y seguridad de los clientes	Garantía de la seguridad de los pasajeros y mercancías.	●	●	●	●	●		●	●
	Calidad de los servicios que se ofrecen.	●							
	Información sobre resultados y calidad de servicios.	●							
Privacidad de los clientes	Cumplimiento de la Ley de protección de datos.	●							

DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL

Expectativas grupos de interés		Clientes	Administraciones	Trabajadores	Proveedores	Sociedad	M. Comunicación	Instituciones	Inversores
Consumo de energía y agua en instalaciones del recinto portuario	Uso eficiente de energías y agua.		●			●		●	
Emissiones	Minimización de impactos ambientales.	●	●			●		●	●
Emanantes y residuos	Mejora de la gestión de los residuos de la Comunidad Portuaria.	●						●	
Transporte	Fomento de mediadores de transporte medioambientalmente sostenibles como alternativa a la carretera.	●	●			●		●	
	Mejora del transporte público para reducir el uso del transporte privado.							●	
	Oferta de bonificaciones a los barcos que tengan menor impacto ambiental.							●	
Prevención de riesgos ambientales	Prevención de riesgos y corrección de incidencias.	●	●			●		●	
	Certificación de sistemas de gestión ambiental de la Comunidad Portuaria.	●	●	●		●		●	

Anexo 3

Contenidos GRI y relación con los ODS

Informar sobre los aspectos que son relevantes para los grupos de interés de la Comunidad Portuaria, y hacerlo según los estándares del Global Report Initiative (GRI), permite seguir haciendo un ejercicio de rendición de cuentas y seguimiento de indicadores materiales y de mejoras continuas. Dar respuesta a las demandas de los grupos de interés, a la vez, provee información sobre cómo se contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). A partir de la estructura del GRI, y con el objetivo de facilitar la comprensión del alcance de las actuaciones del Port de Barcelona y de la participación de las organizaciones en los ODS, se relacionan los principales objetivos a los cuales se da respuesta.

SERIE 100: CONTENIDOS GENERALES

Perfil de la organización

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
102-1 E	Nombre de la organización	Port de Barcelona.	●	Aspectos generales sobre la memoria.
102-2 E	Actividades, marcas, productos y servicios	El Port de Barcelona está formado por empresas, administraciones y otras entidades que participan en la actividad portuaria (se contabilizan 500 organizaciones).	●	Composición de la Comunidad Portuaria.
102-3 E	Ubicación de la sede	Edificio Este del World Trade Center Barcelona, Moll de Barcelona s/n, 08039 Barcelona, Tel.: 932 986 000	●	
102-4 E	Ubicación de las operaciones	En el recinto portuario, así como en el <i>hinterland</i> nacional y otros países con los cuales se trabaja.	●	Datos técnicos. Países con los cuales se trabaja.
102-5 E	Propiedad y forma jurídica	La Comunidad Portuaria no tiene régimen jurídico propio, sino que cada una de las organizaciones (según sector de actividad) dispone de su régimen propio.	●	Régimen jurídico de la Comunidad Portuaria.
102-6 E	Mercados a los cuales se sirve	Transporte de mercancías con los principales puertos del mundo, con un tráfico de 65,9 millones de toneladas y un movimiento de personas de 4,5 millones de pasajeros.	●	Países con los cuales se trabaja. Sector con los cuales trabaja. Datos de tráfico del Port de Barcelona.
102-7 E	Dimensión de la organización.	Aproximadamente 41.200 personas trabajadoras en el Port. Las organizaciones adheridas al Plan de Sostenibilidad Sectorial dan trabajo a 6.446 personas.	●	Desarrollo del valor social.
102-8 E	Información sobre personas trabajadoras	80,3% de personal con contrato fijo. 76,9% de personal con contrato a tiempo completo. 13% de personas con contratación externa. 29,3% de mujeres en plantilla.	●	Prácticas laborales y trabajo digno: ocupación.
102-9 E	Cadena de suministro	Múltiples interrelaciones entre empresas, administraciones y entidades de la Comunidad Portuaria.	●	Imagen de la composición de la Comunidad Portuaria.
102-10 E	Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	No ha habido cambios significativos durante el 2018.	●	
102-11 E	Principio o enfoque de precaución.		●	
102-12 E	Iniciativas externas	41,9% de las organizaciones que pertenecen a alguna entidad de sostenibilidad están adheridas al Pacto Mundial de Naciones Unidas.	●	Adhesión a iniciativas sobre sostenibilidad.
102-13 E	Afiliación a asociaciones	80% de organizaciones pertenece a asociaciones sectoriales.	●	Principales asociaciones a las cuales se pertenece.

● Informado totalmente

● Informado parcialmente

● No informado

● No aplicable

Gobierno responsable

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
102-14 E	Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	El máximo cargo ejecutivo del Port de Barcelona es la presidenta del Port de Barcelona.	●	Carta de la presidenta.
102-15	Impactos, riesgos y principales oportunidades	Plan de Sostenibilidad Sectorial.	●	Plan de Sostenibilidad Sectorial.
102-16 E	Valores, principios, estándares y normas de conducta	«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».	●	Misión, visión y estrategia.
102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	74,7% de organizaciones con código ético o de buen gobierno y el 68% con canales por consultas o denuncias por temas éticos.	●	Ética e integridad.
102-18 E	Estructura de gobierno	Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria: Comité Ejecutivo y Grupos de Trabajo.	●	Gobierno del Port de Barcelona.
102-19	Delegación de autoridad		●	
102-20	Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales		●	
102-21	Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales	57,3% de organizaciones dispone de canales de comunicación con los grupos de interés y el 56% participa en actividades organizadas por ellos.	●	Diálogo con los grupos de interés y expectativas. Participación con los grupos de interés. Anexo: expectativas de los grupos de interés.
102-22	Órganos de gobierno y comités.	Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria: Comité Ejecutivo y Grupos de Trabajo. Esta información, relativa a las administraciones públicas, se encuentra ampliada en los correspondientes portales de transparencia.	●	Gobierno del Port de Barcelona.
102-23	Presidenta del máximo órgano de gobierno	Mercè Conesa.	●	Gobierno del Port de Barcelona.
102-24	Nominación y selección del máximo órgano de gobierno	El Consejo de Administración está representado por las principales administraciones públicas con intereses en el Port (la Administración del Estado, la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y el Ayuntamiento del Prat de Llobregat), la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, los sindicatos y el sector portuario. El Consejo Rector está integrado por los representantes de las diferentes organizaciones que integran la Comunidad Portuaria de Barcelona y otras relacionadas con el comercio internacional.	●	Gobierno del Port de Barcelona.

● Informado totalmente

● Informado parcialmente

● No informado

● No aplicable

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
102-25	Conflictos de intereses		●	
102-26	Función del máximo órgano de gobierno en la selección de propósitos, valores y estrategia	Grupos de Trabajo con el objetivo de proponer mejoras y llevarlas a cabo.	●	Gobierno del Port de Barcelona.
102-27	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno		●	
102-28	Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno		●	
102-29	Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	Grupo de Trabajo de Sostenibilidad formula y coordina la gestión de los impactos económicos, ambientales y sociales.	●	Plan de Sostenibilidad Sectorial.
102-30	Eficacia de los procesos de gestión del riesgo		●	
102-31	Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales	Consejo Rector y Comité Ejecutivo se ha reunido en dos ocasiones. El grupo de trabajo de Sostenibilidad trabaja para el seguimiento de estos temas.	●	Consejo Rector de la Comunidad Portuaria.
102-32	Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad	El Grupo de Trabajo de Sostenibilidad coordina y elabora la memoria de sostenibilidad sectorial.	●	Plan de Sostenibilidad Sectorial.
102-33	Comunicación de preocupaciones críticas.		●	
102-34	Naturaleza y número total de preocupaciones críticas		●	
102-35	Política de remuneración	En los portales de transparencia correspondientes se pueden consultar las remuneraciones de los diferentes cargos públicos. Las organizaciones privadas no reportan este dato.	●	
102-36	Proceso para determinar la remuneración	Las organizaciones públicas se rigen por los presupuestos generales del Estado. Las organizaciones privadas no reportan este dato.	●	
102-37	Involucración de los grupos de interés en la remuneración	Las organizaciones públicas se rigen por los presupuestos generales del Estado. Las organizaciones privadas no reportan este dato.	●	
102-38	Ratio de compensación total anual	No aplicable. Esta memoria se refiere a un conjunto	●	
102-39	Ratio del incremento porcentual de la compensación total anual	de organizaciones diversas, cada una con políticas de remuneración diferentes.	●	

● Informado totalmente

● Informado parcialmente

● No informado

● No aplicable

Participación de los grupos de interés

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
102-40 E	Listado de los grupos de interés (GI)	Cientes, administraciones, trabajadores, proveedores, sociedad, medios de comunicación, instituciones e inversores.	●	Diálogo con los grupos de interés y expectativas.
102-41 E	Acuerdos de negociación colectiva	91,4% de personas trabajan adscritas a convenio colectivo.	●	Prácticas laborales y trabajo digno.
102-43 E	Participación de los grupos de interés	El análisis de materialidad se ha realizado teniendo en cuenta la relevancia para los grupos de interés y para el Port.	●	Canales de relación y de participación con los grupos de interés. Anexo: Expectativas de los grupos de interés.
102-44 E	Temas y preocupaciones clave mencionados	Los temas más importantes identificados son: <ul style="list-style-type: none"> • Ética empresarial y comercial • Crecimiento de tráfico • Inversión pública y privada • Impacto ambiental • Generación de puestos de trabajo • Salud y seguridad • Prevención de riesgos ambientales • Igualdad de oportunidades • Capacitación y educación 	●	Anexo: Expectativas de los grupos de interés.

Elaboración y contenido de la memoria

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
102-45 E	Entidades incluidas en estados financieros consolidados	No aplicable. La memoria no incluye los datos económicos de cada una de las organizaciones de la Comunidad Portuaria. Cada organización reporta o justifica los organismos que le sean propios.	●	
102-46 E	Definición de contenido del informe y coberturas	Se ha tenido en cuenta la estrategia del Port de Barcelona, la opinión interna de la Comunidad Portuaria y las expectativas que han manifestado los grupos de interés.	●	Aspectos generales sobre la memoria. Grados de ajuste al GRI, alcance y análisis de materialidad.
102-47 E	Listado de temas materiales	Ética empresarial y comercial. Crecimiento de tráfico. Inversión pública y privada. Impacto ambiental. Generación de puestos de trabajo. Salud y seguridad. Prevención de riesgos ambientales. Igualdad de oportunidades. Capacitación y educación.	●	Análisis de materialidad. Anexo: Expectativas del grupo de interés.
102-48 E	Re-expresión de la información	No hay cambios significativos respecto a la memoria del 2017.	●	
102-49 E	Cambios en la elaboración de informes	No hay cambios significativos respecto a la memoria del 2017.	●	
102-50 E	Periodo objeto del informe	Año 2018.	●	Aspectos generales sobre la memoria.
102-51 E	Fecha del último informe	Junio 2017.	●	Aspectos generales sobre la memoria.

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
102-52 E	Ciclo de elaboración de informes	Anual.	●	Aspectos generales sobre la memoria.
102-53 E	Punto de contacto para consultas sobre el informe	sostenibilitat@portdebarcelona.cat	●	Contacto para dudas y sugerencias.
102-54 E	Declaración de elaboración del informe de conformidad con el GRI	En la elaboración de la memoria de sostenibilidad sectorial del Port han tenido como referencia los estándares GRI. Algunos aspectos son complejos de reportar debido a la diversidad de organizaciones participantes.	●	Grado de ajuste al GRI.
102-55 E	Índice de contenidos GRI		●	Anexo: Tabla de indicadores GRI.
102-56 E	Verificación externa	No se realiza verificación externa.	●	
103-1	Explicación del tema material y su cobertura	Social: generación de empleo y otros mencionados al inicio del apartado «Desarrollo del valor social». Económico: VAB de Catalunya y España y otros mencionados al inicio del apartado «Desarrollo del valor económico». Ambiental: consumo de energía y agua y otros mencionados al inicio del apartado «Desarrollo del valor ambiental».	●	Desarrollo del valor social. Desarrollo del valor económico. Desarrollo del valor ambiental.
103-2	Foco de gestión y componentes		●	
103-3	Evaluación del foco de gestión		●	

Con la información relativa a los contenidos generales —donde se hace una mirada a los marcos normativos, la composición de los órganos de gobierno y la promoción de grupos de trabajo, entre otros, el de Sostenibilidad—, se puede ver la contribución de las organizaciones del Port de Barcelona en los siguientes objetivos:



Promover sociedades justas, pacíficas y inclusivas
102-16 E; 102-17; 102-22; 102-24; 102-29; 102-31; 102-32; 102-43 E



Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible
102-15; 102-16 E; 102-31; 102-44 E

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

SERIE 200: ASPECTOS ECONÓMICOS

201: Desempeño Económico

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
201-1	Valor económico directo generado y distribuido	No aplicable. La memoria no incluye los datos económicos de cada una de las organizaciones de la Comunidad Portuaria. Cada organización reporta o justifica los organismos que le sean propios.	●	
201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático		●	
201-3	Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación		●	
201-4	Asistencia financiera de gobiernos	Inversiones públicas y privadas. Ayudas económicas recibidas.	●	Inversiones públicas y privadas. Ayudas económicas recibidas.

202: Presencia en el mercado

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
202-1	Ratio de salario de categoría inicial estándar por sexo comparado con el salario mínimo local.	No aplicable. La memoria no incluye los datos económicos de cada una de las organizaciones de la Comunidad Portuaria. Cada organización reporta o justifica los organismos que le sean propios.	●	
202-2	Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local.	No aplicable, ya que el Port sólo opera en un país.	●	

203: Impacto económico indirecto

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
203-1	Inversiones en infraestructuras y servicios de apoyo.	Inversión pública: 49,2 millones €.	●	Inversiones públicas y privadas.
203-2	Impactos económicos indirectos significativos.	74% de cuota mercado del comercio exterior en Catalunya. 25% de cuota mercado del comercio exterior en España. 1,7% de VAB en Catalunya. 65,9 millones de toneladas de mercancías. 3, millones de TEU. 4,5 millones de pasajeros.	●	Contribución al VAB. Valor estimado de mercancías y participación del mercado.

204: Pràctiques d'adquisició

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
204-1	Proporción de gasto en proveedores locales	97,3% de compra local en empresas de la Unión Europea.	●	Prácticas de compras y contratación de servicios.

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable




205: Prácticas anticorrupción

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
205-1	Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción		●	
205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	74,7% de las organizaciones con código ético o de buen gobierno 68% de las organizaciones con canales por consultas o denuncias por temas éticos.	●	Ética e integridad. Canales formales de consultas o denuncias en temas éticos.
205-3	Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	Las organizaciones encuestadas han reportado sobre las sanciones o incumplimientos legislativos sobre temas éticos, económicos, laborales o ambientales.	●	Ética e integridad. Sanciones por incumplimientos legislativos sobre temas éticos, económicos, laborales o ambientales.

206: Competencia desleal

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal, las prácticas monopolísticas y contra la libre competencia		●	

La contribución directa e indirecta de la actividad económica del Port de Barcelona va acompañada de fuertes inversiones en infraestructuras que promuevan comportamientos más respetuosos con el medio ambiente. Velar por la competitividad del Port de Barcelona y de las empresas que forman parte es una apuesta estratégica para un crecimiento sostenible. Este crecimiento se complementa y potencia con las dimensiones sociales y ambientales. Los principales ODS los que se contribuye son:

	Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible; el empleo pleno y productivo; y el trabajo digno para todos 203-1; 203-2
	Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación 203-1
	Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles 204-1

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

SÈRIE 300: ASPECTOS AMBIENTALES

301: Materiales

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
301-1	Materiales utilizados por peso o volumen		●	
301-2	Inputs reciclados utilizados		●	
301-3	Productos reutilizados y materiales de envasado		●	

302: Energía

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
302-1	Consumo energético interno	172.670.696 kWh. No se dispone de datos de consumo desglosados por tipo.	●	Evolución de los consumos de energía y agua.
302-2	Consumo energético fuera de la organización		●	
302-3	Intensidad energética	La diversidad de organizaciones y los tipos de actividades hace muy complejo reportar sobre este aspecto.	●	
302-4	Reducción del consumo energético	Acuerdo con la empresa Gas Natural para suministrar la electricidad "verde" y con garantía de origen al grupo de compra del Port. A pesar del incremento de volúmenes de mercancía y pasajeros en el Port, el consumo eléctrico gestionado por la APB se ha mantenido estable.	●	Iniciativas de carácter ambiental. Evolución de los consumos de energía y agua. Adhesión a los Acuerdos Voluntarios de la OCCC.
305-5	Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios		●	

303: Agua

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
303-1	Extracción de agua de fuentes	El agua utilizada proviene de la red municipal.	●	Evolución de los consumos de energía y agua.
303-2	Fuentes de agua significativamente afectadas por la extracción de agua	No aplicable. El agua utilizada proviene de la red municipal. No se afecta ninguna fuente de agua.	●	
303-3	Agua reciclada y reutilizada		●	

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

304: Biodiversidad

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
304-1	Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro o junto a áreas protegidas o de zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas		●	
304-1	Centros de operaciones en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro o junto a áreas protegidas o de zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas		●	
304-2	Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios a la biodiversidad	En los siguientes enlaces de la web del Port se encuentra información sobre aspectos relacionados con la biodiversidad: Ecosistemas: http://www.portdebarcelona.cat/es/web/el-port/103 Aguas de lastre: http://www.portdebarcelona.cat/es/web/el-port/104	●	
304-3	Hábitats protegidos o restaurados	Interacción con espacios naturales y especies protegidas, control especies invasoras y control de aves.	●	Ecología y biodiversidad.
304-4	Especies que aparecen en la Lista Roja de la UICN y en listados nacionales de conservación de los hábitats que se encuentren en áreas afectadas por las operaciones		●	

305: Emisiones

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	Datos reportados.	●	Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	Datos reportados.	●	
305-3	Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)		●	
305-4	Intensidad de las emisiones de GEI		●	
305-5	Reducción de las emisiones de GEI	Plan de Mejora de la Calidad del Aire.	●	Emisiones de gases a la atmósfera.

306: Efluentes y residuos

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
306-1	Vertido de aguas en función de su calidad y destino		●	Mejora de la calidad de las aguas.

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
306-2	Residuos por tipo y método de eliminación	179.475 m ³ . Tipo de residuos y limpieza de las aguas y fondo marino.	●	Retirada de residuos de los barcos. Limpieza de las aguas portuarias. Residuos de la actividad terrestre.
306-3	Vertidos significativos	40 avisos de vertidos. 6 episodios han activado el Plan Interior Marítimo (PIM).	●	Plan Interior Marítimo (PIM).
306-4	Transporte de residuos peligrosos	63,6 toneladas de residuos peligrosos recogidos. Los tratamientos se hacen según legislación pertinente.	●	Residuos de la actividad terrestre.
306-5	Cuerpos de agua afectados por vertidos de agua y/o derrames	40 avisos de vertidos por hidrocarburos y otras sustancias. Sólo 6 episodios fueron bastante significativos para activar el Plan Interior Marítimo (PIM).	●	Plan Interior Marítimo (PIM).

307: Desempeño ambiental

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	No ha habido ningún registro de incumplimiento de la legislación y normativa ambiental.	●	
308-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección según criterios ambientales		●	
308-2	Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas		●	

Cuidar del agua, de la calidad del aire, de los consumos que se realizan y de la gestión de los residuos son aspectos relevantes para el Port de Barcelona y sobre los que ya hace tiempo que este trabaja. Además, se continúa invirtiendo para tener un menor impacto en el medio ambiente y mejorar la biodiversidad, el mar del entorno y el entorno natural. Las diferentes actuaciones e iniciativas tienen un impacto positivo en los siguientes ODS:



Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos
302-1; 302-4; 303-1; 306-5



Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos
302-1; 302-4



Tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos
302-1; 302-4; 305-1; 305-2; 305-3; 305-4; 305-5



Conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible
304-2; 304-3; 306-1; 306-2; 306-3

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

SERIE 400: ASPECTOS SOCIALES

401: Empleo

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
401-1	Nuevas contrataciones de personas trabajadoras y rotación de la plantilla	Tasa de crecimiento de plantilla: 3%. No se dispone de datos de rotación de las plantillas ni desglose por sexo.	●	Desarrollo del valor social.
401-2	Beneficios para las personas trabajadoras ocupadas a tiempo completo que no se dan a las ocupadas a tiempo parcial o temporales		●	
401-3	Permiso parental		●	

402: Relaciones trabajador-empresa

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
402-1	Términos de aviso mínimos sobre cambios operacionales		●	

403: Seguridad y salud

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
403-1	Representación de las personas trabajadoras en comités formales de empresa de salud y seguridad		●	
403-2	Tipos de accidentes y tasas de enfermedades profesionales, días perdidos. Absentismo y muertes por accidente laboral o enfermedad profesional	Datos reportados sobre accidentes laborales y tipos. No se han recogido datos de absentismo ni de enfermedades profesionales.	●	Salud y seguridad en el trabajo.
403-3	Trabajadores con alta incidencia o alto riesgo de enfermedades relacionadas con su actividad		●	
403-4	Temas de salud y seguridad tratados en acuerdos formales con sindicatos		●	

404: Formación

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
404-1	Media de horas de formación anuales por cada trabajador	Media anual de formación por trabajador/a: 28,4 horas.	●	Capacitación y educación.
404-2	Programas para mejorar las aptitudes y la empleabilidad de las personas trabajadoras	Plan de Formación. Tipo de formación desarrollada y género.	●	Capacitación y educación.
404-3	Porcentaje de personas trabajadoras que reciben evaluaciones periódicas de desempeño		●	

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

405: Diversidad

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
405-1	Diversidad en órganos de gobierno y personas trabajadoras	1,9% de personas contratadas con discapacidad. 2% de personas contratadas en riesgo de exclusión. No hay datos de diversidad a órganos de gobierno. IGUALDAD DE GÉNERO: 29,3% de mujeres en plantilla. 19,1% de mujeres en Consejos de Administración. 22% de mujeres en Comités de Dirección. No se dispone de datos desglosados por edad.	●	Prácticas laborales y trabajo digno. Diversidad e igualdad de oportunidades.
405-2	Ratio del salario base y remuneración entre mujeres y hombres		●	

406: No discriminación

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
406-1	Casos de discriminación y medidas correctivas		●	

407-413: Derechos humanos

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
407-1	Operaciones y proveedores que podrían tener riesgo de libertad de asociación		●	
408	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil		●	
409	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio		●	
410	Personal de seguridad capacidad en políticas o procedimientos de derechos humanos		●	
411	Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	No aplicable. Los trabajos desarrollados en el Port de Barcelona no pueden afectar a los derechos de los pueblos indígenas.	●	
412	Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	No aplicable. No es probable encontrar casos de violación de los derechos humanos en los trabajos desarrollados en el Port.	●	
413-1	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	Proyectos desarrollados en el Port Vell Iniciativas solidarias (Nadal Solidari). Iniciativas educativas (Museo Marítim). Iniciativas profesionales (Forma't al Port).	●	Comunidad local y usuarios del Port.
413-2	Operaciones con impactos negativos significativos—reales o potenciales—a las comunidades locales	La Universidad de Barcelona realizó un estudio sobre el impacto de la actividad de los cruceros a la ciudad.	●	Pasajeros.

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

414: Evaluación social de los proveedores

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
414-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios sociales		●	
414-2	Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas		●	

415: Política pública

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
415-1	Contribución a partidos o representantes políticos		●	

416: Salud y seguridad de los clientes

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios	La diversidad de organizaciones y los tipos de actividades hace muy complejo reportar sobre estos aspectos.	●	
416-2	Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios	La diversidad de organizaciones y los tipos de actividades hace muy complejo reportar sobre estos aspectos.	●	

417: Marketing y etiquetado

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
417-1	Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios	La diversidad de organizaciones y los tipos de actividades hace complejo reportar sobre estos aspectos.	●	
417-2	Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios	Las quejas y reclamaciones se canalizan a través de la Marca de Calidad Efficiency Network o el Servicio de Atención al Cliente (SAC).	●	Responsabilidad sobre los servicios.
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing	Ninguna de las organizaciones participantes ha recibido ninguna reclamación.	●	Responsabilidad sobre los servicios. Ética e integridad.

418: Privacidad del cliente

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
418-1	Reclamaciones relativas a violaciones de la privacidad del cliente	Sólo una organización recibió una reclamación al respecto.	●	Responsabilidad sobre los servicios. Privacidad de los clientes.

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable

419: Cumplimiento socioeconómico

GRI	Contenido	2018	Estado	Localización
419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas de ámbito social y económico	Las reclamaciones recibidas están resueltas o en proceso de resolución.	●	Ética e integridad.

Velar por las condiciones laborales de las personas trabajadoras, la seguridad e higiene en el trabajo, la seguridad dentro del recinto portuario, los servicios prestados y los canales de relación con los clientes y las relaciones con el entorno cercano permiten avanzar en el logro los siguientes ODS:



Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades
403-2



Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos
404-1; 404-2



Lograr la igualdad entre los géneros y apoderarse todas las mujeres y las niñas
404-1; 404-2; 405-1



Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo digno para todos
401-1; 404-1; 404-2; 404-3; 403-2



Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles
413-1; 413-2

Tal y como se recoge en el apartado de Aspectos Generales, la presente Memoria de Sostenibilidad Sectorial toma como referencia los indicadores propuestos por el GRI. A pesar del espíritu de mejora continua y el esfuerzo en sostenibilidad realizado, no se reportan todos los indicadores con exhaustividad debido a la peculiaridad organizativa de la Comunidad Portuaria. La memoria sectorial engloba diversos tipos de organizaciones: empresas, administraciones públicas, asociaciones y fundaciones... y cada una tiene su propia personalidad jurídica y la legislación fiscal, laboral, mercantil, etc. El Plan de Sostenibilidad Sectorial promueve iniciativas conjuntas para mejorar la relación económica, social y ambiental de las organizaciones que conforman la Comunidad Portuaria, entre ellas y con su entorno.

- Informado totalmente
- Informado parcialmente
- No informado
- No aplicable



Port de Barcelona

Autoridad Portuaria de Barcelona
World Trade Center Barcelona

Edificio Est, Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
T 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat