

COMPROMETIDOS CON EL FUTURO

MEMORIA
ANUAL
2021



Port de Barcelona

COMPROMETIDOS CON EL FUTURO

MEMORIA
ANUAL
2021



Port de Barcelona

ÍNDICE

01

Carta del presidente | 04

02

La orientación a la sostenibilidad | 08

Alcance y contenido de la memoria | 10

El IV Plan Estratégico del Port de Barcelona | 13

03

Datos relevantes 2021 | 16

04

La gestión | 20

Los actores | 24

La Autoridad Portuaria de Barcelona | 24

La Comunidad Portuaria | 24

Los grupos de interés | 24

La infraestructura | 26

La gobernanza | 28

Órganos de gobierno | 28

Los principios de actuación | 32

Aportación de valor para el entorno | 33

La estrategia | 34

El puerto en red | 34

Promoción comercial | 38

Promoción de la Comunidad Portuaria | 42

La calidad | 44

El Sistema de Calidad | 44

La Marca de Calidad Efficiency Network | 45

Servicio de Atención al Cliente | 47

05

El valor económico | 48

Aportación del Port a la economía | 52

Participación en el comercio exterior | 52

Sectores implicados en el tráfico portuario | 54

Áreas geográficas

de origen y destino | 56

Datos de tráfico del Port de Barcelona | 58

Escalas | 59

Estructura del tráfico | 60

Contenedores | 62

Vehículos | 65

Graneles líquidos y sólidos | 67

Tráfico marítimo de corta distancia | 69

Tráfico ferroviario | 71

Pasajeros | 72

Ejercicio económico y financiero | 74

Resumen del resultado

del ejercicio | 74

Cuentas anuales | 88

La inversión en infraestructuras | 98

Otras magnitudes económicas | 105

Ayudas económicas recibidas | 105

Prácticas de compra y contratación

de servicios | 107

06

El valor social | 108

El capital humano | 112

El ámbito laboral en la Autoridad Portuaria de Barcelona | 112

Comunicación interna | 116

Capacitación y formación | 118

La salud y la seguridad en el trabajo | 122

La seguridad de personas y mercancías | 126

Policía Portuaria | 126

Protección portuaria | 128

Seguridad industrial | 130

El capital social y relacional | 132

La participación en organizaciones | 132

El ámbito relacional corporativo | 134

Acción social | 136

El Port Vell | 140

07

El valor medioambiental | 142

El modelo estratégico | 146

El compromiso ante el cambio climático | 147

Sistema de gestión ambiental | 147

Gasto e inversión medioambiental | 151

Desempeño y control ambiental | 152

Uso de recursos naturales | 152

Incidencia sobre el entorno

y actuaciones de mejora | 155

Gestión de residuos | 166

Ecología y diversidad | 168

08

Directorio del Port de Barcelona | 170

CARTA DEL PRESIDENTE

“DURANTE 2021
HEMOS SEGUIDO
APOYANDO A
LA COMUNIDAD
PORTUARIA Y AL
TEJIDO INDUSTRIAL
Y LOGÍSTICO”

Damià Calvet i Valera

Presidente del Port de Barcelona



En el Port de Barcelona el año 2021 ha estado marcado por una recuperación acelerada de la normalidad en casi todos los ámbitos; las cifras de tráficos y los resultados económicos así lo demuestran. Sin olvidar este protagonismo en la reactivación económica del país, que ha sido nuestra prioridad, también hemos podido continuar desarrollando la agenda estratégica que configura el Port del futuro.

El estallido de la COVID-19 generó una sacudida global que todavía se ha dejado notar durante todo el 2021. Por eso, hemos seguido apoyando con medidas económicas a nuestra Comunidad Portuaria y al tejido industrial y logístico al que damos servicio. Durante este ejercicio se ha puesto en marcha el Plan de Recuperación 2021-2022, con el objetivo de impulsar de nuevo la economía del Port y de nuestro entorno mediante la recuperación de tráficos, la detección de nuevas oportunidades y la innovación.

El esfuerzo realizado por la Comunidad Portuaria y las empresas de nuestro *hinterland* ha dado sus frutos y el Port de Barcelona ha finalizado el ejercicio 2021 con un tráfico total prácticamente igual que el año anterior a la pandemia, el 2019, y un tráfico de contenedores un 6,2% superior. Destaca que el crecimiento de las exportaciones y las importaciones respecto del 2019 ha sido de un 10% y un 5% respectivamente, datos que re-

flejan la recuperación de la economía catalana y de las zonas a las que damos servicio.

Este incremento del tráfico de contenedores no se corresponde con el incremento del número de escalas, que ha sido menor. La industria marítima pone en servicio buques cada vez mayores, con capacidades de hasta 24.000 TEU, y el Port de Barcelona ha sabido captar este tipo de tráfico gracias al hecho de ofrecer una de las productividades más elevadas de Europa y unos servicios logísticos altamente eficientes. Ser capaces de atraer este tipo de embarcaciones nos hace ser más sostenibles: los grandes portacontenedores son los más nuevos de la flota mundial y, por lo tanto, también los más eficientes en cuanto al consumo energético y a emisiones.

Quiero destacar la evolución –menor, pero también positiva– del movimiento de pasajeros en ferris y en cruceros, que ha sumado cerca de 1,5 millones de personas. La industria crucerística, que tras el paro de más de un año volvió a operar en Barcelona a partir de finales de junio, ha apostado decididamente por nuestro Port y hemos finalizado el año 2021 con 521.000 cruceristas. Es una cifra muy superior a la que preveíamos cuando retomamos esta actividad.



Coincidiendo con la recuperación de los tráficos y la economía, hemos dado un nuevo impulso a los grandes proyectos que han de configurar el Port de Barcelona a medio y largo plazo y que están especificados en el IV Plan Estratégico. En este sentido, durante el año 2021 se han materializado proyectos ambientales destacados que contribuirán a minimizar el impacto de la actividad portuaria en el entorno. Es el caso de la pantalla acústica y visual del río Llobregat, de 244 metros de longitud, para proteger las zonas de nidificación de la gaviota de Audouin y del cormorán; o la prolongación del espigón de Sant Sebastià, en 160 metros, una obra compleja y con un presupuesto próximo a los siete millones de euros, que tiene el objetivo de parar la pérdida de arena en caso de temporal y contribuye a preservar una de las playas más concurridas del litoral barcelonés.

Las empresas de la Comunidad Portuaria de Barcelona han seguido desarrollando también sus proyectos ambientales; como, por ejemplo, Grimaldi Lines, que ha empezado a operar en Barcelona con barcos equipados con un sistema de baterías de litio, que permiten eliminar completamente las emisiones cuando están atracados a puerto. Mantenemos una decidida política de bonificaciones para facilitar el desarrollo de los proyectos más sostenibles e incentivar la llegada a nuestro puerto de los buques menos contaminantes.

También en el ámbito de la sostenibilidad ambiental, durante el 2021 hemos sacado adelante diferentes proyectos relacionados con el uso del gas natural licuado como combustible de transición hacia soluciones cero emisiones en el transporte marítimo y la logística. Y hemos seguido trabajando en el proyecto estratégico Nexigen, el Plan de Electrificación de Muelles del Port de Barcelona que, una vez confirmada la construcción de la nueva subestación Ronda Litoral por parte de Red Eléctrica, empezará a ser una realidad operativa a corto plazo.

La sostenibilidad debe avanzar del brazo de la eficiencia y la competitividad. Un ejemplo es la apuesta por el transporte ferroviario realizado por el Port hace más de veinte años y con resultados evidentes. Durante el año 2021 un total de 319.000 contenedores han entrado o salido del Port en tren, cifra que supone un incremento del 18,4% respecto del año anterior y sitúa la cuota ferroviaria de contenedores en el 15,5%, la más alta de todo el Estado.

El uso combinado del modo ferroviario y de plataformas logísticas en el *hinterland* se ha consolidado como una de nuestras fortalezas. Hoy, el corredor ferroviario Barcelona-Zaragoza-Madrid —con ramales en Huesca, Navarra, Castilla y Portugal y en el que tiene un papel protagonista la Terminal Marítima de Zaragoza— es el que transporta más mercancías de la península Ibérica. Somos conscientes que debemos acercar el Port y los servicios logísticos a nuestros clientes y así, durante este ejercicio también hemos entrado en el accionariado de la Terminal Intermodal de Monzón. Esta participación se suma a las de Coslada, Azuqueca, Saint Charles y El Far-Vilamalla y tiene el objetivo de desarrollar servicios ferroviarios y logísticos eficientes que favorezcan la competitividad de las empresas a las cuales damos servicio.

El ferrocarril es una de las apuestas estratégicas del Port de Barcelona porque, además de ser competitivo y eliminar las externalidades negativas de la carretera, es el que genera una menor huella de carbono: los servicios ferroviarios del Port suponen un ahorro anual de 46.315 toneladas de CO₂, puesto que sacan de la carretera 197.928 camiones.

A finales del 2021 hemos dado un paso decisivo hacia la consolidación del modo ferroviario en nuestro puerto con el inicio de la tramitación del Plan Director Urbanístico (PDU) del Nodo Ferroviario del Port de Barcelona, que ordenará el desarrollo ferroviario del área sur. Con 68,8 hectáreas de superficie y siete terminales, este proyecto dará servicio a los tráficos del Port y su entorno: la Zona franca, el Polígono Pratense y las industrias del Baix Llobregat y del sur de Barcelona.

La suma del Nodo Ferroviario, los nuevos accesos terrestres y los diez apartaderos ferroviarios del eje Barcelona-Zaragoza comportarán una inversión pública de unos 630 millones de euros y conforma uno de los nodos del corredor mediterráneo, que nos permitirá disponer de una potentísima infraestructura suficientemente dimensionada para el futuro desarrollo logístico y económico de nuestro país.

Las empresas que operan en nuestro puerto también han mantenido durante este ejercicio sus planes de inversión para mejorar sus instalaciones y operativas. Un ejemplo son los que realizan las terminales de contenedores en grúas y maquinaria de terminal para garantizar que Barcelona pueda dar servicio de forma eficiente y competitiva a los nuevos grandes barcos que están entrando en servicio.

Este trabajo constante para mejorar las infraestructuras ha ido acompañado por una apuesta firme y constante por la innovación, la digitalización y la formación como herramientas para encarar con éxito el escenario cada vez más cambiante del transporte marítimo internacional. Queremos impulsar todavía más esta transformación tecnológica e infraestructural para que el Port de Barcelona siga generando riqueza y bienestar a la sociedad a la vez que conseguimos que nuestra actividad sea más eficiente y sostenible.



02

LA ORIENTACIÓN A LA SOSTENIBILIDAD

FE
8





La **Memoria Anual 2021 del Port de Barcelona** ofrece un retrato de la actividad portuaria durante este ejercicio, articulada en torno a las líneas de actuación previstas en el **IV Plan Estratégico del Port de Barcelona (2021-2025)** y la orientación y el compromiso con la sostenibilidad. La **sostenibilidad** no es sólo el eje sobre el que gira el nuevo Plan Estratégico, sino que, además, es un objetivo central de la forma de hacer de casi un centenar de empresas y entidades del puerto desde la puesta en marcha del 2015 del **Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona**, innovador y pionero en el sector portuario.

Alcance y contenido de la memoria

Después de un año 2020 marcado de lleno por la crisis de la COVID-19 y con un descenso generalizado de la actividad, en esta memoria algunos de los datos están referenciados también a 2019. De este modo se puede ofrecer una visión más clara tanto de la clara recuperación iniciada en 2021 como de la evolución y estado real de los tráficos respecto a la situación prepandemia.

El documento reporta sobre datos generales y específicos de la actividad del Port de Barcelona proporcionados principalmente por la **Autoridad Portuaria de Barcelona (APB)**, como entidad gestora de la infraestructura y garante de sus servicios básicos. Y tiene, además, como objetivo dar respuesta a la demanda de información de los grupos de interés del Port de Barcelona y explicar cómo se cumplen sus expectativas.

En cuanto a su planteamiento, la memoria tiene en cuenta los estándares de la **Global Reporting Initiative (GRI)**, organización internacional de referencia para la elaboración de memorias de sostenibilidad, y los **Objetivos de Desarrollo Sostenible** de las Naciones Unidas.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El Port de Barcelona está adherido al Pacto Mundial de las Naciones Unidas 2015-2030 y, por tanto, se compromete a integrar los llamados Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de forma consciente y

paulatina dentro de su estrategia. En esta línea, esta memoria se refiere a lo largo de su estructura al cumplimiento de los ODS.



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Al principio de cada capítulo se indican los principales ODS a los que la actuación del Port da respuesta y se detallan algunos de los indicadores relevantes que lo muestran.



Por sus características y actividad, el Port de Barcelona está interpelado por **13 de los 17 ODS de Naciones Unidas**, como se muestra en la tabla siguiente, y 6 de ellos son objetivos prioritarios sobre los que tiene un impacto diferenciado y directo (los números 6, 8, 9, 11, 14 y 17).

Contribución del Port de Barcelona a los ODS* y dónde están reportados en esta memoria

ODS	Objetivo	Ubicación en la memoria
	Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	El valor social
	Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos	El valor social
	Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas	El valor social
	Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos	El valor medioambiental
	Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna	El valor medioambiental
	Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos	El valor económico El valor social
	Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación	La gestión El valor económico El valor medioambiental
	Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles	El valor social El valor medioambiental
	Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	El valor económico El valor medioambiental
	Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos	El valor medioambiental
	Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos	El valor medioambiental
	Promover sociedades justas, pacíficas e inclusivas	La gestión
	Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible	La gestión El valor social

* Remarcados en azul los ODS que afectan directamente y de manera prioritaria al Port de Barcelona.

El IV Plan Estratégico del Port de Barcelona

La aprobación por parte del Consejo de Administración del IV Plan Estratégico (2021-2025) ha sido uno de los hitos destacados del Port de Barcelona este 2021. Elaborado a lo largo de los años 2019 y 2020, este documento es la base del desarrollo del Port en los próximos años e incorpora también una visión de este para el 2040.

El Plan tiene como eje central la sostenibilidad en sus tres dimensiones (económica, social y medioambiental). Además, contempla dos horizontes temporales diferenciados:

- > Un horizonte a corto plazo, con una cincuentaena de actuaciones concretas para el periodo 2021-2025, estructuradas en objetivos operativos y proyectos de referencia.
- > Una visión a largo plazo, hasta el 2040, que dibuja los escenarios de futuro más plausibles y fija las líneas de actuación necesarias para orientar la actuación de la Comunidad Logística-Portuaria y garantizar su posicionamiento competitivo en los escenarios más deseados.

Esta división en dos horizontes temporales resulta indispensable a la hora de considerar tanto las elevadas inversiones y difícil rentabilidad de algunas actuaciones, como la necesidad de reservar y desarrollar grandes espacios y el largo horizonte temporal de muchos de los proyectos previstos.

Durante el ejercicio 2021 se han realizado diversas **acciones para dar a conocer el contenido del nuevo Plan Estratégico** entre los miembros de la Comunidad Portuaria y el público en general, entre las cuales destacan las siguientes:

- la publicación de un folleto que resume sus principios básicos;
- la distribución a través de las redes sociales de una serie de videos dedicados a los ejes del Plan, así como al contenido general de este y a la visión del Port del futuro;
- y la celebración de dos seminarios en formato televisivo, uno de ellos en inglés para dar a conocer el Plan a los clientes y socios extranjeros del Port.



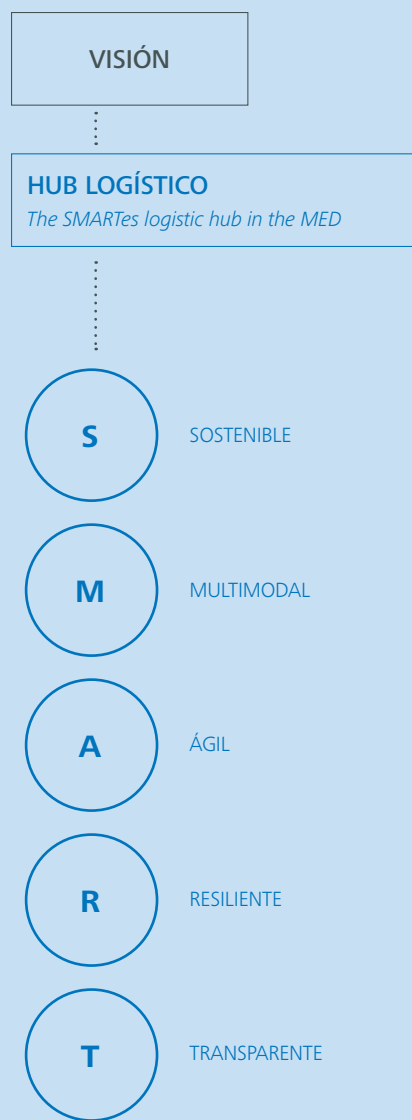


Misión, visión y objetivo estratégico

El IV Plan Estratégico (2021-2025) establece que la **misión del Port de Barcelona**, es decir, su razón de ser, es la siguiente:

“GENERAR PROSPERIDAD EN NUESTRA COMUNIDAD, INCREMENTANDO LA COMPETITIVIDAD DE NUESTROS CLIENTES MEDIANTE LA PROVISIÓN EFICIENTE Y SOSTENIBLE DE SERVICIOS LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE”

El Port detalla en la **visión** que quiere llegar a ser en el futuro, manteniéndose fiel a la misión. La nueva visión contempla dotar el ecosistema logístico-portuario de una serie de atributos complementarios e innovadores.



Además, el IV Plan Estratégico opta por un **objetivo Estratégico (OE) tridimensional**, que responde a los tres pilares –económico, medioambiental y social– de la sostenibilidad, el primer atributo del *hub* logístico de Barcelona:

Sostenibilidad económica



70.000

millones de € de valor del comercio exterior

Sostenibilidad medioambiental



50%

muelles de contenedores y ro-ro electrificados

Sostenibilidad social



40.000

personas trabajando en el Port

OBJETIVOS OPERATIVOS

Cada uno de los tres ejes u objetivos estratégicos (OE) se despliega en 4 objetivos estratégicos operativos. Es decir, hay un total de 12 objetivos operativos, que a la vez se concretan en más de cincuenta proyectos o acciones operativas.

OE1/Sostenibilidad económica

- > Diversificar el negocio portuario
- > Diferenciar la oferta de servicios
- > Atraer actividad logística
- > Desarrollar las infraestructuras necesarias

OE2/Sostenibilidad medioambiental

- > Desarrollar un nuevo modelo energético
- > Descarbonizar la actividad marítima portuaria
- > Reducir la contaminación
- > Incrementar la intermodalidad

OE3/Sostenibilidad social

- > Fomentar la formación, ocupación, emprendimiento y atracción de talento
- > Fomentar la igualdad de oportunidades
- > Integrar el Port con el entorno urbano y metropolitano
- > Garantizar la salud y la seguridad de las personas e instalaciones del Port



03

DATOS RELEVANTES 2021

16

17

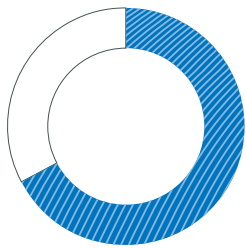


VALOR ECONÓMICO

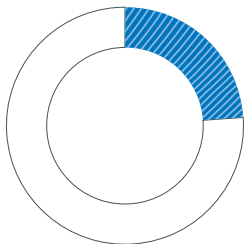


Aportación a la economía

Valor de las mercancías que pasan por el Port:
88.869 M€
 (líder estatal)



74%
 del comercio marítimo de Catalunya



23%
 del comercio marítimo del Estado



Datos de tráfico

Tráfico total:
66,4 millones de toneladas
 (33,8 millones toneladas de tráfico *hinterland*)

Contenedores:
3,5 millones TEU

Graneles
 LÍQUIDOS:
12,4 millones toneladas
 SÓLIDOS:
4,5 millones toneladas

Vehículos:
492.928 unidades

Autopistas del mar:
164.039 UTI
 (unidades de transporte intermodal)

Pasajeros
 CRUCERISTAS:
520.854 personas
 DE LÍNEA REGULAR:
977.963 personas



Datos económicos

Beneficio neto:
37,9 M€

Cifra de negocio:
151,4 M€

Cash flow:
66,3 M€

Inversiones:
63,9 M€

VALOR SOCIAL



Seguridad portuaria

33
 actuaciones preventivas del Plan de Autoprotección (PAU)

Autoridad Portuaria de Barcelona

Presencia y rol de la mujer
32% de la plantilla



32% ocupa cargos directivos



28.639
 horas de formación interna

VALOR MEDIOAMBIENTAL



Estrategia intermodal =
968 millones de euros
 en externalidades negativas

Inversión de
110 millones de euros
 para electrificación de muelles hasta el 2030

143.000 m³
 de GNL suministrados en el Port 2017-2021

04

LA GESTIÓN

20



21



El Port de Barcelona es mucho más que infraestructura portuaria: se entiende como el conjunto de actividades que realizan una serie de organizaciones públicas y privadas gestionadas independientemente, pero coordinadas y lideradas por la Autoridad Portuaria de Barcelona y con una estrategia global común.

Orientación a los ODS



El Port y la Comunidad Portuaria trabajan para crear instituciones eficaces, responsables y transparentes en todos los niveles. También velan por el acceso público a la información, protegiendo las libertades fundamentales, conforme a las leyes nacionales y los acuerdos internacionales.

Código ético del Port de Barcelona, aprobado en 2015



El propio trabajo portuario implica relacionarse con diversidad de empresas. Más allá de la estricta relación contractual, se promueve la participación en organizaciones que buscan construir un marco de comercio estable y universal.

Adhesión del Port al Pacto Mundial de Naciones Unidas desde 2015



La estrategia del “puerto en red” busca acercar los servicios del Port de Barcelona a los usuarios a través de infraestructuras y servicios más sostenibles que las alternativas tradicionales. Las organizaciones del Port de Barcelona se comprometen en la búsqueda de estándares de calidad.

164.039

UTI camiones retirados de la carretera por los servicios de *short sea shipping*

3.531

millones de VAB aportados por la actividad portuaria

98

actividades portuarias certificadas con la Marca de Calidad

Sobre los datos

Este apartado refleja la situación del Port de Barcelona desde el punto de vista de su gestión y organización: describe sus principales rasgos de la gobernanza y funcionamiento, define sus grupos de interés y explica las líneas estratégicas de su actuación e idea de desarrollo de negocio.





LOS ACTORES

La Autoridad Portuaria de Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) es un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tiene a su cargo la administración, control, gestión y explotación del Port de Barcelona. Es la **organización que lidera el Port como conjunto**, que sienta las bases para su funcionamiento y para la búsqueda de un objetivo común, y que ostenta su representación.

Como entes públicos, las Autoridades Portuarias dependen del Ministerio de Fomento a través del Organismo Público Puertos del Estado. Desde el punto de vista jurídico, se rigen por una legislación específica; fundamentalmente, por el Real decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante (Ley de Puertos). Las Autoridades Portuarias proveen el espacio e infraestructuras portuarias y regulan las operaciones desarrolladas en el puerto.

Las principales funciones y competencias de la Autoridad Portuaria de Barcelona son:

- > Gestionar y controlar los servicios portuarios y comerciales.
- > Prestar los servicios generales del Port.
- > Ordenar la zona de servicio del puerto y usos portuarios.
- > Planificar, proyectar, construir, conservar y explotar las obras y servicios del Port.
- > Gestionar el dominio público portuario y de señales marítimas.
- > Optimizar la gestión económica y la rentabilidad del patrimonio y los recursos.
- > Fomentar las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- > Coordinar las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- > Ordenar y coordinar el tráfico portuario (marítimo y terrestre).

La Comunidad Portuaria

Todos los agentes, organismos y administraciones que participan en la actividad del Port de Barcelona comparten una idea común de servicio y calidad que les vincula en clave de cooperación. Bajo el nombre de Comunidad Portuaria del Port de Barcelona (CP), se agrupan más de 450 administraciones, entidades y empresas ubicadas en el recinto portuario o en su entorno.

La Comunidad Portuaria no tiene personalidad jurídica propia, sino que se rige por regímenes jurídicos diversos, ya que aglutina a sociedades limitadas, sociedades anónimas, comunidades de bienes, fundaciones y administraciones, cada una con derechos y leyes específicos de aplicación (ver anexo).

Los grupos de interés

Se han identificado un total de **8 grupos de interés y 26 subgrupos de interés** del Port de Barcelona; es decir, colectivos, actividades y organizaciones, a cuyas expectativas y demandas se quiere y debe responder. Desde la perspectiva de la Autoridad Portuaria de Barcelona, además, es necesario considerar un grupo de interés prioritario y específico: las **empresas concesionarias**, que son gestoras de terminales e instalaciones en los terrenos portuarios.

Grupos y subgrupos de interés

Clientes	Importadores/exportadores
	Armadores
	Pasajeros
	Industria próxima
Administraciones	Unión Europea
	Gobierno central
	Generalitat de Catalunya
	Ayuntamiento y área metropolitana
Trabajadores	Empleados de la administración
	Empleados de empresas de la Comunidad Logística Portuaria
	Empleados de estiba
	Tripulantes
Proveedores	Servicios generales
	Servicios específicos del sector portuario
Sociedad	Ciudadanos
	Entidades sociales
	Usuarios de espacios del Port Vell
Medios de comunicación	Medios generalistas
	Medios específicos estatales e internacionales
	Redes sociales
Instituciones	Comunidad educativa (universidades, escuelas, museos)
	Instituciones de investigación / centros tecnológicos
	Fundaciones
	Asociaciones de puertos
Inversores	Colegios profesionales
	Inversores privados



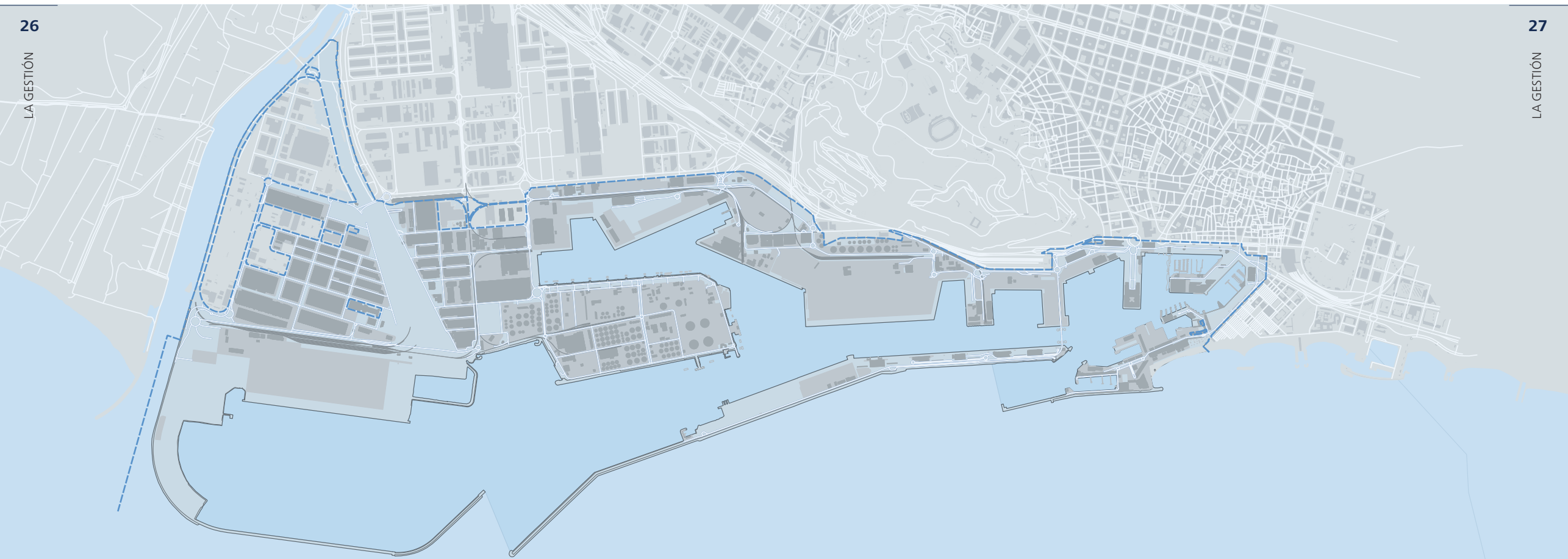
LA INFRAESTRUCTURA

El Port de Barcelona es la principal infraestructura de transporte y servicios de Catalunya y un puerto de referencia de la región euromediterránea, en el que trabajan más de **450 organizaciones**. Sus 88 líneas regulares conectan directamente a la capital catalana con **178 puertos** de los cinco continentes y es un puerto especializado en carga general y mercancías de alto valor añadido. Situado al pie de la montaña de Montjuïc, ocupa el tramo de costa comprendido entre la Barceloneta y la desembocadura del río Llobregat.

El Port se estructura en torno a tres grandes unidades de negocio: la **comercial**, que concentra las actividades dedicadas a tráficos específicos; la **logística**, que complementa a la comercial y es base para consolidar el modelo de puerto en red; y el **Port Vell**, que agrupa los espacios ciudadanos recuperados para usos urbanos, náuticos y deportivos.

Características técnicas generales del Port de Barcelona

Situación Latitud: 41° 21' N Longitud: 2° 10' E	Superficie terrestre 1.112,2 ha	Dique seco Eslora: 215 m Manga: 35 m Capacidad: hasta 50.000t de peso muerto
Mareas Amplitud: 125 cm	Muelles y atraques 23,183 km	Grúas de muelle 29 (de contenedores)
Entrada Bocana Sud Orientación: 191,8° Anchura: 370 m Calado: 16 m Bocana Nord Orientación: 205° Anchura: 145 m Calado: 11,50 m	Rampas ro-ro 30 Calados hasta 16 m Remolcadores 8 (1.213 kW / 2.943 kW) Almacenaje Cubierto: 203.304 m ² Descubierta: 5.023.964 m ²	Terminales especializadas Terminales de contenedores y polivalentes: 3 Terminales de automóviles: 2 Terminal de café y cacao: 1 Terminales de graneles líquidos: 9 Terminales de graneles sólidos: 5 Terminales de ferris: 3 Terminales de cruceros: 7





LA GOBERNANZA

ÓRGANOS DE GOBIERNO

Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

A 31 de diciembre de 2021 la composición del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el máximo órgano de gobierno del Port de Barcelona, es la siguiente:

Presidente
Damià Calvet i Valera
Vocal nato
Francisco Javier Valencia Alonso, capitán marítimo
Director general
José Alberto Carbonell Camallonga
Vocales en representación de la Administración General del Estado
Teresa Cunillera i Mestres Delegada del Gobierno en Catalunya
Mar Chao López Directora de Explotación de Puertos del Estado
Cristina Ozores Jack Abogada del Estado jefe en Catalunya
Vocales en representación de la Administración de la Generalitat de Catalunya
Antoni Llobet de Pablo Presidente del Colegio Oficial de Agentes de Aduanas de Barcelona
Xavier Tàrraga Martínez Coordinador de la Zona Catalana-Balear de la Coordinadora Estatal de Estibadores
Jordi Trius Traserra Presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos de Barcelona
Emili Sanz Martínez Presidente de la Asociación de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados (ATEIA-OLTRA Barcelona)
Vocales en representación de los municipios en los que está localizada la zona de servicio del Port de Barcelona
Janet Sanz Cid Segunda teniente de alcaldía del Ayuntamiento de Barcelona
Lluís Mijoler Martínez Alcalde del Ayuntamiento de El Prat de Llobregat
Vocales en representación de las cámaras de comercio, de organizaciones empresariales y sindicales y sectores relevantes en el ámbito portuario
Xavier Sunyer i Dios Cámara de Comercio de Barcelona
Xabier María Vidal Niebla Presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona
Soraya Díaz Soldán CCOO - Sector Mar de la Federación de Servicios a la Ciudadanía

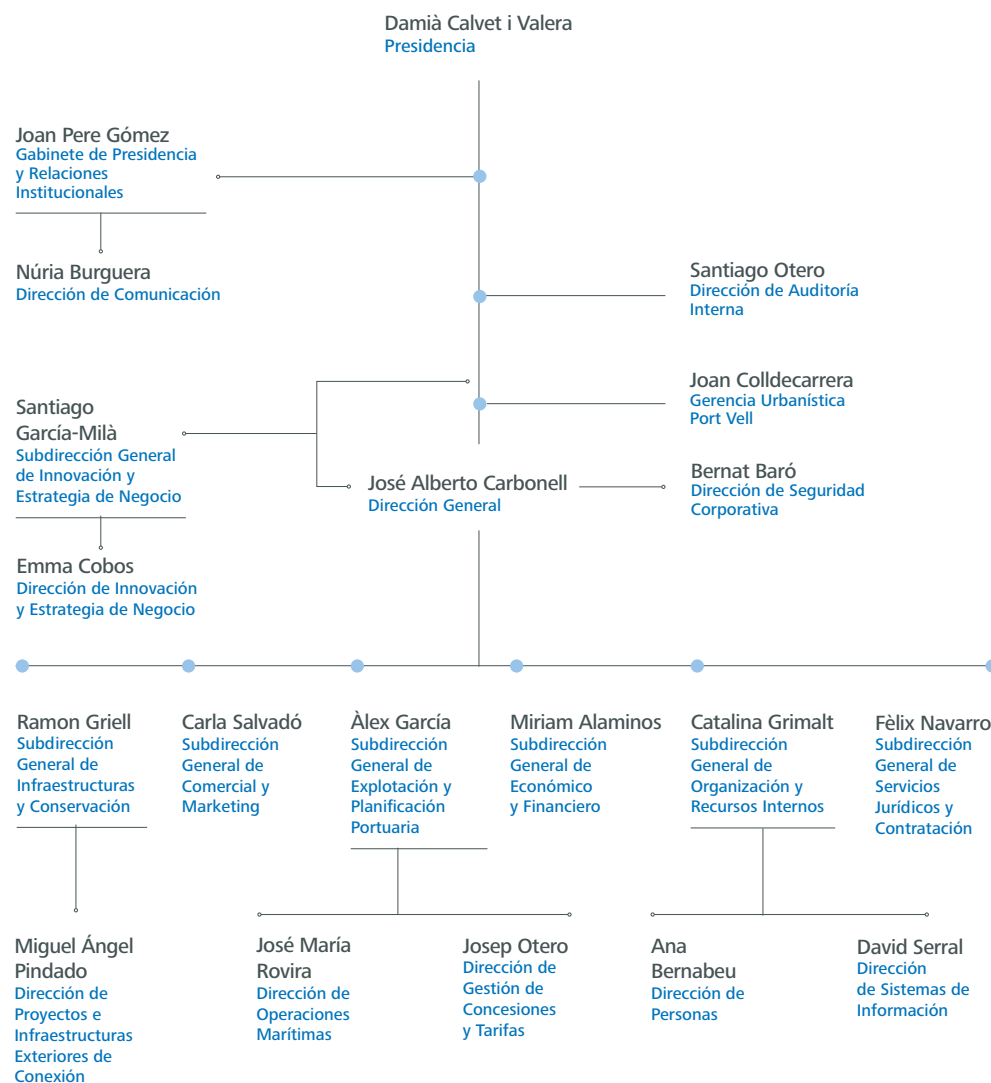
Durante el ejercicio 2021 Mercè Conesa ha causado baja como presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona y ha sido sustituida por Damià Calvet i Valera (DOGC de 2/7/2021 y BOE de la misma fecha).

Han cesado de su cargo de vocal los siguientes consejeros:
Carlos González Quirós
Álvaro Sánchez Manzanares
José Pérez Domínguez

Comité de Dirección de la Autoridad Portuaria de Barcelona

Es el órgano de gestión que reúne las distintas áreas funcionales de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Desde estas se gestiona la infraestructura en general y se plantea y lidera la estrategia común de todo el Port de Barcelona y su Comunidad Portuaria.





Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria

Este órgano materializa la voluntad de cooperación entre las organizaciones públicas y privadas que llevan a cabo su actividad en el ámbito portuario de Barcelona y otras relacionadas con el comercio internacional, por lo que están implicados todos los actores del negocio portuario y representa a la Comunidad Portuaria. Su finalidad es promover todas las actuaciones que refuercen la marca Port de Barcelona como comunidad de ne-

gocio y que favorezcan el proceso de expansión nacional e internacional de éste, para aumentar y fidelizar tráfico de mercancías y potenciar su imagen.

El Consejo Rector está constituido por un total de **69 profesionales** de las empresas participantes y se estructura en un **Comité Ejecutivo y 10 grupos de trabajo**. Estos están organizados por escenarios estratégicos e integrados por representantes de los agentes y actores del Port, todos técnicos y expertos de la Comunidad Portuaria.

Organizaciones del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria de Barcelona

ADIF- Gerencia Terminales de Mercancías Nordeste	Delegación del Gobierno en Catalunya -Ministerio de Sanidad y Consumo
Aduanas Pujol y Rubió	Dirección Territorial de Comercio en Catalunya - Ministerio de Industria
Aeropuerto de Barcelona, AENA	Aduana de Barcelona
Agencia Estatal de la Administración Tributaria en Barcelona	Escola Europea de Short Sea Shipping
ALFIL LOGISTICS	ESTIBARNA-SAGEP
AMETRACI - Asoc. Mediterránea de Transportistas de Contenedores e Intermodal	Facultad de Náutica de Barcelona
APM TERMINALS	Federación de Comunicación y Transporte - CCOO
Apostolado del Mar - Stella Maris	Federación Nacional de Transportes, Comunicaciones y Mar - UGT
ÁREA PIF - Port de Barcelona	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
Asociación de Transportistas Empresarios de Contenedores	Gerencia Urbanística Port Vell
Asociación Catalana de Empresas Concesionarias	Gobierno de España – Delegación del Gobierno en Catalunya
Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos de Barcelona	Grimaldi Logística España, S.L.
Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona	ICEX
ATEIA-OLTRA Barcelona	Masiques, Servicios Logísticos y Aduaneros
Barcelona Catalunya Centre Logístic	PIMEC
Barcelona Clúster Náutico	Port de Barcelona
Cámara Comercio de Barcelona	Portcemen, S.A.
Capitanía Marítima de Barcelona	Unión Catalana de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UCEAC-UNESPA)
CILSA	RENFE-Gerencia de Producción Nordeste de Mercancías y Logística
Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas de Barcelona	SINTRAPORT
Cofradía de Pescadores de Barcelona	Ports de la Generalitat
Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Catalunya	TRANSPRIME
Consorcio de la Zona Franca de Barcelona	
Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar	
Corporación de Prácticos del Port de Barcelona	
Delegación del Gobierno en Catalunya - Ministerio de Agricultura y Pesca	



En el ejercicio 2021 se han llevado a cabo los siguientes cambios organizativos y de imagen:

- > Se ha estrenado nuevo logo del Consejo Rector
- > El Grupo de Sostenibilidad-RSC se ha desplegado en tres grupos: Sostenibilidad, Medio Ambiente y Seguridad
- > Se ha creado el nuevo grupo de Cruceros, con activación prevista a principios del año 2022
- > Se han creado grupos en la plataforma de trabajo Teams: diez grupos de trabajo más una sesión plenaria
- > Se ha creado un pictograma para identificar a cada grupo de trabajo



Los principios de actuación

Transparencia

Las administraciones y entidades públicas están sometidas a legislación en temas de transparencia, expresada en la **Ley 19/2013, de 9 de diciembre**, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Esta ley, salvo casos específicos, no afecta a las organizaciones que se regulan por el derecho privado.

Además de esta memoria, la Autoridad Portuaria de Barcelona pone a disposición información de distinto tipo (institucional, organizativa y de planificación; de relevancia jurídica; y económica, presupuestaria y estadística), tanto a través de la página web como de la solicitud específica de información a través del portal de **Opendata**.

Ética e integridad

Una forma de hacer explícito el compromiso de ética e integridad como aspecto esencial del gobierno de cualquier organización es la disposición de un código ético o de buen gobierno, un reglamento interno específico, o procesos internos de *compliance* que incluyan los aspectos citados.

El **Código Ético del Port de Barcelona**, aprobado en mayo de 2015, tiene como finalidad establecer los valores y pautas de conducta que deben presidir el comportamiento de todas las personas que trabajan, tanto en el desarrollo diario como en las relaciones que se mantienen con los grupos de interés.

Sostenibilidad

El Port de Barcelona se adhirió desde un inicio, en el 2015, al **Pacto Mundial de Naciones Unidas** y a sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), a los que orienta su actuación, como refleja este documento, la Memoria Anual 2021 del Port de Barcelona.

También el **IV Plan Estratégico del Port de Barcelona (2021-2025)** articula la actuación a corto, medio y largo plazo del Port de Barcelona en torno a la sostenibilidad, como se explica en el capítulo "La orientación a la sostenibilidad" de esta memoria.

APORTACIÓN DE VALOR PARA EL ENTORNO

El Port de Barcelona es uno de los principales vertebradores de desarrollo económico del país. Tiene un papel clave en la internacionalización de las empresas, ya que actúa como enlace físico entre éstas y sus mercados, siendo un factor de competitividad para la localización de negocios. Su relevancia para el territorio se pone de manifiesto en la finalidad de **impulsar de forma sostenible la actividad portuaria y de las cadenas logísticas**.

Para determinar la **importancia de un puerto como generador de riqueza y competitividad** en su entorno, es necesario considerar más allá de las cifras derivadas del volumen de tráfico y el movimiento de pasajeros registrados. Un indicador más completo es el **valor añadido bruto (VAB)**, medido como las rentas económicas procedentes de los servicios de empresas, organizaciones e instituciones prestadas a lo largo de toda la cadena logística del transporte marítimo.

En este sentido, el último **Estudio de Impacto Económico del Port de Barcelona**, de 2021, con datos de 2018, determina que la actividad del Port de Barcelona aporta a la economía un total de **4.213 millones de euros** en términos de riqueza o valor añadido bruto (VAB) (2% del VAB de Catalunya y 0,4% del Estado español) y genera **46.469 puestos** de trabajo directos e indirectos (1,4% del empleo total de Catalunya).

Comparando estos resultados con los del anterior estudio de impacto, correspondiente al 2006, destaca el notable crecimiento acumulado del 84% en la aportación del Port al valor añadido bruto (VAB) de Catalunya, que pasa del 1,4% al 2%, así como en el empleo, que pasa del 0,9% al 1,4% del total de Catalunya. El hecho de que el incremento en el VAB haya sido superior al del empleo denota la mejora en la productividad del Port.



LA ESTRATEGIA

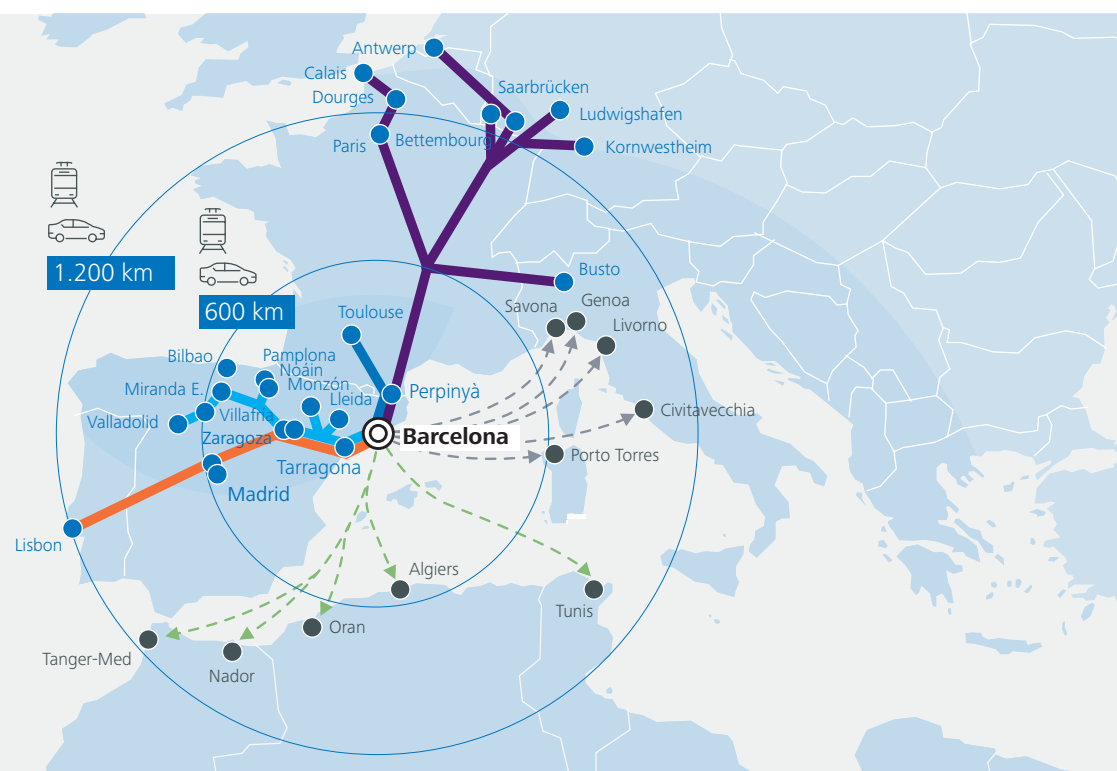
El Port en red

En los últimos años el Port ha desarrollado una sólida red de servicios e infraestructuras en puntos estratégicos de los mercados cercanos, para facilitar el encaminamiento de cargas entre estas zonas y la capital catalana.

La estrategia del “puerto en red” promueve los servicios intermodales, ferroviarios y de *short sea*

shipping, con el apoyo de terminales marítimas interiores, para que el Port de Barcelona pueda orientarse y responder a los objetivos de ampliar mercado y, por tanto, crecer; promover servicios con los estándares de calidad del Port y, así, favorecer el desarrollo y competitividad de sus actores; y hacerlo con criterios de sostenibilidad, gracias al ahorro de emisiones, tiempo y dinero.

Conexiones del Port de Barcelona con el hinterland, 2021



- ⊙ Port de Barcelona
 - ⊙ Hinterland
 - Contenedores, vehículos y semirremolques
 - Vehículos acabados y semirremolques
 - Terminales conectadas con el Port por tren (contenedores y vehículos)
 - Puertos conectados con el Port por autopistas del mar
- Corredores estratégicos**
 - Noreste ibérico
 - Central ibérico
 - Sur de Francia
 - Centro de Europa
 - Autopistas del mar con el Magreb
 - Autopistas del mar con Italia

Terminales marítimas interiores

Durante 2021 el Port de Barcelona se ha incorporado al accionariado de la **Terminal Intermodal de Monzón (TIM)**, en Huesca. La terminal dispone de dos instalaciones ferroviarias, una para contenedores y otra para graneles, **AgroTIM**, ambas al servicio del sector agroalimentario e industrial de la zona. Uno de los proyectos de la TIM es la construcción y gestión de la futura terminal de **Tamarite de Litera**, también en Huesca, que se convertirá en una instalación complementaria a las de Monzón.

Así, actualmente la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) participa directamente en **ocho terminales marítimas interiores o puertos secos**, que acercan los servicios portuarios a los operadores logísticos marítimos y clientes importadores y exportadores de los territorios a los que sirve. Algunas tienen terminales y servicios ferroviarios regulares con el Port de Barcelona.

Por otro lado, algunas empresas de la Comunidad Logística se han sumado a la estrategia del puerto en red y participan en la gestión de terminales intermodales conectadas con el Port.

Terminales participadas por la APB y tráfico ferroviario, 2021

Terminales marítimas interiores	Ubicación	Tráfico ferroviario
Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)	Zaragoza	195.923 TEU (+20%)
Terminal Intermodal Centro - Puerto Seco de Azuqueca	Azuqueca de Henares, Madrid	87.759 TEU (+14%)
Puerto Seco de Madrid	Coslada, Madrid	
Terminal de Contenedores de Saint-Charles Perpiñán	Perpiñán, Francia	44.347 UTI (+13%)
Terminal Intermodal Empordà	Vilamalla y el Far d'Empordà, Girona	
Terminal Intermodal de Monzón (TIM)	Monzón, Huesca	41.374 TEU (+22%)
AgroTIM	Monzón, Huesca	
Terminal Intermodal de Tamarite	Tamarite, Huesca	

Terminales participadas por empresas de la Comunidad Logística, 2021

Terminal marítima interior	Empresas Comunidad Logística participantes
Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)	APM Terminals Hutchison Ports
Pla de Vilanoveta (Lleida)	APM Terminals
Tarragona Mercancías	APM Terminals Transportes Portuarios
Terminal de Noáin (Pamplona)	Synergy, operador ferroviario de Hutchison






Servicios ferroviarios

La estrategia del “puerto en red” implica también el desarrollo de servicios ferroviarios regulares o frecuentes, tanto en la península como internacionales. Aparte de las conexiones con las terminales marítimas interiores participadas por

la APB o las empresas de la Comunidad Portuaria, existen operadores logísticos ferroviarios que desarrollan servicios ferroviarios a través de otras terminales, como es el caso de las terminales de PLAZA y LTA, en Zaragoza y las terminales de Miranda de Ebro y Villafría, en Burgos.

Oferta ferroviaria del Port de Barcelona

Tipo de carga	Destinos de los servicios ferroviarios
Contenedores 	Peninsular <ul style="list-style-type: none"> Zaragoza, Madrid, Pla de Vilanoveta (Lleida), Noáin (Pamplona), Monzón (Huesca), Tarragona, Burgos y Vigo, desde el Port otros servicios desde las terminales de Can Tunis y Morrot Internacional <ul style="list-style-type: none"> desde Perpiñán y Le Boulou al resto de Francia, Luxemburgo y Alemania desde Morrot a Bélgica, Alemania e Italia
Vehículos nuevos 	Conexión con plantas de producción del Estado español y con Alemania
Graneles 	Súria, Martorell, Tarragona, Jaén, Tavaux (Francia)



Estado de los principales servicios ferroviarios con el Port, 2021

Servicio / Conexión	Descripción	Operador	Situación/hito 2021
Servicios para contenedores con la terminal marítima de Zaragoza, TMZ	Incremento de los servicios para contenedores (convencionales y refrigerados) con TMZ, que se ha convertido en la primera terminal interior ferropuertuaria del Estado español	APMT Railway	Entre 5 y 6 servicios diarios
Servicio para contenedores refrigerados y convencionales con Monzón (Huesca)	Crecimiento del servicio por contenedores refrigerados con la terminal de Monzón (Huesca). Iniciado en mayo de 2020. Adicional al ya existente para contenedores	MSC (refrigerado) y APMT Railway (convencional y refrigerado)	10 servicios semanales
Servicio de vehículos con Alemania	Primer servicio directo que transporta vehículos fabricados a Alemania y los distribuye en el Estado. El único que no requiere hacer transbordo o cambio de ejes en la frontera francesa. Tren más largo de ancho internacional que ha entrado nunca en la península (685 m)	DB Cargo	Consolidada la oferta de 4 servicios semanales
Servicio para contenedores con Lleida	Servicio para contenedores entre Barcelona y la terminal de Pla de Vilanoveta (Lleida). Servicio iniciado en junio de 2020	APMT Railway	Consolidada una 3ª frecuencia semanal
Servicio para contenedores con Tarragona	Servicio para contenedores entre Barcelona y la terminal de Tarragona Mercancías	Transportes Portuarios	Consolidado con una 9ª frecuencia semanal
Servicio para semirremolques entre Perpiñán y Calais	Inicio de un nuevo servicio de Autopista Ferroviaria del operador CargoBeamer entre la terminal de Perpiñán y Calais	CargoBeamer	5 servicios /semana
Servicio para graneles con Andalucía	Consolidación de un nuevo servicio para el transporte de graneles líquidos con Linares (Jaén)		1 servicio/semana
Servicio para graneles en ancho estándar con Francia	Consolidación de un nuevo servicio en amplio estándar para el transporte de graneles entre Barcelona y Tavaux (Francia)		1 servicio/semana

Además, con el objetivo de potenciar su estrategia ferroviaria, el Port de Barcelona participa en diversos organismos vinculados al desarrollo y promoción de servicios ferroviarios y del Corredor Mediterráneo (Fermed, Rail Freight Corridor 6 UE, Railgrup...).

Servicios de short sea shipping

Las autopistas del mar (ADM) son los servicios de transporte marítimo de corta distancia o *short sea shipping* (SSS) alternativos en carretera, que cumplen los criterios de frecuencia mínima de tres salidas semanales y tres escalas en diferentes

puertos, como máximo, y se integran totalmente en la estrategia del “puerto en red”. El Port de Barcelona cuenta actualmente con servicios de *short sea shipping* con puertos italianos y del norte de África.

Las **164.039 unidades de transporte intermodal (UTI)** registradas por estos servicios en el 2021 se traducen en una idéntica cifra de camiones desviados de las carreteras al modo marítimo, más eficiente a nivel económico y medioambiental. De esta forma se contribuye de forma notable al impulso de cadenas logísticas sostenibles en el ámbito del Mediterráneo.

Promoción comercial

Representaciones del Port

El Port de Barcelona cuenta con **ocho representaciones comerciales**, que tienen el objetivo tanto de consolidar y realizar seguimiento de la estrategia del “puerto en red” en los mercados cercanos como de reforzar y establecer nuevas relaciones en los mercados lejanos.

Los profesionales que las encabezan dependen de la Autoridad Portuaria y tienen la base en Zaragoza, centro-norte peninsular, Madrid, Lyon y Toulouse (Francia) en el *hinterland* y Argentina, China y Japón en el *foreland* (consultar capítulo “Directorio” para los contactos).

Programa Barceloc

En el marco de la iniciativa Barceloc, APB, ACCIO y el Ayuntamiento de Barcelona han seguido promocionando Catalunya como centro de distribu-

ción del sur de Europa y trabajando para atraer a empresas extranjeras que buscan una ubicación para distribuir al sur de Europa. Unas veintidós empresas de diferentes nacionalidades, pero principalmente asiáticas, han recibido asesoramiento sobre las ventajas de instalar un *hub* logístico en Barcelona. También se han recibido peticiones de información de parte de empresas de países europeos, principalmente de Reino Unido y Francia, interesadas en Barcelona y Catalunya.

Este año se ha avanzado en el proyecto de colaboración con el puerto de Busan, iniciado en 2020, para el desarrollo de una plataforma logística conjunta dirigida a promocionar los intercambios comerciales entre ambos puertos y apoyar a las empresas coreanas que quieren distribuir sus productos en el sur de Europa. En este sentido, se ha creado una empresa mixta, B2B Logistics Busan Barcelona Hub SL, con sede en España, y se ha inaugurado un almacén de 9.000 m² en la Zona de Actividades Logísticas con esta finalidad.

Representaciones comerciales del Port de Barcelona, 2021



Participación en ferias y congresos

La participación del Port de Barcelona en eventos comerciales centrados en diferentes áreas de actuación tiene los siguientes objetivos: 1) promover, consolidar y posicionar sus tráficos estratégicos; 2) estudiar de primera mano las tendencias del mercado y las necesidades de usuarios y operadores; y 3) actuar como para-

guas de la Comunidad Portuaria, a través de la promoción de participaciones conjuntas para crear sinergias y añadir valor y competitividad a las empresas del sector.

Debido a la situación de pandemia mundial, muchos calendarios se han visto alterados y algunas de las participaciones planificadas por el Port han resultado aplazadas o canceladas o han cambiado a formato virtual, como se detalla en el cuadro adjunto.

Iniciativas de promoción comercial del Port de Barcelona planificadas para 2021

Participación con stand propio en ferias internacionales de logística y transporte	Semana de la Innovación del Transporte y la Logística (SITL)	París (FR)	septiembre	presencial
	Intermodal South America	Sao Paulo, (BR)	marzo	cancelada
	Transport Logistic Europe	Berlín (DE)	mayo	virtual
	Salón Internacional de la Logística (SIL)	Barcelona (ES)	junio	cancelada
	China International Logistics Fair (CILF)	Shenzhen (CN)	octubre	presencial
	Black Sea Ports and Shipping	Estambul (TR)	julio	presencial
Presencia en ferias especializadas en el tráfico de frutas y verduras (productos frescos)	Fruit Logistica	Berlín (DE)	mayo	cancelada
	Medfel	Perpiñán (FR)	mayo	virtual
	Fruit Attraction	Madrid (ES)	octubre	presencial
	Agrivac	Bayona (FR)	septiembre	presencial
	Conxemar	Vigo (ES)	octubre	presencial
Presencia en ferias especializadas en el tráfico de cruceros	Seatrade Cruise Global	Miami (US)	septiembre	virtual
	Seatrade Mediterranean	Málaga (ES)	septiembre	cancelada
Presencia en ferias o conferencias destacadas por la relevancia de la zona geográfica o mercado	Asia			
	WCA Virtual Conference	–	diciembre	virtual
	SINO International Virtual Conference	–	marzo	virtual
	China International Import Expo (CIIE)	Shanghái (CN)	noviembre	presencial
* Organiza WCA (World Cargo Alliance) según el convenio entre WCA y China International Freight Forwarders Association, CIFA, ATEIA y Port de Barcelona				
Norte de África				
	VIII Encuentro Hispano-Marroquí	Tánger (MA)	noviembre	cancelada
Mercado francés				
	Top Transport	Marsella (FR)	octubre	presencial
	Transport Logistics meetings	Cannes (FR)	septiembre	presencial



Participaciones en otras ferias, congresos y conferencias relevantes

LetExpo - Logistics Eco Transport (ALIS)	Verona (IT)	marzo	cancelada
Breakbulk Europe	Bremen (DE)	mayo	cancelada
Breakbulk Connect	-	mayo	virtual
Petrochemicals Global Logistics Convention (PGLC)	Barcelona (ES)	junio	cancelada
Automotive Logistics Europe	Múnich (DE)	abril	virtual
Mediterranean Ports and Shipping	Valencia (ES)	octubre	presencial
Congreso de Puertos Lationamericanos AAPA	Cartagena de Indias (CO)	noviembre	presencial
Cool Logistics International	Rotterdam (NL)	octubre	virtual
Shipping Summit	Ámsterdam (NL)	octubre	virtual
Intermodal Africa	Acra (GH)	octubre	presencial
BNEW	Barcelona (ES)	octubre	virtual
Smart Port Piers of the future	Barcelona (ES)	noviembre	virtual
Global Liner Shipping	virtual	noviembre	virtual

Participación en conferencias organizadas por asociaciones de las que el Port es socio

The Association of European Vehicle Logistics (EGC), sobre tráfico de vehículos			
EGC General Assembly & Spring Congress	Málaga (ES)	junio	cancelada
ECG Conference	Bruselas (BE)	octubre	presencial
Shortsea Promotion Center (SPC), sobre transporte marítimo de corta distancia			
Conferencia anual			virtual
Conferencias especializadas			virtual
European Coffee Federation (ECF), sobre tráfico de café			
Conferencias especializadas			canceladas
AECOC			
Foro del transporte	Madrid (ES)	diciembre	presencial

También se han cancelado los siguientes eventos, en los que el Port tenía previsto participar:

- > XXIX Congreso Español del Café (Valladolid)
- > Acto promoción de ferias Comercial (Barcelona)

Misión empresarial del Port de Barcelona

La vigesimotercera misión empresarial del Port de Barcelona ha sido la segunda en formato on-line, a raíz de la situación sanitaria generada por el COVID-19, y ha servido para consolidar la cooperación entre Corea del Sur y Barcelona. Con el nombre **Port Summit Trade Mission Korea 2021** se ha convertido en un gran encuentro empresarial internacional para fomentar el intercambio comercial entre el país asiático y Europa, con el Port de Barcelona como principal *hub* logístico facilitador de este comercio internacional.

Fecha y lugar

Del 26 al 29 de octubre, en formato digital

Participación

250 personas inscritas, 75 de las cuales profesionales coreanos

Delegación

En el marco de la misión se desplazó a Barcelona una delegación formada por directivos del puerto coreano de Busan, representantes del Ministerio de Océanos y Pesca y medios de comunicación, que participaron activamente en los actos organizados, incluida la rueda de prensa de presentación.

Programa

- > Jornada empresarial: "Corea-Catalunya: conectando nuevos horizontes": inaugurada por el presidente del Port de Barcelona, Damià Calvet i Valera, acompañado por el presidente del puerto de Busan, Kang Joon suk; por la directora adjunta del Ministerio de Océanos y Pesca coreano, Suyeon Kim; por el embajador de España en la República de Corea, Juan Ignacio Morro; por el secretario general del Departamento de Vicepresidencia y Políticas Digitales y Territorio de la Generalitat de Catalunya, Ricard Font, y por el comisionado de Promoción de Barcelona, Pau Solanilla. También participó el director del puerto de Busan, Jarim Koo, quien presentó la plataforma logística y de servicios a los exportadores coreanos que quieran distribuir sus productos al sur de Europa y al Mediterráneo.
- > Jornada centrada en el sector de las aduanas y la conexión de los mercados coreano y español, con énfasis en la logística, distribución y exportación de productos perecederos y de automoción.
- > Seminario: "El futuro de los puertos pasa por la innovación", para presentar la hoja de ruta de los puertos de Barcelona y Busan en innovación e investigación para los próximos años.
- > Firma y acto de inauguración de la plataforma logística y de servicios estable B2B Logistics ubicada en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port de Barcelona, que será gestionada conjuntamente por los puertos de Busan y Barcelona y atenderá a los exportadores coreanos que quieran distribuir sus productos en el sur de Europa y en el Mediterráneo.



Promoción de la Comunidad Portuaria

Los diez grupos de trabajo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria han trabajado en el 2021 en varios proyectos internos.

Misión y objetivos de los grupos de trabajo del Consejo Rector, 2021

Grupo de Trabajo	Misión	Objetivos
Foro Telemático	Definir, optimizar y armonizar los procedimientos documentales asociados al paso de las mercancías y los medios de transporte por el Port de Barcelona	<ul style="list-style-type: none"> > Control aduanero > Transporte y operativa de terminales y depósitos > Operativa de terminales > Servicios de inspección en la frontera
Estrategia e Innovación	Impulsar la generación de nuevos conceptos, negocios, servicios, instalaciones, etc., para asegurar el desarrollo constante y sostenible. Alineada con la misión general del Port de generar prosperidad en la Comunidad Portuaria, incrementando la competitividad de los clientes mediante la provisión eficiente y sostenible de servicios logísticos y de transporte	<ul style="list-style-type: none"> > Acciones innovadoras del transporte: corredores ferroviarios, viarios, etc. > Desarrollar el concepto de calidad, entendido en un sentido amplio, para convertir al Port de Barcelona en el mejor puerto de Europa. Alianzas logísticas estratégicas del Port con los agentes de la cadena logística > Nuevas acciones a desarrollar en el <i>hinterland</i> y <i>foreland</i>: concepto de "puerto virtual" > Profundizar sobre la gestión del espacio en el Port: demanda/oferta del espacio, usos del suelo, etc.
Calidad - Efficiency Network	Aportar propuestas concretas de mejora en los procesos de la Comunidad Portuaria que puedan suponer un beneficio significativo de la oferta de servicios del Port	<p>Revisar el estado del Plan de Calidad y desarrollar nuevas actuaciones que apoyen la promoción del Port y la atracción y fidelización de carga de alto valor añadido, a través de 4 líneas de actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Análisis de la operativa portuaria y otros aspectos del Plan de Calidad > Entrevistas con sectores empresariales > Comparativa con otros puertos > Desarrollar propuestas de mejora concretas
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"> > <i>Benchmark</i> con otras Comunidades Portuarias > Localización de mercados/oportunidades emergentes > Identificar objetivos para las misiones empresariales > Coordinar la participación en ferias > Coordinar la participación con otros organismos, como el Gobierno, la Cámara, etc. > Mejorar la comunicación comercial entre la Comunidad Portuaria

Grupo de Trabajo	Misión	Objetivos
Short Sea Shipping (SSS)	Aportar propuestas concretas de mejora en los procesos de la Comunidad Portuaria que puedan suponer un beneficio significativo de la oferta de servicios del Port	<ul style="list-style-type: none"> > Análisis de las necesidades para mejorar la operativa del SSS e incrementar su competitividad. > <i>Benchmark</i> con otros puertos (productividad, organización, espacios, etc.) > Evaluación de los mercados y clientes de SSS > Definición de las necesidades de accesos viarios y ferroviarios > Interport: centro de asistencia al transportista Influencia de la nueva normativa de transporte
Formación y Empleo	Disponer de suficientes profesionales bien preparados desde una perspectiva europea y global. Favorecer que los estudiantes puedan contabilizar la formación en los centros educativos con la formación en entornos laborales reales	<ul style="list-style-type: none"> > Facilitar la movilidad internacional de los estudiantes y profesores en el ámbito europeo > Facilitar que los estudiantes conozcan de primera mano el Port de Barcelona > A través de las asociaciones, proporcionar a las empresas del sector 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 entre las empresas del ámbito logístico y los centros de formación para favorecer el desarrollo del sector > Contribuir y alinear las necesidades de capacitación de las empresas con los currículos diseñados > Ofrecer al alumnado las herramientas y conocimientos necesarios para cuantificar el impacto ambiental de las operaciones de transporte
Sostenibilidad	Promover el desarrollo sostenible de la comunidad portuaria. Guiar, liderar e impulsar un crecimiento que tenga en cuenta a los grupos de interés	<ul style="list-style-type: none"> > Revisar y aprobar el DAFO y plan de acción del PSS > Revisar y aprobar las memorias de sostenibilidad sectorial y el resumen ejecutivo anuales > Apoyar las acciones para desarrollar el plan (comunicación, relación con los grupos de interés...)
Seguridad	Compartir información, conocimientos y experiencias relacionadas con la seguridad en el Port de Barcelona	<ul style="list-style-type: none"> > Promover la cultura de seguridad en el Port de Barcelona > Fomentar la comunicación entre los miembros de la Comunidad Portuaria > Trabajar por una mejora continua de los sistemas de gestión de la seguridad del Port > Ser el referente de la seguridad en el Port de Barcelona
Medio Ambiente	Grupo en proceso de creación	
Cruceros	Grupo en proceso de creación	



LA CALIDAD

El Port entiende la calidad como herramienta de competitividad. Por eso orienta esfuerzos y objetivos a alcanzar un nivel de eficiencia y calidad que le permita diferenciarse de sus puertos competidores y al mismo tiempo vaya en beneficio de la mejora de la competitividad de sus clientes.

El Sistema de Calidad

El Sistema de Calidad del Port de Barcelona, gestionado por el Departamento de Operaciones de Mercancías y Calidad (DOMQ) de la Autoridad Portuaria, ha renovado la **certificación ISO 9001** a través de la preceptiva auditoría de seguimiento.

A través de reuniones, visitas y auditorías previas, el DOMQ colabora con las terminales del Port certificadas o en proceso de certificación en los **Referenciales de Servicio**. Además, coordina el **Equipo de Calidad (EQ)** para realizar seguimiento del servicio en el PIF y a las terminales portuarias; controla y verifica a través del EQ los residuos del **Convenio Marpol** de los barcos que operan en el Port y analiza los datos para la mejora de los procesos que se llevan a cabo en el Port de Barcelona.

Referenciales de Servicio

Los Referenciales de Servicio permiten que las organizaciones que los ostentan puedan diferenciarse del resto por su calidad de servicio y, al mismo tiempo, transmitir a sus clientes la voluntad de acercarse a la excelencia.

Referenciales de servicio, terminales certificadas, 2021

Terminales certificadas	Fecha certificado
CLH	09.02.2021
DECAL	10.03.2021
AUTOTERMINAL	11.06.2021
SETRAM	13.07.2021
ENAGAS	06.08.2021
APMT	19.08.2021
TERQUIMSA	01.10.2021
TEPSA	05.10.2021
ERGRANSA	28.10.2021
BEST	08.11.2021

Referenciales de servicio, navieras certificadas, 2021

Navieras certificadas	Fecha certificado
ROYAL CARIBBEAN	06.02.2021
CELEBRITY CRUISES	06.02.2021
BALEARIA	04.03.2021
TRASMEDITERRANEA	22.10.2021
MSC	22.11.2021
PENINSULA PETROLEUM	16.08.2021

La Marca de Calidad Efficiency Network

La Marca de Calidad Efficiency Network engloba a las organizaciones de la Comunidad Portuaria de Barcelona que voluntariamente trabajan por la mejora continua de su eficiencia y de la experiencia que ofrecen a sus clientes. Durante este 2021, Efficiency Network:

- > Ha continuado ofreciendo soporte digital a las organizaciones certificadas, incluido el seguimiento continuo de la evolución de sus indicadores;

- > Ha ofrecido orientación personalizada a todas las empresas que necesitaban desarrollar acciones para mantener los niveles de cumplimiento;

- > Ha propiciado conexiones entre empresas y administraciones para fomentar mejoras en la cadena logística.

El año 2021 se ha cerrado con **92 empresas certificadas con la Marca**, que implican **98 actividades certificadas y 3 administraciones**.

Evolución de las actividades certificadas con la marca Efficiency Network, 2012-2021

Sectores de actividad	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Consignatarios	14	13	13	14	12	12	11	11	11	11
Empresas de transporte	18	20	23	23	23	23	28	31	32	32
Agencias aduana / transitarios	23	30	32	34	36	36	40	44	44	46
Terminales	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Servicios al buque	0	0	0	0	0	0	8	7	7	7
TOTAL	57	65	70	73	73	73	89	95	96	98

Jornadas técnicas

Las Jornadas Técnicas Efficiency Network han registrado una media de 50 usuarios inscritos. Esta elevada participación, con el uso de nuevas herramientas digitales, ha permitido compartir experiencias para crecer.

En el 2021 el protagonismo ha recaído en los **valores Efficiency Network**, como atributos que definen el sello de calidad y sirven a las organizaciones certificadas como eje de crecimiento. Todas las organizaciones Efficiency Network se han identificado activamente con la premisa del año, "Hagamos realidad los Valores": han analizado las acciones del día a día logístico en las que se reflejan los valores de la Marca y han acordado los comportamientos a adoptar para ser reconocidos y diferenciados.

El equipo FORMAR también ha creado y llevado a cabo dos jornadas dirigidas a agentes de aduanas y transitarios, a demanda específica de este sector de actividad certificado.

	Jornada "De los valores a los comportamientos" 24/02/21	"Los valores de la Marca en la logística del día a día" 29/06/21
Inscritos	64	54
Asistentes	53	39



Desarrollo de la marca

INCLUSIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE AEOC EN EL CERTIFICADO EFFICIENCY NETWORK

Efficiency Network ha introducido en su certificación la evaluación de buenas prácticas logísticas recomendadas por la AEOC (Asociación de fabri-

cantes y distribuidores) en el ámbito del transporte. Es decir, las organizaciones que han renovado este año su participación en la Marca y que han superado el 80% de consecución de estas buenas prácticas, han incorporado el reconocimiento de AEOC a su certificado Efficiency Network.

Certificaciones por sector de actividad, 2021

Sector actividad	Renovaciones (con extensión AEOC)	Nuevas certificaciones (con extensión AEOC)	
Agentes aduanas / transitarios	42 (5)	4 (2)	
Consignatarios	11 (1)		
Empresas de transporte	28 (10)	4 (2)	
Terminales	2		
Total	83 (16)	8 (4)	91 (20)

EFFICIENCY DASHBOARD COMO HERRAMIENTA DE SEGUIMIENTO

Durante el 2021 se ha iniciado la publicación del informe Efficiency Dashboard Sectorial en el Brand Center (plataforma documental de los usuarios de la Marca), donde se ofrecen a las organizaciones certificadas datos generales con periodicidad semestral de los procesos correspondientes a los compromisos, por sector de actividad certificado por la Marca.

Con este documento, las empresas han podido autoevaluarse, compararse con el sector y establecer mejoras en sus procesos internos.

COLABORACIÓN CON LA ADUANA Y LOS SERVICIOS DE INSPECCIÓN EN LA FRONTERA

De la colaboración y reuniones periódicas con estas organizaciones, este año se han obtenido las siguientes mejoras:

- > Desarrollo de un nuevo **dashboard** (informe) de indicadores del despacho aduanero, que incluye toda la información de sus compromisos y se analiza conjuntamente con la aduana de forma semestral.

- > Realización del estudio del proceso de despacho de la mercancía con inspección en el PIF, con la colaboración de los Servicios de Sanidad Animal y Vegetal.

GESTIÓN DE RECLAMACIONES SOBRE LOS COMPROMISOS DE MARCA

La oficina técnica de Efficiency Network realiza la gestión y análisis técnico de las reclamaciones realizadas por los clientes finales del Port de Barcelona en relación con los compromisos de la Marca. Durante este ejercicio se han registrado **109 reclamaciones** de este tipo, derivadas desde el Servicio de Atención al Cliente que, al ser analizadas, han resultado en **61 compensaciones**. Los motivos de reclamación han sido los siguientes:

- > Fiabilidad de la entrega/recogida mercancía
- > Fiabilidad del despacho aduanero
- > Fiabilidad del despacho con servicio SIF/SOIVRE
- > Autorización de mercancías peligrosas
- > No embarque en la escala prevista
- > Notificación de la disponibilidad BL
- > Información y transparencia
- > Integridad de la mercancía

Servicio de Atención al Cliente

En el 2021 el Servicio de Atención al Cliente (SAC) ha atendido de forma personalizada **678 consultas** y **538 reclamaciones** relacionadas con inspecciones, conceptos tarifarios y trazabilidad en el paso de mercancías.

Por otra parte, se han realizado un total de **77 comunicaciones a los clientes** para dar a conocer, entre otros, cambios en las aplicaciones de normativas y actividades del Port de Barcelona (jornadas, ferias, etc.). Entre las herramientas para garantizar un servicio de calidad se encuentra la aplicación **CTA- Container Tracking Application**, en la que se puede consultar en tiempo real la trazabilidad de los contenedores en su paso por el Port de Barcelona. Durante este ejercicio se han registrado un total de **200 nuevas altas en el servicio** y se han realizado **3.321 consultas**.

El SAC también administra un canal de **Telegram** (<https://t.me/SAC>) a través del cual se informa de cambios o incidencias en la operativa habitual del Port.

Adicionalmente, en enero de 2021 se realizó el lanzamiento de la **página web del SAC** (<https://sac.portdebarcelona.cat/es/>), donde se pueden encontrar las herramientas de trazabilidad al servicio de los clientes del Port y que ha sumado 7.356 visualizaciones.



1.216

consultas y reclamaciones recibidas



77

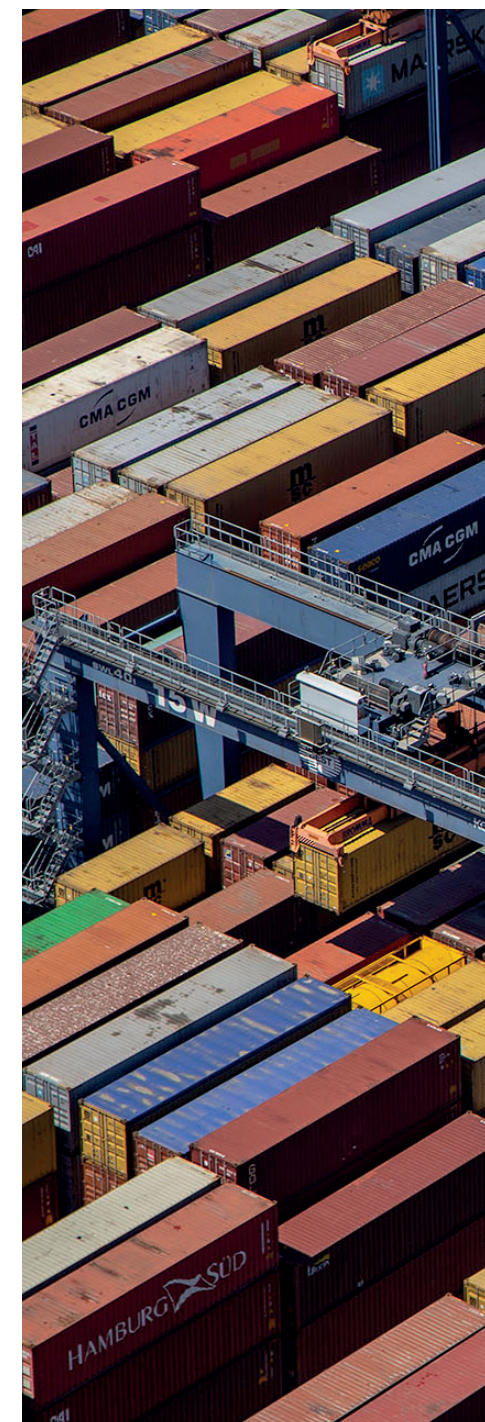
comunicaciones a los clientes

538

reclamaciones (109 derivadas a la oficina técnica de Efficiency Network)

678

consultas emitidas



05

EL VALOR ECONÓMICO





La actividad principal del Port de Barcelona es el tráfico de mercancías, el movimiento de personas y la logística que éstos generan. Del dinamismo de estas actividades dependen el crecimiento y desarrollo del Port y de las organizaciones que forman parte; pero también, como se explica en el capítulo anterior, tiene una influencia destacable en la creación de ri-

queza del *hinterland*. El Port de Barcelona considera que sólo puede garantizarse un entorno de crecimiento sostenible en el tiempo si se reducen las externalidades económicas de la actividad portuaria; es decir, si procura que los aspectos económicos, sociales y ambientales avancen a la vez y lleguen a todos.

Orientación a los ODS



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 el medio ambiente. La descripción de puestos de trabajo del Ayuntamiento de Barcelona sobre el sector de la economía azul, es decir, del trabajo relacionado con el ámbito marítimo, destaca, además, que se trata de ocupación de calidad.

23%

de la cuota de comercio exterior marítimo del Estado español

Primer puerto del Estado en valor de la mercancía

33,8

millones de toneladas de tráfico de *hinterland*, es decir, comercio real



El crecimiento del Port ha sido posible gracias a una consolidación de las infraestructuras y a la ampliación de las inversiones año tras año. Además, las empresas del Port han impulsado la investigación, el desarrollo y la innovación.

Prolongación del espigón de Sant Sebastià

Inicio de la tramitación del Plan Director Urbanístico (PDU) del nodo ferroviario del Port de Barcelona



El Port de Barcelona trabaja para que todas las organizaciones que forman parte acontezcan actores preocupados por la sostenibilidad y promuevan prácticas respetuosas con la sociedad y el medio ambiente, para lograr modalidades de consumo y producción sostenibles. Una de las vías es la adhesión de organizaciones de la Comunidad Portuaria en el Plan de sostenibilidad sectorial, además del establecimiento y seguimiento de indicadores de sostenibilidad.

111.483,88 m³
de residuos Marpol gestionados en el Port

Sobre los datos

Los datos sobre tráfico son globales para el conjunto de organizaciones del Port de Barcelona, 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. Este año muchos datos están referenciados también a 2019, dado el relevante descenso de la actividad durante el 2020, la variación 2019/2021 a menudo da una idea más real de la recuperación de los tráficos. El detalle de los datos se puede consultar en los informes mensuales "Estadísticas de tráfico del Port de Barcelona", que prepara el Servicio de Estadística de la APB y que se publican en la página web del Port de Barcelona.

Los datos sobre el ejercicio económico de esta memoria hacen referencia a los resultados de la APB como organización responsable de la gestión del Port de Barcelona. Son relevantes y tienen impacto para todo el Port en dos sentidos: porque los ingresos de la APB provienen de la actividad portuaria general global (tráficos y concesión de espacios); y porque los recursos generados sirven para llevar a cabo las obras de infraestructura portuaria, apoyar a las acciones de promoción comercial y estrategia del Port y cubrir las tareas de gestión y administración general de la instalación, entre otros.



APORTACIÓN DEL PORT A LA ECONOMÍA

El Port de Barcelona es uno de los principales motores de desarrollo económico de Catalunya y del Estado español y está especializado en mercancías de alto valor. En términos de valor, en 2021 el Port canalizó el **74% del comercio exterior marítimo de Catalunya y el 23% del total del Estado español**.

El valor aproximado del total de las mercancías que han pasado por el Port el 2021 ha sido de **88.869 millones de euros**, un 29% superior al de 2020. Este incremento ha sido consecuencia del creci-

miento del 11% del tráfico en el Port de Barcelona y principalmente del tráfico de contenedores llenos, el cual ha registrado en términos de TEU llenos un aumento del 19%. Otro factor que también ha impactado de manera positiva en el incremento del valor del comercio ha sido la subida en el precio de los hidrocarburos, que ha supuesto un incremento en el valor de la mercancía de graneles líquidos manipulada en el Port. Hay que remarcar que el Port de Barcelona se mantiene como **primer puerto del Estado en cuanto al valor de la mercancía que pasa por él**.

Valor de las mercancías que pasan por el Port (millones de euros), 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
	78.260	86.633	86.080	68.739	88.869 (+29%)

Participación en el comercio exterior

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 de este. Esto permite conocer cuál es el posicionamiento del Port de Barcelona dentro del territorio del Estado español.

En este sentido y en términos de valor, el Port de Barcelona es el principal puerto de Catalunya dado que ha vehiculado el **74% del total del comercio exterior marítimo de Catalunya el 2021**, dato que supone un descenso de un punto porcentual en relación con el año 2020.

Cuando nos ceñimos a la carga en contenedor la importancia del Port de Barcelona en el comercio exterior de Catalunya es superior, ya que ha encaminado el **85,5% del comercio exterior marítimo de contenedores de Catalunya**.

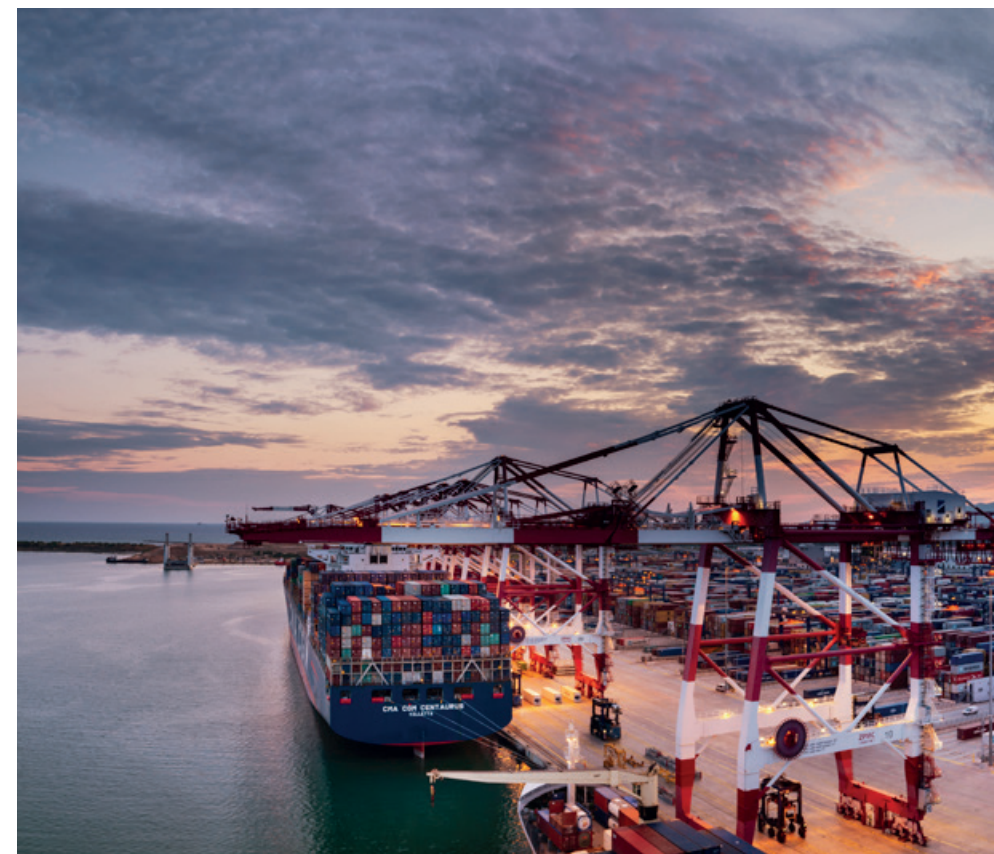
La influencia del Port de Barcelona se extiende más allá de Catalunya en la medida que otras regiones del Estado español usan el Port de Barcelona para canalizar sus importaciones y exportaciones. En este sentido, en 2021 **el 23% del total del comercio exterior marítimo del Estado español** en valor se ha efectuado a través del Port de Barcelona.

Si consideramos la carga en contenedor, la importancia del Port de Barcelona en el mercado español es superior y **el 2021 ha encaminado el 33,5% del comercio exterior marítimo de contenedores del Estado español** en términos de valor.

Cuota de mercado de comercio exterior marítimo (%), 2017-2021

Catalunya	2017	2018	2019	2020	2021
Graneles y carga general	73%	73%	74%	75%	74%
Contenedores (TEU)	85%	86%	87%	87%	85,5%

Estado español	2017	2018	2019	2020	2021
Graneles y carga general	24%	24%	25%	25%	23%
Contenedores (TEU)	32%	32%	32%	32%	33,5%



Sectores implicados en el tráfico portuario

Como **principal zona importadora y exportadora del Estado español**, una de las características del sector exterior catalán es el elevado grado de diversificación, que alcanza una amplia gama de sectores productivos. Los principales sectores económicos que configuran el comercio exterior marítimo catalán y su tejido empresarial e industrial utilizan mayoritariamente el Port de Barcelona para canalizar sus flujos de comercio. El Port contribuye a la mejora de la competitividad gracias a una infraestructura adaptada a las necesidades y la prestación de servicios eficientes y especializados.

En la tabla siguiente se observa que el volumen de tráfico ha aumentado en la mayor parte de los sectores relevantes para el desarrollo económico local -excepto en el energético y de materiales de construcción-, y en algunos casos incluso se han recuperado niveles de antes de la pandemia. Destaca la evolución de los minerales no metálicos, a causa sobre todo del incremento de exportaciones de sal común.

Volumen de mercancías transportadas en el Port, por sector de actividad (toneladas), 2017-2021

Sectores	2017	2018	2019	2020	2021	%*
Energético	12.724.469	13.874.011	14.469.913	11.134.280	10.707.653	-3,8
Vehículos y elementos de transporte	12.299.616	13.757.357	13.291.063	11.002.575	12.803.453	16,4
Agroganadero y alimentario	11.476.244	12.992.796	13.553.103	12.474.665	14.116.966	13,2
Otras mercancías	10.454.914	11.580.213	11.266.297	10.611.026	12.732.849	20,0
Químicos	5.791.910	6.350.393	6.329.514	6.158.665	6.597.299	7,1
Siderometalúrgico	3.067.800	3.242.672	3.163.141	2.786.459	3.109.195	11,6
Materiales de construcción	2.954.709	2.830.889	2.577.110	3.185.403	3.079.171	-3,3
Abonos	764.933	793.175	749.827	514.962	624.869	21,3
Minerales no metálicos	535.538	581.713	558.116	624.576	1.227.600	96,6
Total	60.070.133	66.003.219	65.958.084	58.492.611	64.999.055	

*Variación %. 2020/2021

Participación de los principales sectores de actividad en el tráfico del Port (%), 2021



● Energético	16%
● Vehículos y elementos de transporte	20%
● Agroganadero y alimentario	22%
● Otras mercancías	19%
● Químicos	10%
● Otros (siderometalúrgico, materiales de construcción, abonos, minerales no metálicos)	13%



Áreas geográficas de origen y destino

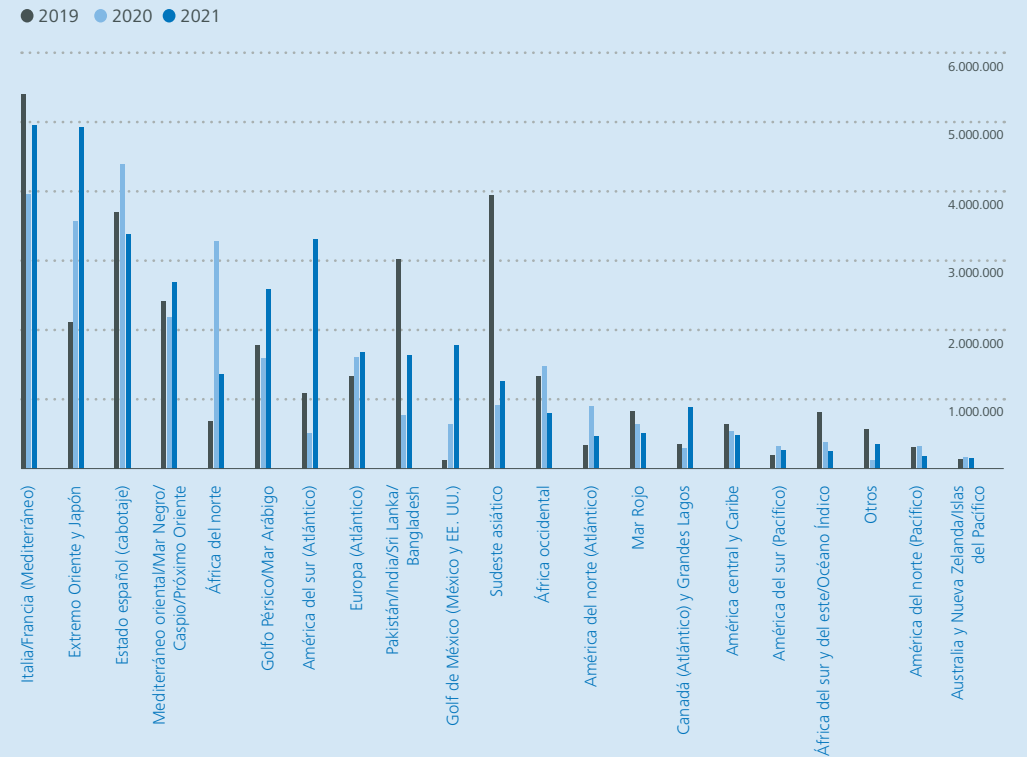
Los lugares de origen y destino de los tráficos que pasan por el Port de Barcelona se extienden por toda la geografía mundial. Durante el 2021, el comportamiento del tráfico en las áreas geográficas con un mayor peso específico ha ido al alza y se han registrado porcentajes de crecimiento de dos dígitos en los intercambios comerciales con

Italia y Francia mediterráneas (+22%), el Extremo Oriente y Japón (+23%), Golfo Pérsico/Mar Arábigo (+20%) y América del sur atlántica (+44%). Por otro lado, el tráfico con la Europa atlántica ha experimentado un descenso del 12% y el cabotaje con España se ha ido recuperando más lentamente (+4%).

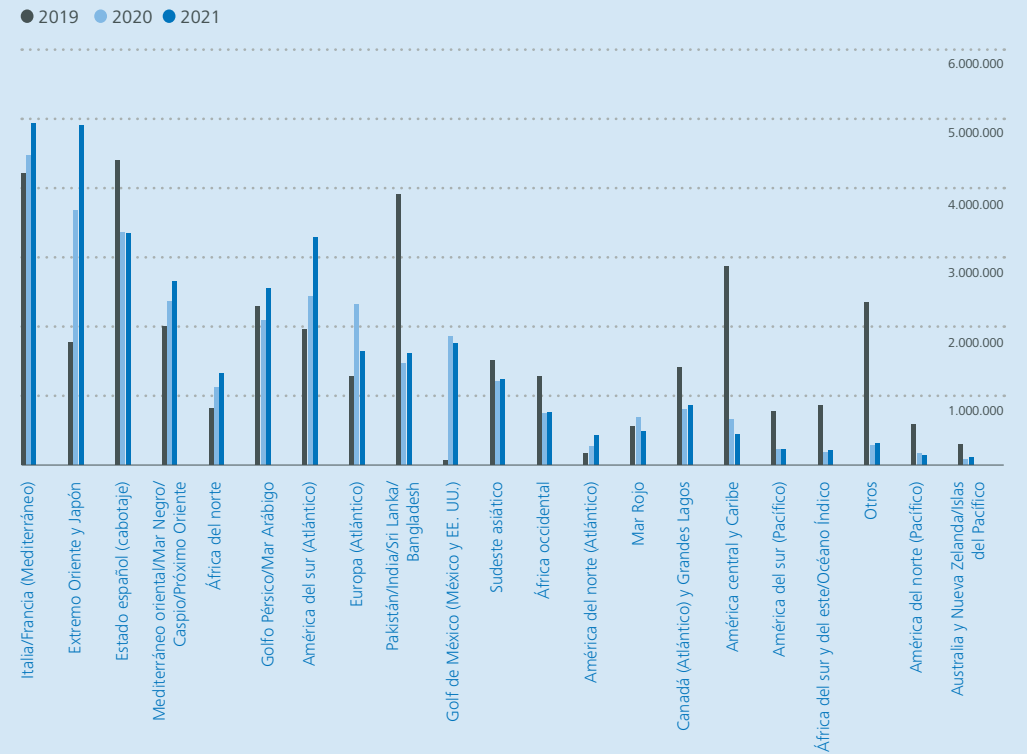
Tráfico por áreas geográficas (toneladas), 2020-2021

	2020	2021	Diferencia 2021/2020	Variación % 2021/2020	Cuota 2021 % total
Italia/Francia (Mediterráneo)	8.405.309	10.229.187	1.823.877	21,7%	15,7%
Extremo Oriente y Japón	7.216.068	8.886.756	1.670.687	23,2%	13,7%
Estado español (cabotaje)	7.731.059	8.042.616	311.557	4,0%	12,4%
Mediterráneo oriental/Mar Negro/Caspio/Próximo Oriente	4.515.199	4.873.538	358.339	7,9%	7,5%
África del norte	4.368.248	4.707.478	339.230	7,8%	7,2%
Golfo Pérsico/Mar Arábigo	3.659.626	4.395.597	735.971	20,1%	6,8%
América del sur (Atlántico)	2.910.371	4.179.746	1.269.375	43,6%	6,4%
Europa (Atlántico)	3.906.508	3.437.345	-469.163	-12,0%	5,3%
Pakistán/India/Sri Lanka/Bangladesh	2.217.127	2.823.029	605.902	27,3%	4,3%
Golf de México (México y EE. UU.)	2.478.711	2.368.945	-109.766	-4,4%	3,6%
Sudeste asiático	2.085.007	2.140.448	55.441	2,7%	3,3%
África occidental	2.186.514	1.881.128	-305.386	-14,0%	2,9%
América del norte (Atlántico)	1.140.008	1.453.271	313.263	27,5%	2,2%
Mar Rojo	1.300.873	1.171.326	-129.547	-10,0%	1,8%
Canadá (Atlántico) y Grandes Lagos	1.063.148	1.168.222	105.074	9,9%	1,8%
América central y Caribe	1.174.067	1.019.717	-154.351	-13,1%	1,6%
América del sur (Pacífico)	523.053	617.322	94.269	18,0%	0,9%
África del sur y del este/Océano Índico	544.380	575.571	31.192	5,7%	0,9%
Otros	384.121	402.799	18.678	4,9%	0,6%
América del norte (Pacífico)	472.247	369.131	-103.115	-21,8%	0,6%
Australia y Nueva Zelanda/Islas del Pacífico	210.964	255.881	44.917	21,3%	0,4%
Total	53.388.110	64.999.056	6.603.825	21,7%	100%

Tráfico por áreas de destino (toneladas), 2019-2021



Tráfico por áreas de origen (toneladas), 2019-2021





DATOS DEL TRÁFICO DEL PORT DE BARCELONA

El año 2021 se ha caracterizado por una reactivación general de los tráficos del Port después de las caídas derivadas de la pandemia. El ejercicio ha cerrado con **66,4 millones de toneladas de tráfico total**, una cifra que no solo supone un incremento del 11,8% respecto del 2020, sino que, además, queda solo un 1,5% por debajo de la lograda en 2019, antes de la pandemia. También el **tráfico de hinterland**, es decir, las mercancías de exportación y de importación que salen y entran por el Port, ha registrado una evidente mejora, con **33,8 millones de toneladas** y un aumento del 8,7%, pero todavía a 3,4 puntos porcentuales del valor de 2019. Todos los tráficos principales, a excepción de los líquidos a granel, han cerrado el año en positivo.

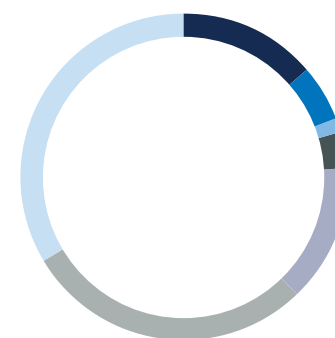
En cuanto al tráfico de contenedores, se han batido récords con **3,5 millones de TEU** y un crecimiento global del 19,3%. Los contenedores llenos han registrado también incrementos destacados y cifras récord tanto en las exportaciones (+10%) e importaciones (+5%) como en los transbordos o tráficos (+14%).

El pasaje ha continuado siendo uno de los tráficos más afectados por la pandemia al Port de Barcelona, a causa de la prohibición del movimiento de pasajeros, que en el caso de los cruceros ha estado vigente hasta junio de 2021. A pesar de que evidentemente los datos han aumentado respecto del 2020, continúan muy por debajo de las cifras de prepandemia. Este año se ha sumado un total de **1,5 millones de pasajeros**, de los cuales una tercera parte son de crucero.

Escalas

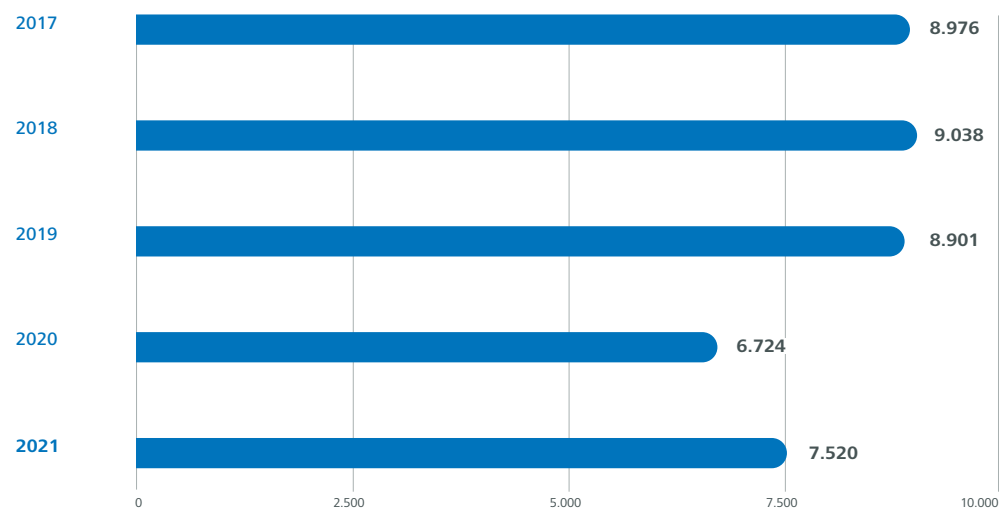
Se han contabilizado un total de **7.520 escalas de buque** en el Port de Barcelona (+12%) y el arqueo medio de los buques que han hecho escala ha sido de 35.603 toneladas (+8,8%).

Distribución de las escalas por tipos de buque (unidades y %), 2021



	Número	% sobre el total
● Car-carrier / Ro-ro	1.027	13,7%
● Carga (LO-LO)	412	5,5%
● Graneleros	113	1,5%
● Pasaje	272	3,6%
● Petroleros	1.022	13,6%
● Portacontenedores	2.164	28,8%
● Transbordadores	2.510	33,4%
Total	7.520	100%

Evolución en el número de escalas (unidades), 2017-2021



Tráfico total (millones de toneladas)	Tráfico de hinterland (millones de toneladas)	Contenedores (millones de TEU)	Pasajeros (millones de personas)
2021 66,4	2021 33,8	2021 3,5	2021 1,49
2020 ... V - 2021 / 2020 59,4 +11,8%	2020 ... V - 2021 / 2020 31,1 +8,7%	2020 ... V - 2021 / 2020 2,9 +19,3%	2020 ... V - 2021 / 2020 858 +74,7%
2019 ... V - 2021 / 2019 67,4 -1,5%	2019 ... V - 2021 / 2019 35 -3,4%	2019 ... V - 2021 / 2019 3,3 +6,2%	2019 ... V - 2021 / 2019 4.628 -67,6%

Estructura del tráfico

Por tipo de envase y medido en toneladas, este año el 58% del tráfico de mercancías del Port de Barcelona ha sido de carga contenerizada. La carga general ha representado el 74% del total del tráfico.

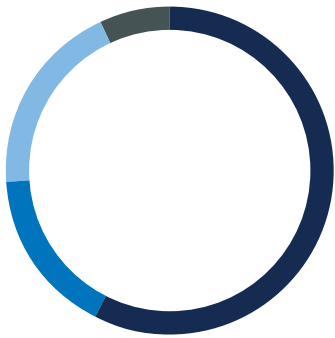
Por tipo de navegación, el 89% del tráfico total de mercancías ha sido exterior y el 11%, de cabotaje, y han aumentado respectivamente un 12% y un 8% en relación en 2020.

Tráfico de mercancías* por tipos de envase (miles de toneladas), 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Carga contenerizada	29.911	34.914	34.183	31.980	37.455
Carga convencional	11.210	11.552	11.572	9.555	10.713
Graneles líquidos	14.484	15.314	16.132	12.799	12.370
Graneles sólidos	4.466	4.225	4.071	4.059	4.459
Total	60.071	66.005	65.958	58.393	64.997

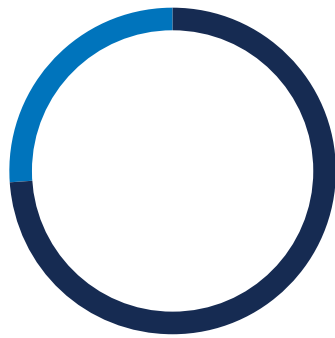
* Excluye pesca y avituallamiento, taras, etc.

Distribución del tráfico de mercancías por envase (miles de toneladas), 2021



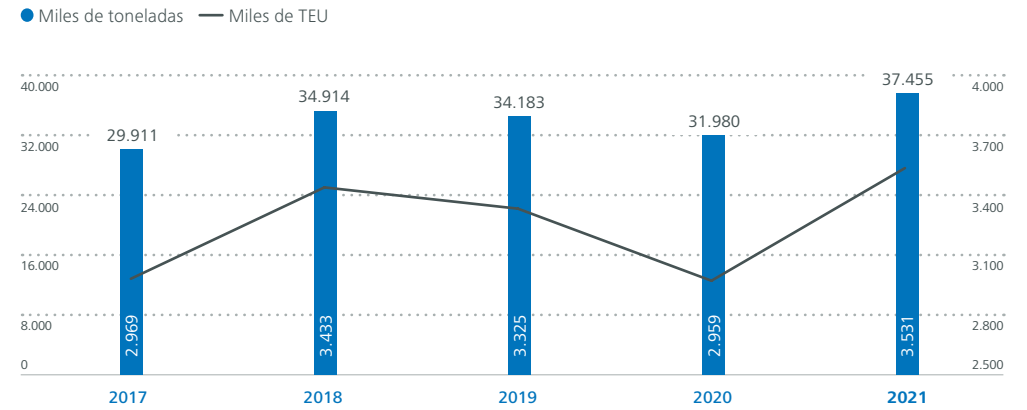
	Miles de toneladas	% sobre el total
● Carga contenerizada	37.455	57,6%
● Carga convencional	10.713	16,5%
● Graneles líquidos	12.370	19,0%
● Graneles sólidos	4.459	6,9%

Participación de la carga general en el tráfico total de mercancías (miles de toneladas), 2021

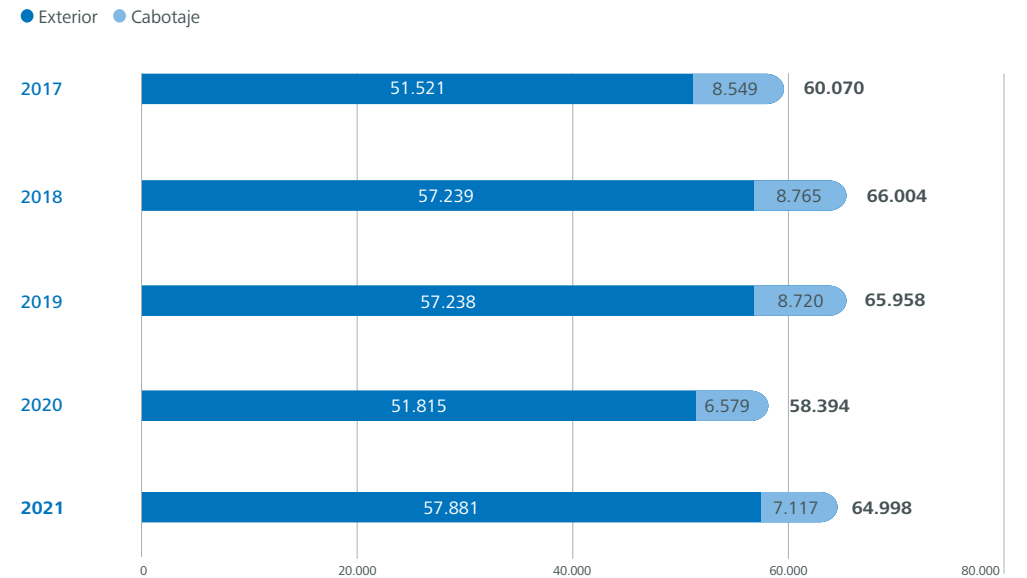


	Miles de toneladas	% sobre el total
● Carga general	48.168	74%
● Resto de tráfico	16.830	26%

Tráfico de carga general contenerizada, 2017-2021



Tráfico de mercancías por tipo de navegación (miles de toneladas), 2017-2021



Contenedores

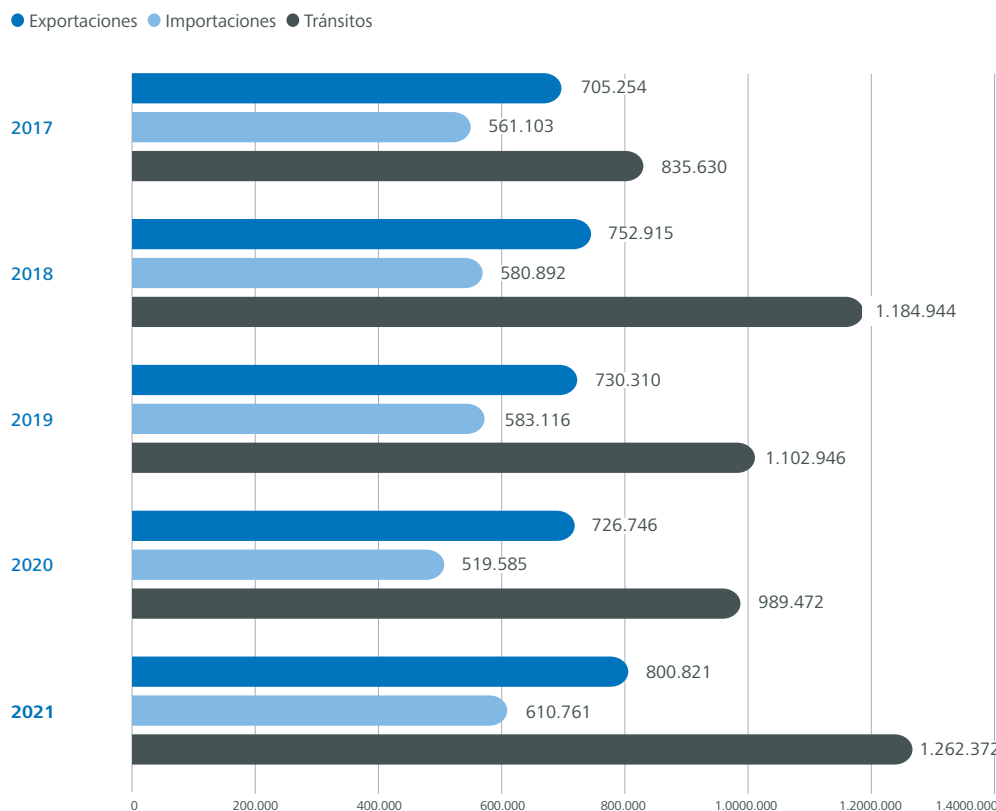
Después de un año 2020 complicado por los efectos de la pandemia y a pesar de las disrupciones en la cadena de suministro a nivel global, el 2021 el Port ha logrado un récord histórico en contenedores, con un tráfico de **3,5 millones de TEU** y un crecimiento del 19% respecto del 2020. También la comparativa con 2019 es positiva, con un incremento del 6%.

Por un lado, la buena productividad de las terminales y la elevada calidad de la estiba, junto con la buena red de servicios del Port hacen que sea una de las primeras alternativas para las navieras. Por otro, cada vez más compañías confían en el Port de Barcelona también para sus transbordos, cosa

que se traduce en una diversificación todavía más grande de clientes.

En cuanto a los **contenedores llenos**, en comparación con las cifras prepandemia (2019) se han registrado incrementos relevantes en el comercio exterior (tráfico de *hinterland*) tanto en las exportaciones (+10%) como en las importaciones (+18%). El cabotaje, en cambio, no ha mejorado y ha cerrado en negativo (-15%). Por su parte, los **contenedores llenos en tránsito** han crecido un 14% respecto del 2019 y el 2021 marca una cifra récord, con 1,3 millones de TEU, por encima del máximo logrado el 2020.

Tráfico de contenedores llenos por operación (TEU), 2017-2021



Exportación

A pesar de cierta desaceleración en el segundo semestre del 2021, los **contenedores llenos de exportación** han conseguido superar el máximo histórico logrado el 2018 y han sumado **800.821 TEU**, un aumento del 10% tanto respecto del 2020 como del 2019. Gran parte del peso de esta evolución recae sobre dos productos, la carne porcina y la alfalfa, sin los cuales el crecimiento registrado en las exportaciones habría sido solo del 7% respecto del 2020 y del 3% respecto del 2019.

La ralentización de las exportaciones a partir del mes de junio se explica principalmente por la **carne porcina** y, en concreto, por el descenso de los envíos de este producto a China (-13%), que ya ha recuperado su cabaña porcina. De todas maneras, la apertura y derivación a nuevos mercados asiáticos -como Filipinas, Corea del Sur, Japón y Taiwán-, aunque con un volumen muy inferior de tráfico, ha permitido cerrar el tráfico de carne porcina en positivo (+2%) y un total de 100.500 TEU.

Por otro lado, el buen comportamiento de las exportaciones de **alfalfa**, que ha registrado 85.900 TEU, se debe sobre todo a la demanda de los mercados chino y de Arabia Saudí y ha supuesto un incremento de 52% (+29.450 TEU) en relación a 2020 y un 26% comparado con el 2019.

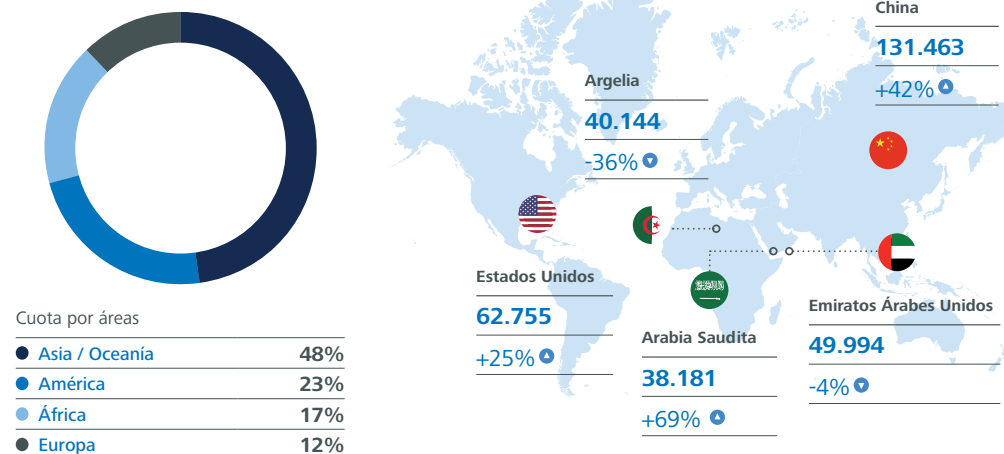
MERCADOS DE DESTINO

Los intercambios con el área de Asia/Oceanía suponen el 48% de todos los contenedores de exportación que canaliza el Port y ha registrado un incremento del 10%; especialmente Asia, puesto que los intercambios con Oceanía son pequeños. En concreto, China es la receptora del 14,5% de los contenedores de exportación. La segunda gran zona de referencia es América, receptora del 23% de las exportaciones provenientes del Port y con un crecimiento global del 21% muy diversificado en lo que se refiere a los productos y tanto en el norte como el sur del continente.

En el área de África, que supone un 17% de cuota de mercado de exportación con el Port, cabe mencionar el retroceso del mercado norteafricano respecto de 2020 (-3%) y de 2019 (-21%). En contrapunto, el mercado del Mediterráneo oriental ha cerrado en positivo, tanto en relación con el 2020 (+7%) como a 2019 (+8%).

El mapa adjunto, aparte de las cuotas de mercado de exportación, muestra los cinco países más dinámicos en cuanto a la recepción de exportaciones procedentes del Port de Barcelona y cuál ha sido su comportamiento en el año 2021 respecto del año 2019. Estos países son China, Estados Unidos, Emiratos Árabes Unidos, Argelia y Arabia Saudita.

Contenedores llenos de exportación: cuota de mercado por áreas y mercados más dinámicos, 2021



TEU | Variación % 2021/2019



Importación

La cifra de cierre de los **contenedores llenos de importación** ha sido de **610.761 TEU**, con un crecimiento del 18% en relación con el 2020 y un 5% por encima del tráfico de 2019, alcanzando su **máximo histórico**. Durante gran parte en el ejercicio 2021 las importaciones se han mantenido ligeramente por debajo de los niveles de 2019, pero el impulso de los tráficos procedentes de China en los últimos dos meses del año ha permitido invertir la tendencia y cerrar en positivo.

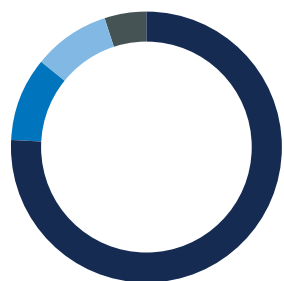
MERCADOS DE ORIGEN

Asia es el origen del 76% de los contenedores de importación que llegan al Port, con China (47,9% de cuota de mercado) como primer origen y unos incrementos respectivos del 6% y el 19% en relación con el 2019. Por el contrario, casi todo el resto de países asiáticos han registrado importantes retrocesos. También el mercado americano ha cerrado por debajo de los tráficos de 2020 y 2019, con los mayores descensos concentrados en Estados Unidos y el mercado centroamericano. Por su parte, los mercados de Turquía y África del Norte registran crecimientos significativos que superan los niveles de prepandemia.

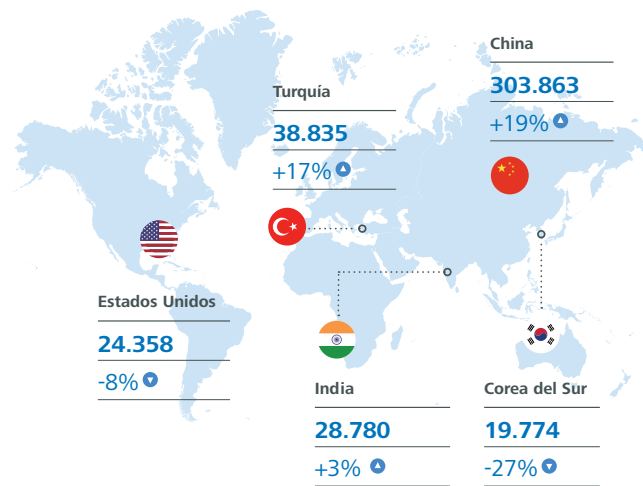
En el mapa adjunto, aparte de las cuotas de mercado de importación, se señalan también los países que han mostrado un mayor dinamismo durante 2021 como origen de las importaciones y cuál ha sido su comportamiento respecto a 2019. Estos países son China, Turquía, India, Estados Unidos y Corea del Sur, en este orden.



Contenedores llenos de importación: cuota de mercado por áreas y mercados más dinámicos, 2021



Cuota por áreas	
● Asia / Oceanía	76%
● América	10%
● África	9%
● Europa	5%



TEU | Variación % 2021/2019

Vehículos

Durante 2021 el tráfico de vehículos nuevos en el Port ha conseguido frenar y revertir la bajada de 2020, cuando sufrió el fuerte impacto de la COVID-19, y ha cerrado con la cifra de **492.982 vehículos (+3,8%)**. Se observa la recuperación de la exportación, que representa el 70% del tráfico y ha sumado 343.089 unidades (+8%), pero el cómputo global sigue todavía muy por debajo de los valores prepandemia.

La principal afectación ha sido la crisis de microchips, originada por la falta de materias primas y producción, motivada por las dificultades de la cadena logística en el tráfico marítimo de contenedores. La falta de abastecimiento de las fábricas ha obligado a adoptar medidas excepcionales en algunas plantas de producción, como la reducción de turnos o, en algunos casos, incluso el cierre temporal de algunas líneas. Una estrategia de algunas marcas ha sido continuar la fabricación de vehículos y dejarlos preparados para la instalación de los microchips en las propias campañas o incluso en las terminales marítimas. De esta forma, al llegar los componentes todo estaba

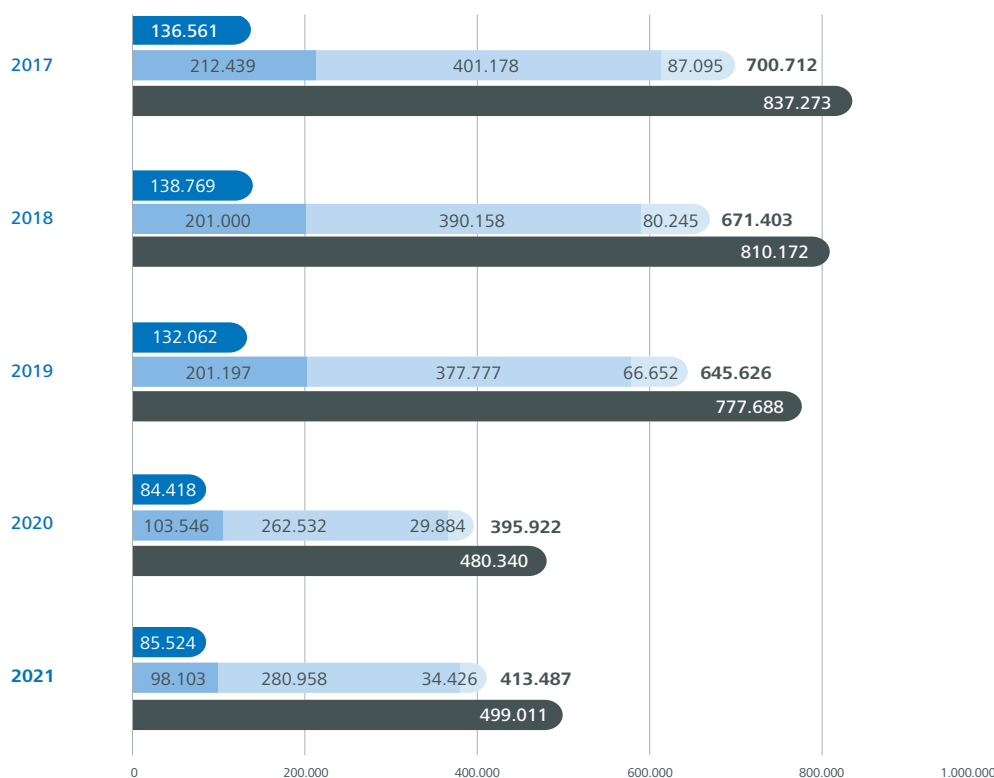
preparado para su instalación y la exportación de los vehículos. Los expertos han vaticinado que la escasez seguirá en el 2022. Otro factor que ha influido en este tipo de tráfico ha sido el cierre de la fábrica de Nissan, en Barcelona, en diciembre, después de más de 40 años de producción.

Entre las tendencias del sector destaca el aumento de producción de vehículos eléctricos, sobre todo en el continente asiático. El Port de Barcelona trabaja para cumplir con los requerimientos específicos de este tipo de tráfico y así posicionarse como una opción válida para la importación de vehículos eléctricos y su distribución hacia Europa.

Durante el ejercicio, el Port ha continuado explorando nuevas áreas de negocio para el tráfico de vehículos, un sector extremadamente competitivo e inmerso en una dinámica de cambios estructurales. Las infraestructuras y operadores del Port son muy relevantes para garantizar una transición, tanto energética como de modelo de utilización, que sea suave y beneficiosa para todos.

Tráfico de automóviles por navegación (unidades), 2017-2021

● Cabotaje | Internacional: ● Importación ● Exportación ● Tránsito ● Total



Graneles líquidos y sólidos

Graneles líquidos

Los graneles líquidos han sufrido en 2021 un descenso del 3,4%, situándose en un **total de 12.370.580 toneladas**, frente a los 12,8 millones de toneladas del año anterior y todavía muy lejos de las más de 16 millones registradas en 2019. En 2020 se vivió un “**contango**” (situación en la que el precio de futuros financieros de una materia prima es superior a su precio actual) muy acentuado, que propició que se llenaran las reservas de petróleo de todo el mundo. Esto se ha dejado notar en las cifras de tráfico de 2021, ya que para suplir la demanda se ha acudido a estas reservas, por tanto, ha perjudicado al transporte de producto “nuevo”.

Durante el ejercicio la **gasolina** ha mantenido las caídas, de un 29% respecto a 2020 y un 52% respecto a 2019. El **gas natural** (habitualmente el principal producto de esta categoría en cuanto a volumen) ha seguido también con caídas, del 8% respecto a 2020 y del 32% respecto a 2019, y ha registrado un total de 2,8 millones de toneladas manipuladas este año. En el último ejercicio se ha

producido un incremento de la entrada de gas natural en la Península por gasoducto en detrimento del transporte marítimo y, además, los cambios en el mercado regulador de acceso a las plantas de regasificación y la diversificación de los países suministradores de GNL han favorecido las entradas por otros puertos peninsulares. En la categoría de hidrocarburos, el único producto que ha aumentado es el fuel, con 1,6 millones de toneladas (+25%).

En cuanto a otros líquidos, los **productos químicos** se han mantenido en 1,06 millones de toneladas, un 3% más que los 1,04 millones de toneladas de 2019. Los **biocombustibles** han aumentado un 43% y se han situado en 1,2 millones de toneladas, pero quedan aún un 13,6% por debajo de los niveles prepandemia. Por su parte, los **aceites y grasas**, un tráfico bastante estable ya que la demanda es industrial, principalmente, han crecido un 4% respecto a 2020, con un total de 881.000 toneladas, el mismo nivel que en 2019.

Graneles líquidos (millones de toneladas)



2021

12,4

2020 V - 2021 / 2020

12,8 -3,4%

2019 V - 2021 / 2019

16,1 -22,9%

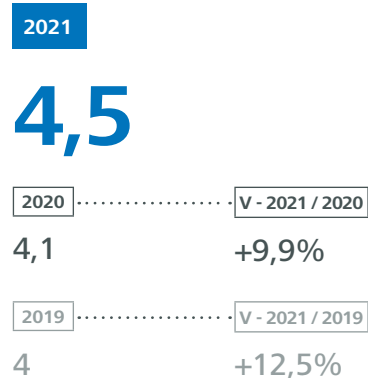


Graneles sólidos

Los graneles sólidos han registrado un total de **4.459.744 toneladas**, un 10% más que el año anterior, cuando fue el único tráfico que se mantuvo, con un ligero descenso del 0,6%. Este aumento ha sido motivado principalmente por las importaciones de **haba de soja** (+17%), que han registrado 1.603.242 toneladas. También han aumentado los tráficos de **sal común** (+232%) y de **potasas** (+33%), que suman conjuntamente cerca de 900.000 toneladas. Esta evolución está motivada por la puesta en pleno rendimiento de la nueva terminal dedicada de ICL Iberpotash y a los paros del pasado año debido a incidencias en la producción. Destacan igualmente los incrementos de las importaciones de **chatarra**, con un total de 355.067 toneladas registradas (+15%).

En cuanto a los productos agrícolas, han caído un 8,4% en su conjunto y han supuesto 406.650 toneladas respecto a las 443.720 toneladas de 2020. El único cereal que ha aumentado ha sido el **maíz** (+20%), mientras que el **trigo** ha caído un 45% y el **resto de cereales** un 24%.

Graneles sólidos (millones de toneladas)

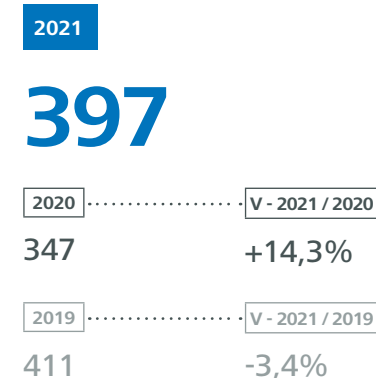


Tráfico marítimo de corta distancia

El tráfico marítimo de corta distancia (TMCD) es el tráfico de mercancías y movimiento de pasaje entre puertos situados en territorio europeo o entre estos puertos y los ubicados en países no europeos con línea de costa en los mares ribereños que rodean a Europa, según el criterio de la asociación European Shortsea Network. En el caso del Port de Barcelona este apartado incluye la mercancía que se transporta a las Islas Baleares y Canarias (cabotaje), pero también la carga de las llamadas autopistas del mar, con servicios regulares entre Barcelona y varios destinos de Italia y del norte de África.

En 2021 se han cargado **396.730 unidades de transporte intermodal (UTI)**, es decir, de tráfico de carga general que se embarca mediante camión, plataforma, remolque... Esta cifra representa un aumento del 14% respecto a 2020 y sólo un 3,4% por debajo de la del año anterior; esto se debe a la caída de tráfico de cabotaje insular, que ha retrocedido cerca de un 16% respecto a 2019, año que fue récord.

Tráfico ro-ro (miles de UTI)



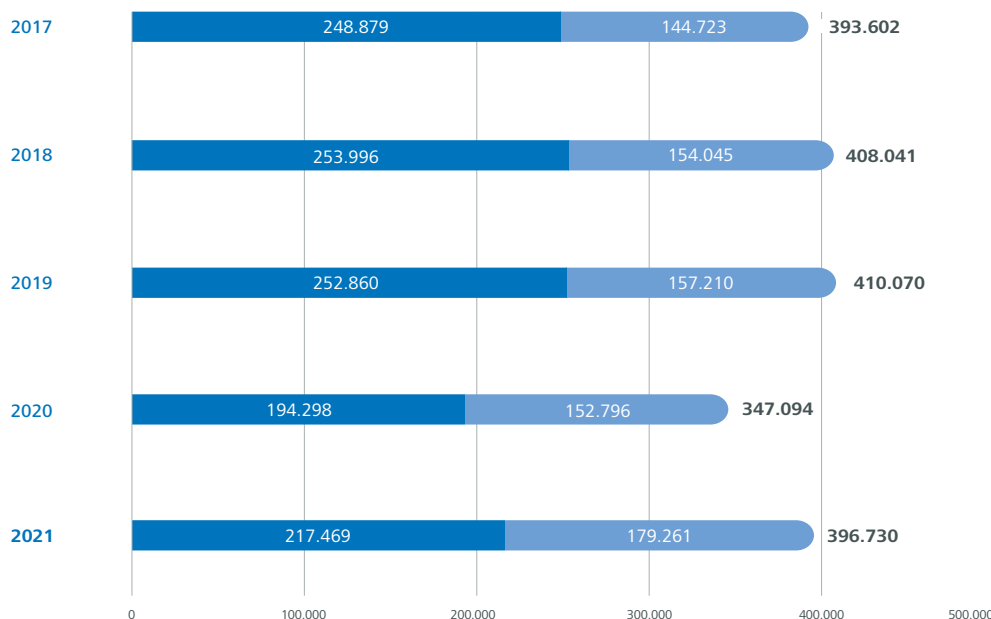


El total de mercancías de cabotaje (islas Baleares) fue de 216.673 UTI (+12%) y el movimiento de personas con Baleares aumentó un 56%, con 800.089 pasajeros registrados. Respecto al 2019, el tráfico insular no se ha recuperado todavía: las UTI siguen un 14% por debajo y el pasaje es un 6% inferior.

La carga total manipulada en TMCD ha sumado 31 millones de toneladas (+8%) y el número de vehículos nuevos ha aumentado ligeramente, un 1,4%, quedando en 422.490 unidades (-37%), muy por debajo de las 579.918 unidades movidas en 2019.

Transporte intermodal por tipo de navegación (UTI*), 2017-2021

● Insular estatal ● Resto TMCD



* UTI (unidad de transporte intermodal) es todo medio, autopulsado o no, que se utiliza directa o indirectamente como medio de transporte terrestre.

AUTOPISTAS DEL MAR

En 2020, Barcelona ha encaminado por las autopistas del mar o servicios de *short sea shipping* (SSS) con Italia y Marruecos un total de 164.039 UTI, casi un 19% más que el año anterior, que se traduce en una cifra idéntica de camiones desviados de las carreteras al modo marítimo, más eficiente a nivel económico y medioambiental. La carga ha sumado cerca de 5 millones de toneladas (+19%).

Estos incrementos se deben a tres factores principales:

- > la recuperación del tráfico gracias a situación menos grave de la pandemia, con un año sin confinamientos generalizados o restricciones estrictas como las de 2020;

> el aumento de la capacidad de las líneas con Italia, donde la demanda ha respondido muy positivamente;

> la buena acogida por parte de los cargadores de la consolidación de la línea ro-ro con Marruecos.

En cuanto al movimiento de pasaje en las autopistas del mar, en 2021 ha aumentado un 38%, con **177.608 pasajeros**, pero sigue todavía un 5% por debajo de la cifra prepandemia (2019).

Tráfico ferroviario

El tráfico ferroviario de contenedores ha ido avanzando de forma sostenida en los últimos años y contribuye así a hacer más sostenibles las cadenas logísticas que pasan por el Port. En 2021 cerca de 319.000 contenedores han entrado o salido del recinto portuario en tren, cifra que supone un incremento del 18,4% respecto al año anterior y sitúa la **cuota ferroviaria de contenedores en un nuevo récord del 15,5%**.

En cuanto al transporte ferroviario de vehículos, este año ha sumado 186.499 unidades y la cuota ferroviaria se sitúa en un 40,1%, algo inferior a la de 2020 (42%).

Los servicios ferroviarios del Port de Barcelona suponen un ahorro anual de 46.315 toneladas de CO₂, puesto que suponen sacar de la carretera un total de 197.928 camiones.

Tráfico ferroviario de contenedores (TEU)



2021

318.971

2020 V - 2021 / 2020

269.304 +18,4%

2019 V - 2021 / 2019

249.751 +27,7%



Cuota ferroviaria de contenedores: **15,5%**



Cuota ferroviaria de vehículos: **40,1%**



Ahorro anual de **46.315** toneladas de CO₂ (=197.928 camiones)

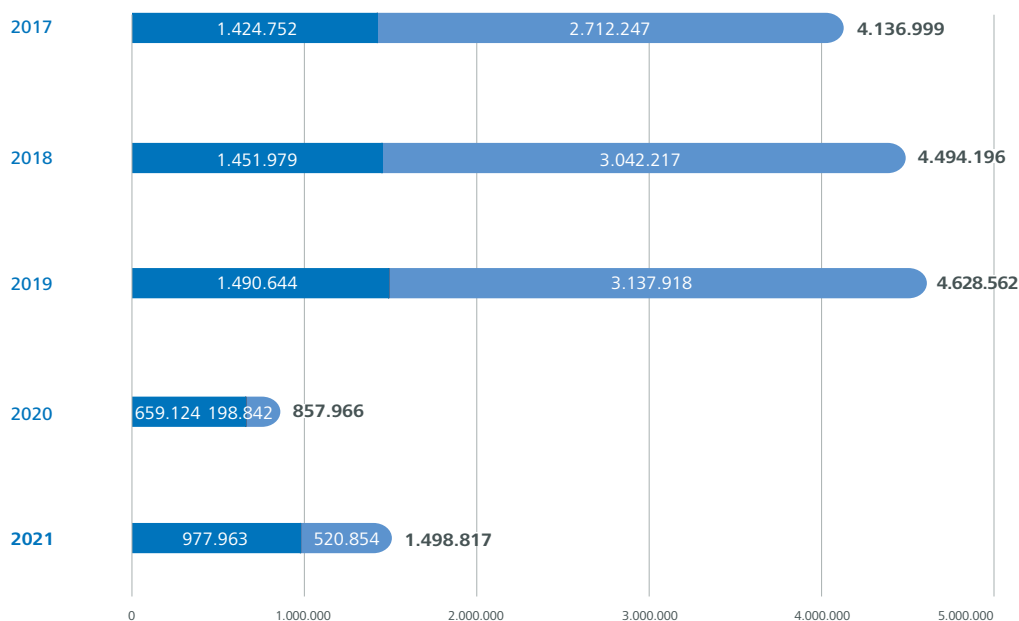
Pasajeros

El movimiento de pasajeros es una de las actividades más afectadas por la crisis de la COVID-19. La orden PCM/216/2020, de 12 de marzo de 2020, prohibía la entrada de barcos de pasaje procedentes de la República italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a los puertos del Estado español, una prohibición que en el caso de los cruceros no se ha levantado hasta junio de 2021.

Sin embargo, en este ejercicio se ha apreciado una clara recuperación global, con un total de cerca de **1,5 millones de pasajeros**, un 74,7% más que en 2020, pero todavía un 67,6% por debajo de los tráficos de 2019. En el pasaje de ferris esta recuperación ha sido más acelerada y el dato se ha situado 977.963 personas (+48%), un 34,4% por debajo de los tráficos prepandemia, mientras que en el caso de los cruceros los datos todavía están un 83,4% por debajo de 2019.

Movimiento de pasajeros, 2017-2021

Tipos pasaje: ● Ferris ● Cruceros



Pasajeros (miles de personas)



2021

1.499

2020 V - 2021 / 2020

858 +74,7%

2019 V - 2021 / 2019

4.628 -67,6%

Pasaje de ferri (miles de personas)



2021

978

2020 V - 2021 / 2020

659 +48,4%

2019 V - 2021 / 2019

1.490 -34,4%

Cruceras (miles de personas)



2021

521

2020 V - 2021 / 2020

199 +161,9%

2019 V - 2021 / 2019

3.138 -83,4%

CRUCEROS

Desde la entrada en vigor de la orden PCM /216/2020, de 12 de marzo de 2020, empezaron las negociaciones con las autoridades competentes para el retorno seguro y basado en estrictos protocolos de la actividad crucerística.

El 18 de mayo de 2021 Puertos del Estado, Sanidad Exterior y la Dirección General de la Marina Mercante aprobaron el documento "Medidas sanitarias para el restablecimiento de los cruceros internacionales", que permitió que el 7 de junio se aprobara el retorno de este tipo de barcos y su pasaje.

El 26 de junio de 2021 el MSC Grandiosa fue el primer crucero en llegar al Port de Barcelona después del cierre del acceso de los cruceros a los puertos del Estado español en marzo de 2020. En total durante el ejercicio se han registrado **520.854 pasajeros de crucero (161,9%) y 271 escalas.**

EJERCICIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

Resumen del resultado del ejercicio

La Autoridad Portuaria de Barcelona ha cerrado el ejercicio económico de 2021 con un **beneficio neto de 37,9 millones de euros**, lo que representa un incremento del 130% respecto al año

anterior. El resultado de explotación aumenta en un 97% respecto a 2020, mientras que el resultado financiero lo hace en un 213%.

Resultado del ejercicio (millones de euros), 2021

	2021	2020	Variación	%Var.
Resultado de explotación	27,5	14,0	13,6	97%
Resultado financiero	8,0	2,5	5,4	213%
Impuesto sobre beneficios	2,4	1,1	1,3	126%
Total	37,9	16,5	21,4	130%

La mejora del resultado respecto al ejercicio precedente está motivada por diversos efectos, siendo el más relevante la recuperación de los ingresos de explotación después de un año 2020 profundamente marcado por los efectos de la pandemia de la COVID-19. Destaca también el impacto posi-

tivo generado durante 2021 por los dividendos percibidos de las empresas participadas, que ayudan a incrementar el resultado financiero. En el resultado del ejercicio también influye la generación de créditos fiscales vinculados con el impuesto de sociedad.

Cifra de negocio

El importe neto de la cifra de negocio de 2021 ha totalizado **151,4 millones de euros**, situándose un 9% por encima del ejercicio anterior.

Importe de la cifra de negocio (miles de euros), 2021

	2021	2020	Variación	%Var.
Tasas portuarias	137.461	127.665	9.796	8%
Tasa de empleo	57.121	51.782	5.339	10%
Tasas de utilización	64.280	62.838	1.442	2%
Tasa del barco	27.162	25.511	1.651	6%
Tasa de las embarcaciones deportivas	387	451	(64)	-14%
Tasa del pasaje	2.330	2.547	(217)	-9%
Tasa de la mercancía	34.212	34.047	165	0%
Tasa de la pesca fresca	155	135	20	14%
Tasa de utilización especial de la zona de tráfico	34	146	(112)	-77%
Tasa de actividad	14.818	11.845	2.973	25%
Tasa de ayudas a la navegación	1.242	1.200	42	4%
Otros ingresos de negocio	13.979	11.271	2.708	24%
Importes adicionales a las tasas	7.967	5.776	2.191	38%
Tarifas y otros	6.011	5.495	516	9%
Total	151.440	138.936	12.504	9%





A pesar del efecto del Plan de Recuperación, las tasas relacionadas con las concesiones muestran una progresión importante respecto a 2020:

- > La tasa de empleo ha crecido en un 10%, principalmente por la no aplicación del RDL 16/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para afrontar el impacto de la COVID-19 en los ámbitos de los transportes y de la vivienda, que implicó 5,5 millones de euros menos en la facturación de 2020. Además, se añade el ingreso adicional por la comercialización en 2021 de nuevos espacios portuarios (ZAL, BEST, Ecoimsa).
- > La tasa de actividad ha aumentado un 25% por la eliminación del tope mínimo aplicado también en virtud del RDL16/2020, que supuso un deterioro de los ingresos en el año 2020 y por la regularización en fecha 2021 de facturación correspondiente al 2020.

> Las tasas de utilización han mejorado a un ritmo más moderado, de sólo el 2%, dado que la aplicación del Plan de recuperación ha tenido un mayor efecto y por la falta de ingresos en la tasa de pasaje, ya que el tráfico de cruceros todavía está lejos de alcanzar el volumen prepandemia.

IMPACTO DE PLAN DE RECUPERACIÓN EN EL EJERCICIO 2021

En enero de 2021 se puso en marcha el Plan de recuperación, que comprende un conjunto de medidas para contribuir a aminorar el efecto de la pandemia de la COVID-19 sobre los actores del sector portuario más expuestos a la caída de actividad. La aplicación del Plan durante 2021 ha supuesto una reducción total sobre la cifra de negocios de 10,8 millones. Se prevé mantener vigente el Plan durante todo el ejercicio 2022, pero con un impacto menos relevante.

Impacto del Plan de Recuperación (millones de euros), 2021

Tasas de utilización	(7,3)
Coefficientes correctores T1, T2 T3	(5,6)
Bonificaciones Insulares Ropax T1, T2, T3	(1,7)
Tasas de concesión	(3,5)
Bonificaciones singulares T. empleo	(3,5)
	(10,8)

El Plan de Recuperación se centra en dos ejes:

- 1) En la aplicación de coeficientes correctores a la baja sobre las tasas de utilización de mercancía, barco y pasaje. A diferencia del resto de los principales puertos del Estado, el Port de Barcelona ha aplicado una reducción del precio unitario de las tasas, lo que ha supuesto un ahorro de 5,6 millones de euros para los operadores.
- 2) Aparte del paquete de bonificaciones comerciales que el Port de Barcelona aprueba regularmente con carácter anual, se aplican dos bonificaciones específicas: la bonificación a la insularidad, que afecta a los tráficos rodados

con las islas Baleares y que ha permitido un ahorro a los operadores de 1,7 millones de euros; y las bonificaciones singulares en las tasas por concesión de las terminales portuarias de carga y pasaje, que han supuesto ayudas adicionales por 3,5 millones de euros.

Si bien el Plan de Recuperación se ha puesto en funcionamiento en 2021, a raíz de la aplicación del RDL 26/2020 durante el ejercicio 2020 ya se movilizaron ayudas a la Comunidad Portuaria por más de 6,6 millones de euros, que se detrajeron directamente del importe de la cifra de negocio.

Principales indicadores de explotación, 2020-2021

Millones de toneladas	2021	2020	Variación 21/20 (%)
Graneles líquidos	12,4	12,8	-3%
Graneles sólidos	4,5	4,1	10%
Mercancía general	48,2	41,5	16%
Contenizada	37,5	32,0	17%
No contenizada	10,7	9,6	12%
Total mercancías	65,0	58,4	11%

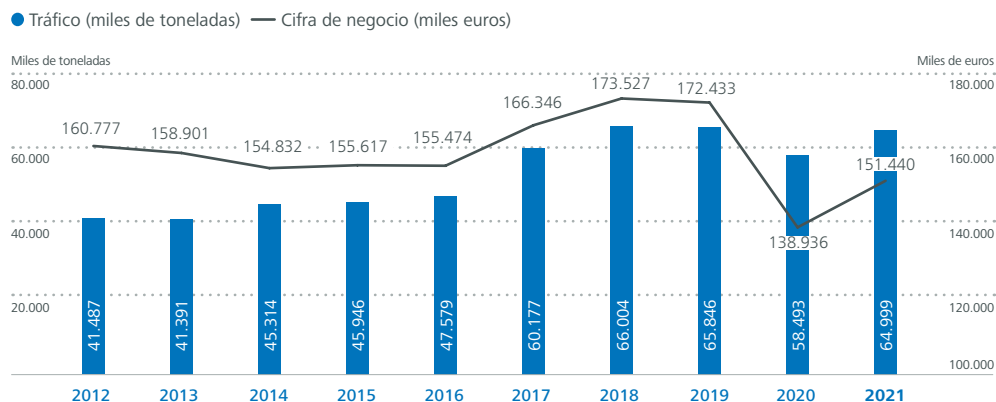
Unidades	2021	2020	Variación 21/20 (%)
TEU	3.531.324	2.959.751	19%
Origen/destino	2.054.081	1.782.730	15%
Tránsito	1.477.242	1.177.022	26%
UTI	396.730	347.093	14%
Pasajeros	1.498.817	857.966	75%
Ferris	977.963	659.124	48%
Cruceros	520.854	198.842	162%
Vehículos	499.011	480.340	4%
Escalas barco	7.520	6.724	12%
GT	267.733.881	220.109.528	22%

El tráfico total del Port de Barcelona ha alcanzado los 65 millones de toneladas, lo que representa un incremento del 11% respecto a 2020. En 2021 todos los indicadores de tráficos mejoran respecto al año anterior, a excepción de los graneles líquidos, que experimentan un ligero des-

censo (-3%). Destaca el crecimiento del 162% en el tráfico de pasajeros de cruceros, que no ha sido suficiente para incrementar la facturación de la tasa de pasaje por efecto de la aplicación de las medidas del plan de recuperación.



Evolución de la cifra de negocio (euros) y del volumen de tráfico (toneladas), 2021

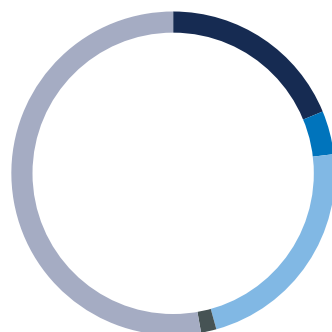


INGRESOS POR TIPOLOGÍA

La pandemia de la COVID-19 ha hecho variar sustancialmente la distribución de ingresos por línea de negocio, ya que las tasas de utilización han absorbido la mayor parte de la caída de ingresos. Las tasas de concesiones registraron un descenso en valor absoluto en 2020, pero en este 2021 ya han sumado un importe muy similar al registrado en 2019. A efectos de la distribución de ingresos hay que tener presente que los de las tasas de concesiones rondaban antes de la pandemia el 45% de la cifra de negocio; en 2020 esta proporción incrementó hasta el 50%, por la caída de los ingresos por tasas de utilización; y en 2021 el peso relativo de las tasas de concesiones ha incrementado aún más, hasta alcanzar el 53% de la cifra de negocio.

En cuanto al origen de la caída de la proporción de ingresos de las tasas de utilización respecto al total, destaca que en 2021 la tasa de mercancía representa un 23%, en línea con el porcentaje registrado antes de la pandemia. En cambio, la proporción del resto de tasas de utilización cae, en especial, las tasas de pasaje que solían estar en torno al 7% y en 2021 no alcanzan el 2% del total.

Composición de la cifra de negocio (%), 2021



● Barcos y ayudas a la navegación	19%
● Resto de tasas y tarifas	4%
● Mercancías	23%
● Pasaje	2%
● Concesiones del dominio portuario	53%

El resultado de explotación

El resultado de explotación ha sumado cerca de **28 millones de euros**, un 97% de incremento respecto al año anterior. Esta mejora se explica principalmente por el incremento de 12,5 millones en la cifra de negocio. Sin embargo, también son destacables los efectos positivos de los ahorros registrados en los gastos de personal (1,8 millones) y la disminución del importe consignado en

amortizaciones del inmovilizado (2,3 millones) motivada por un cambio de criterio contable. En contraposición, los incrementos registrados en los demás gastos de explotación (2 millones) y en los deterioros y resultados por enajenaciones de inmovilizado (1,7 millones) compensan parcialmente esta mejora al resultado de explotación que, en total, suma 13,5 millones.

Resultado de explotación (miles de euros), 2020-2021

	2021	2020	Variación	%Var.
Importe neto de la cifra de negocio	151.440	138.936	12.504	9%
Otros ingresos de explotación	7.296	6.395	902	14%
Gastos de personal	(32.692)	(34.519)	1.826	-5%
Otros gastos de explotación	(47.457)	(45.378)	(2.079)	5%
Amortizaciones del inmovilizado	(54.693)	(57.002)	2.309	-4%
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros	6.591	6.785	(194)	-3%
Deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado	(2.935)	(1.249)	(1.686)	135%
Total	27.550	13.968	13.582	97%



El gasto

El incremento de la cifra de negocio en un 9% no ha ido acompañado de un aumento en el gasto, que en 2021 ha ascendido a **131 millones de euros**, prácticamente la misma cifra que en 2020.

Distribución del gasto (miles de euros), 2020-2021

	2021	2020	Variación	%Var.
Gasto de personal	32.692	34.519	(1.826)	-5%
Gastos de servicios exteriores	32.390	26.285	6.105	23%
Conservación	8.089	6.496	1.593	25%
Profesionales independientes	7.253	5.667	1.586	28%
Suministros	1.934	1.452	482	33%
Otros servicios exteriores	8.613	8.446	167	2%
Recogida de residuos (Marpol)	6.502	4.224	2.277	54%
Otros gastos de gestión corriente	1.741	2.463	(722)	-29%
Aportación a Puertos del Estado y FCI	9.567	12.410	(2.843)	-23%
Amortizaciones	54.693	57.002	(2.309)	-4%
Otros gastos	6.694	5.469	1.225	22%
Imputación subvenciones	(6.591)	(6.785)	194	-3%
Total	131.186	131.363	(176)	0%

Sin embargo, se observa que los servicios exteriores se han incrementado en 6,1 millones respecto a 2020, básicamente por los siguientes motivos:

- > La partida de conservación incluye el coste de la ejecución de la actuación de retirada de anclas con importe de 1,3 millones de euros.
- > El gasto ejecutado en la partida de recogida de residuos ha aumentado en prácticamente 2,3 millones de euros por el incremento de la actividad y por la aplicación de nuevas tarifas. Sin embargo, esta partida se compensa parcialmente con 4,7 millones de ingresos.
- > El epígrafe de profesionales independientes se incrementa en 1,5 millones de euros, en gran medida por el aumento de gasto en asistencias técnicas.

> Los demás gastos crecen también en 1,2 millones porque incorporan una provisión por el derribo del edificio lmax por un importe de 2 millones de euros.

Por otra parte, estos incrementos de gasto se compensan con los siguientes ahorros:

- > Los gastos de personal se retraen un 6% por el ahorro en indemnizaciones por jubilaciones anticipadas por importe de 1,8 millones de euros.
- > Los demás gastos de gestión corriente se reducen en 722.000 euros porque en 2020 se registró una dotación por los litigios del muelle Prat y la liquidación del contrato de la actuación de Portal de la Pau, mientras que en 2021 la dotación registrada por Ecoimsa ha sido menor.

> Las aportaciones a Puertos del Estado, incluyendo el Fondo de Compensación Interportuario (sin compensar con ingresos), han disminuido en 2,8 millones, porque se calculan según los resultados de 2020, afectados por la pandemia.

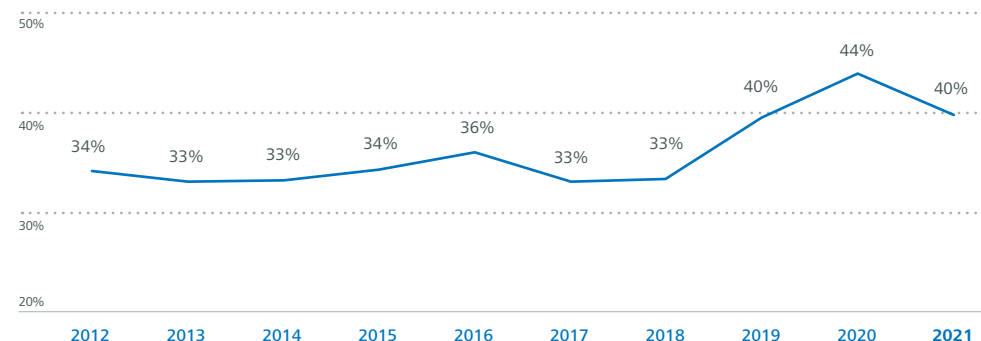
> Las amortizaciones de inmovilizado disminuyen en 2,3 millones por la aplicación del criterio con-

table, de acuerdo con el régimen general del impuesto de sociedades, que ha supuesto el aumento de las vidas útiles del inmovilizado.

La ratio que mide la absorción de los gastos en el global de la cifra de negocio ha descendido cuatro puntos en 2021 y recupera el 40% registrado en 2019 (no se tiene en cuenta el efecto Marpol).

Ratios de absorción de gastos (%), 2012-2021

— Gastos corrientes / Cifra de negocio



Gastos corrientes = gastos de personal + servicios exteriores + otros gastos de gestión corriente.

Empresas participadas

Durante 2021 la cartera de empresas donde la APB participa ha incrementado en dos compañías y ya cuenta con catorce sociedades en total.

El mes de junio se ha constituido la sociedad B2B Logistics (Busan Barcelona Hub), S.L., con un 49% de participaciones en manos de la Autoridad Portuaria de Barcelona y el 51%, del Puerto de Busan (Corea del Sur). El objetivo de B2B Logistics es promover los tráficos marítimos con Corea del Sur mediante la gestión conjunta de activos logísticos. La inversión financiera de la APB relativa a la aportación de capital por la constitución de la sociedad ha sido de 245.000 euros.

Durante el mes de octubre se ha adquirido una participación del 10% de la Terminal Intermodal Mozón, S.L, coparticipada con el Grupo Samca, Logirail y la Autoridad Portuaria de Tarragona. Se trata de una inversión estratégica para reforzar la apuesta del Port de Barcelona en Aragón, a través de la participación de una sociedad que gestiona una terminal ferroviaria en Monzón. La adquisición de participaciones mediante ampliación de capital ha supuesto una inversión financiera para la APB de 364.000 euros.

Sociedades participadas (%) a 31.12.2021

	% del capital social
Empresas del grupo	
Gerencia Urbanística Port Vell	100,00%
Centro Intermodal de Logística, SA SME	51,50%
World Trade Center Barcelona, SA SME	75,99%
Empresas asociadas	
Catalana d'Infraestructures Portuàries, SL	49,00%
Terminal Intermodal Marítima Centro, SL	49,00%
B2B Logistics (Busan Barcelona Hub), SL	49,00%
Terminal Intermodal de l'Empordà, SL	47,32%
Puerto Seco de Azuqueca de Henares, SA	36,73%
Portic Barcelona, SA	40,69%
Terminal Marítima de Zaragoza, SL	21,55%
Otras participaciones	
Barcelona Regional Agencia Metropolitana de Desenvolupament Urbanístic i d'Infraestructures, SA	11,76%
Puerto Seco de Madrid, SA S.M.E.	10,20%
Terminal Intermodal Monzón, SL	10,00%
Perpignan Saint Charles Conteneur Terminal, SAEML	3,89%

Resultado financiero

En el ámbito financiero, se ha registrado un resultado positivo de más de **7,9 millones de euros**, un incremento de 5,4 millones de euros respecto a la cifra registrada en 2020 (+213%).

Resultado financiero (miles de euros), 2020-2021

	2021	2020	Variación	%Var.
Ingresos financieros	8.551	2.830	5.722	202%
Gastos financieros	(743)	(644)	(99)	15%
Variación del valor razonable en instrumentos financieros	-	352	(352)	-100%
Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	145	-	145	-
Total	7.954	2.538	5.416	213%

Los factores que han contribuido a esta mejora tan sustancial del resultado financiero han sido los siguientes:

a) Ingresos financieros

i. **Participaciones en instrumentos de patrimonio:** los dividendos ingresados durante 2021 han alcanzado 6,9 millones de euros, en contraste con los 2 millones registrados en 2020. En 2021 se han recuperado los dividendos del World Trade Center y se han ingresado también dividendos extraordinarios de CIP.

ii. **Otros instrumentos financieros:** ascienden a 1,6 millones de euros y duplican los 0,8 millones que se registraron por este concepto en 2020, gracias a la facturación de intereses extraordinarios derivados al dique del Est y por otros recargos varios.

b) **Gastos financieros.** Prácticamente la totalidad de los 743.000 euros contabilizados corresponde a las comisiones bancarias por los saldos de efectivo que las entidades financieras cobran por compensar los tipos de interés negativos. Aunque al cierre del ejercicio la APB cuenta con un endeudamiento a largo plazo con el Banco Europeo de Inversiones de 142,6 millones de euros, sólo se ha contabilizado gasto por importe de 15.000 euros.

c) **Variación del valor razonable en instrumentos financieros.** En este epígrafe se contabilizaba la variación de valor del contrato de permuta financiera de tipos de interés (swap). Esta operación venció en 2020 y no ha tenido ningún tipo de impacto al cierre de 2021.

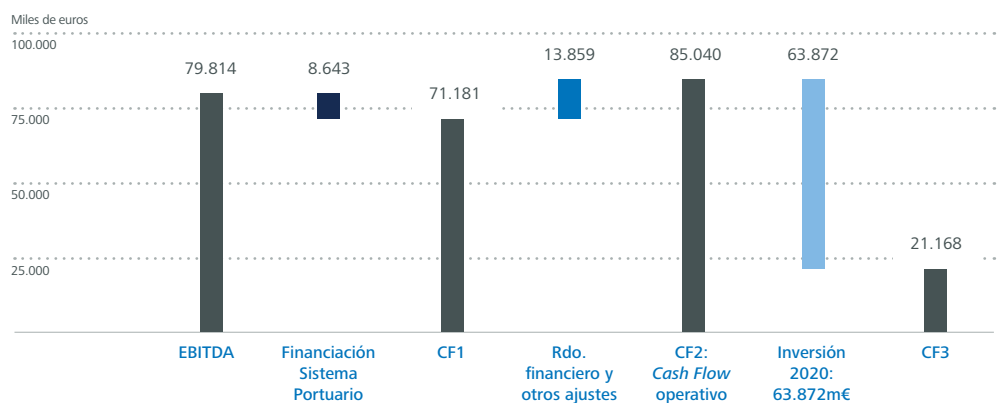
d) **Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros.** Los 145.000 euros contabilizados por este concepto corresponden a la reversión del deterioro de la participación que la APB ostenta de Puerto Seco de Madrid, SA, SME después de una nueva valoración realizada por los socios de la sociedad.

EBITDA y cash flow

Los beneficios antes de impuestos, intereses, amortizaciones y depreciaciones (EBITDA) han sumado un total de **79,8 millones** y los recursos procedentes de las operaciones han generado un **cash flow operativo de 85 millones**. Ambos datos presentan una variación positiva respecto del año anterior (+10% y +26%, respectivamente), por la mejora de resultado de 2021.

EBITDA (miles de euros), 2020-2021

	2021	2020	Variación	%Var.
Resultado de explotación	27.550	13.968	13.582	34%
Más	67.234	70.440	(3.206)	
Financiación OPPE	5.107	6.309	(1.202)	
Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario	3.527	5.776	(2.249)	
Amortización del inmovilizado	54.693	57.002	(2.309)	
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	1.055	1.353	(298)	
Reversión deterioro inmovilizado intangible	2.853			
Menos	14.970	14.404	566	
Beneficios procedentes del inmovilizado				-
Correcciones valorativas por el deterioro del activo no corriente	-	144	(144)	
Subvenciones de capital y otras traspasadas al resultado	6.591	6.785	(194)	
Ingresos de reversión de concesiones	3.098	3.460	(362)	
Imputación a resultados de anticipos recibidos por prestaciones de servicio	5.172	5.408	(236)	
Pérdidas procedentes del inmovilizado	64	(1.393)	1.457	
Otros	46	-	46	
Total	79.814	70.004	9.810	10%



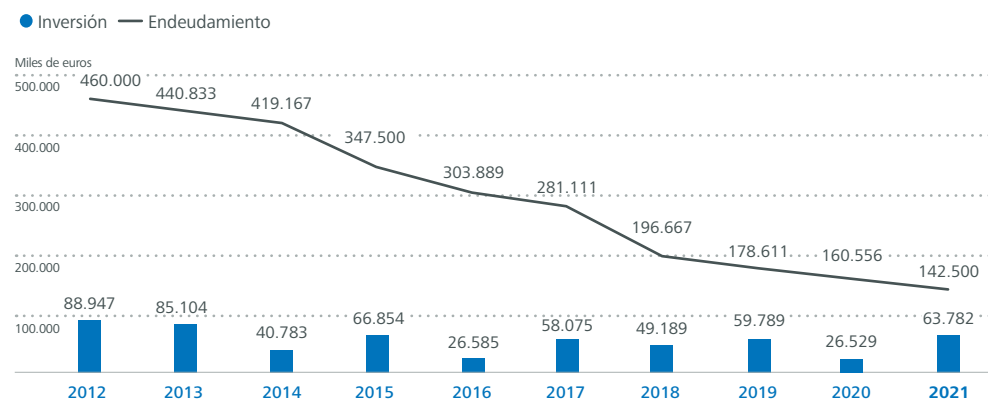
Financiación Sistema Portuario = aportación a organismo público de Puertos del Estado + aportación neta al Fondo de Contribución Interportuario
 CF1: cash flow antes del resultado financiero y sus ajustes
 CF2: cash flow operativo = recursos procedentes de las operaciones
 CF3: superávit en la generación de recursos respecto a las necesidades de inversión del ejercicio

Inversión y endeudamiento

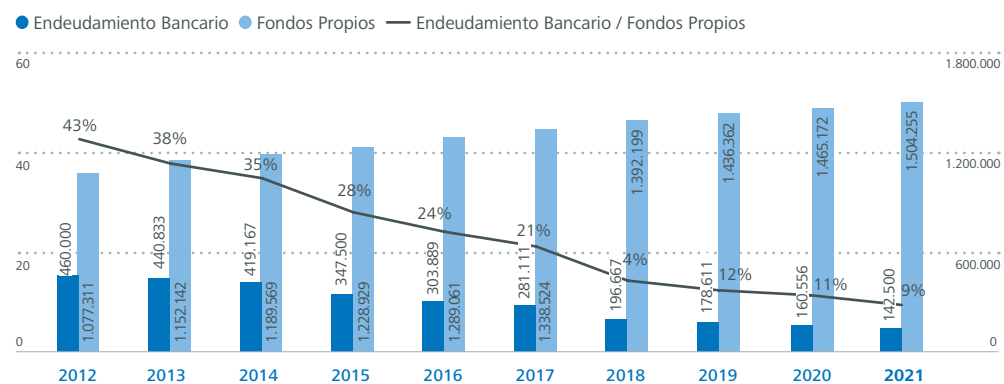
La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha ejecutado un volumen de inversiones de **63,9 millones de euros**, lo que ha supuesto un superávit de 21,2 millones en relación con los recursos generados por las operaciones. La inversión más relevante ha sido la adquisición de un enclave en la zona de actividades logísticas por valor de 39,2 millones de euros. Un año más, la entidad no ha hecho uso de financiación adicional y, además, ha reducido el endeudamiento bancario a largo plazo a razón de 18 millones de euros (amortización natural de los préstamos vigentes) y reducido el saldo vivo de 160,6 a 142,5 millones de euros.

Desde que finalizó el proyecto de expansión del Port, altamente apalancado financieramente (cerca de 500 millones de euros en 2010), la ratio de endeudamiento ha disminuido considerablemente por el efecto progresivo del reembolso de deuda, por las cancelaciones anticipadas, así como también por la aplicación de beneficios al patrimonio. Este año se ha alcanzado una ratio del **9,5% de endeudamiento respecto a los fondos propios**, el porcentaje más bajo de las últimas décadas.

Evolución de la inversión anual y del endeudamiento a largo plazo (miles de euros), 2012-2021



Evolución de la ratio de endeudamiento (%), 2012-2021



Aportación al sistema portuario

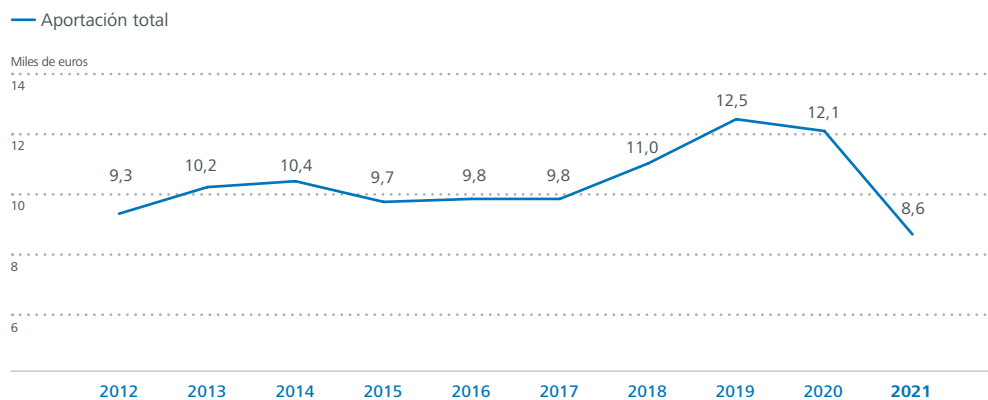
El artículo 19 del Real decreto legislativo 2/2011, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece que los recursos económicos del organismo público de Puertos del Estado (OPPE) estarán integrados, entre otros, por el 4% de los ingresos devengados por las autoridades portuarias en concepto de tasas portuarias durante el ejercicio anterior.

Además de la financiación de la OPPE, las autoridades portuarias también deben realizar aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario (FCI), que es el instrumento de redistribución de los recursos del sistema portuario estatal y se regula según el artículo 159 de la misma Ley. Desde 2019 la aportación es superior fruto de la creación del nuevo fondo de capital "Puertos

4.0", que tiene como objetivo promover e incorporar la innovación incremental como elemento de competitividad y eficiencia en el sector logístico y portuario.

Las aportaciones netas de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) al sistema portuario español han descendido en 2021 hasta los 8,6 millones de euros; en 2020 las aportaciones habían alcanzado los 12,1 millones. La base del cálculo, que son los ingresos y el resultado del ejercicio 2020, ha sufrido los efectos del período más severo de la pandemia. De ahí que el total de los importes que la APB ha liquidado por la aportación a Puertos del Estado y por el Fondo de Compensación Interportuario neto ha sido inferior en 3,5 millones respecto a la del año precedente.

Aportación de la APB al sistema portuario estatal (millones de euros), 2012-2021

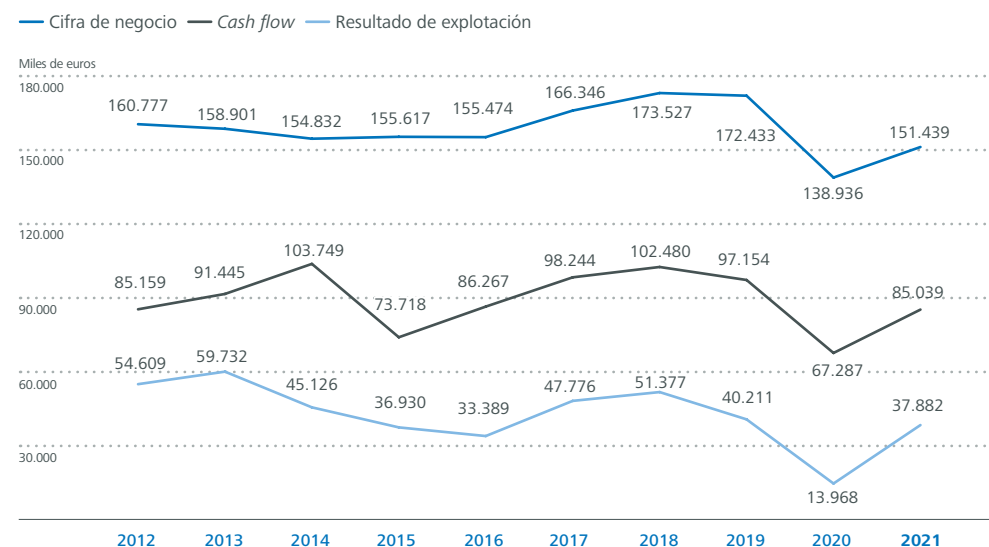


* Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario + Financiación organismo público Puertos del Estado.

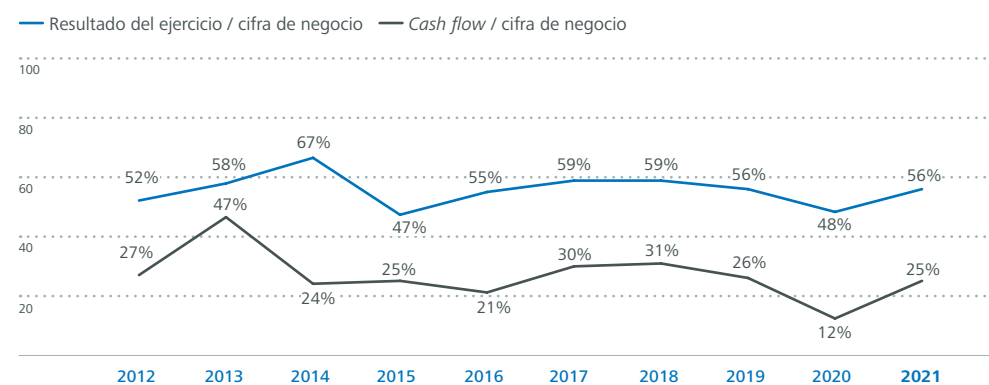
Evolución de los principales indicadores económicos de la APB

La evolución registrada durante 2021 deja la cifra de negocio, el *cash flow* y el resultado de explotación a un nivel similar al registrado en 2015 y 2016. Por su parte, las ratios de resultados del ejercicio y de *cash flow* respecto a la cifra de negocio han mejorado durante el ejercicio 2021, alcanzando un nivel similar al registrado en el ejercicio 2019.

Evolución de los principales indicadores económicos (miles de euros), 2012-2021



Evolución de las ratios de los principales indicadores económicos (%), 2011-2020



* Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario + Financiación organismo público Puertos del Estado.

Cuentas anuales

Balance de situación

(Miles de euros)	2021	2020	(Miles de euros)	2021	2020
Activo no corriente	1.842.701	1.828.120	Activo corriente	268.434	235.240
I. Inmovilizado intangible	18.212	17.079	II. Existencias	295	332
1. Propiedad industrial	6.982	7.207	III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	39.504	54.947
2. Aplicaciones informáticas	11.230	9.872	1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	21.684	43.998
3. Otro inmovilizado intangible			2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	2.266	2.756
II. Inmovilizado material	1.341.418	1.403.756	3. Deudores varios	3.446	3.217
1. Terrenos y bienes naturales	307.191	305.034	4. Adm. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-
2. Construcciones	997.843	1.025.835	5. Otros créditos con las administraciones públicas	12.108	4.976
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	1.426	1.332	IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a cp	155	155
4. Inmovilizado en curso y otros anticipos	24.502	61.441	V. Inversiones financieras a corto plazo	55.847	40.131
5. Otro inmovilizado	10.457	10.114	1. Instrumentos de patrimonio	-	-
III. Inversiones inmobiliarias	338.425	302.517	2. Créditos a empresas	5.847	122
1. Terrenos	300.820	261.725	3. Otros activos financieros	50.000	40.009
2. Construcciones	37.605	40.792	VI. Periodificaciones	742	1.106
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a lp	81.736	79.731	VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	171.889	138.569
1. Instrumentos de patrimonio	76.714	76.469	1. Tesorería	171.889	138.569
2. Créditos a empresas	5.022	3.262	2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-
V. Inversiones financieras a largo plazo	5.097	2.575	Total activo	2.111.134	2.063.360
1. Instrumentos de patrimonio	1.098	588			
2. Créditos a terceros	3.546	1.249			
3. Adm. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	284			
4. Otros activos financieros	454	454			
VI. Activos por impuesto diferido	15.884	13.505			
VII. Deudores comerciales no corrientes	41.929	8.957			

(Miles de euros)	2021	2020	(Miles de euros)	2021	2020
Patrimonio neto	1.701.413	1.668.950	Pasivo no corriente	354.216	349.529
A1. Fondos propios	1.504.255	1.466.373	I. Provisiones a largo plazo	29.144	9.289
I. Patrimonio	539.486	539.486	1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal		
III. Resultados acumulados	926.887	909.327	2. Provisión para responsabilidades	8.136	7.082
VII. Resultado del ejercicio	37.882	17.560	3. Otras provisiones	21.008	2.207
A2. Ajustes por cambios de valor	-	-	II. Deudas a largo plazo	142.808	167.126
A3. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	197.157	202.577	1. Deudas con entidades de crédito	142.500	160.556
1. Subvenciones oficiales de capital	162.844	166.659	2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-
2. Donaciones y legados de capital	34	34	3. Otros pasivos financieros	308	6.570
3. Otras subvenciones, donaciones y legados	34.279	35.884	III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-
Pasivo corriente	55.506	44.881	IV. Pasivos por impuesto diferido	54.281	55.635
II. Provisiones a corto plazo	12.920		V. Periodificaciones a largo plazo	127.982	117.479
III. Deudas a corto plazo	24.946	28.122	Pasivo corriente	55.506	44.881
1. Deudas con entidades de crédito	18.104	18.110	II. Provisiones a corto plazo	12.920	
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	2.812	5.984	III. Deudas a corto plazo	24.946	28.122
3. Otros pasivos financieros	4.030	4.028	1. Deudas con entidades de crédito	18.104	18.110
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a ct	226	733	2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	2.812	5.984
1. Deudas con empresas del grupo	226	590	3. Otros pasivos financieros	4.030	4.028
2. Deudas con empresas asociadas		143	IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a ct	226	733
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	17.414	16.026	1. Deudas con empresas del grupo	226	590
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	8.927	7.702	2. Deudas con empresas asociadas		143
2. Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	-	-	V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	17.414	16.026
3. Otras deudas con las administraciones públicas	8.487	8.324	1. Acreedores y otras cuentas a pagar	8.927	7.702
VI. Periodificaciones	-	-	2. Administraciones públicas, anticipos de subvenciones	-	-
Total pasivo	2.111.134	2.063.360	3. Otras deudas con las administraciones públicas	8.487	8.324

Cuenta de pérdidas y ganancias

(Miles de euros)	2021	2020	Variación	%Var
1. Importe neto de la cifra de negocio	151.440	138.936	12.504	9%
A. Tasas portuarias	137.461	127.665	9.796	8%
a) Tasa de ocupación	57.121	51.782	5.339	10%
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	64.280	62.838	1.442	2%
1. Tasa del buque	27.162	25.511	1.651	6%
2. Tasa de las embarcaciones deportivas	387	451	(64)	-14%
3. Tasa del pasaje	2.330	2.547	(217)	-9%
4. Tasa de la mercancía	34.212	34.048	164	0%
5. Tasa de la pesca fresca	155	135	20	15%
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito	34	146	(112)	-77%
c) Tasa de actividad	14.818	11.845	2.973	25%
d) Tasa de ayudas a la navegación	1.242	1.200	42	4%
B. Otros ingresos de negocio	13.979	11.271	2.708	24%
a) Importes adicionales a las tasas	7.967	5.776	2.191	38%
b) Tarifas y otros	6.011	5.495	516	9%
5. Otros ingresos de explotación	7.296	6.395	901	14%
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	2.855	2.201	654	30%
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	410	409	1	0%
c) Ingresos por reversión de concesiones	3.098	3.460	(362)	-10%
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	933	325	608	187%
6. Gastos de personal	(32.692)	(34.519)	1.827	-5%
a) Sueldos, salarios y asimilados	(22.560)	(22.474)	(86)	0%
b) Indemnizaciones	(448)	(2.219)	1.771	-80%
c) Cargas sociales	(9.684)	(9.826)	142	-1%
7. Otros gastos de explotación	(47.457)	(45.378)	(2.079)	5%
a) Servicios exteriores	(32.390)	(26.286)	(6.104)	23%
1. Reparaciones y conservación	(14.591)	(10.721)	(3.870)	36%
2. Servicios de profesionales independientes	(7.253)	(5.667)	(1.586)	28%
3. Suministros y consumos	(1.934)	(1.452)	(482)	33%
4. Otros servicios exteriores	(8.613)	(8.446)	(167)	2%
b) Tributos	(4.011)	(3.975)	(36)	1%
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	252	(244)	496	-203%
d) Otros gastos de gestión corriente	(1.741)	(2.463)	722	-29%
e) Aportación a Puertos del Estado	(5.107)	(6.309)	1.202	-19%
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(4.460)	(6.101)	1.641	-27%
8. Amortizaciones del inmovilizado	(54.693)	(57.002)	2.309	-4%
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	6.591	6.785	(194)	-3%
10. Excesos de provisiones	-	-	-	-

(Miles de euros)	2021	2020	Variación	%Var
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(2.935)	(1.249)	(1.686)	135%
a) Deterioros y pérdidas	(2.826)	144	(2.970)	-2063%
b) Resultados por enajenaciones y otras	(109)	(1.393)	1.284	-92%
Resultado de explotación	27.550	13.968	13.582	97%
12. Ingresos financieros	8.551	2.830	5.721	202%
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	6.976	2.039	4.937	242%
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	1.575	791	784	99%
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-
13. Gastos financieros	(743)	(644)	(99)	15%
a) Por deudas con terceros	(743)	(644)	(99)	15%
b) Por actualización de provisiones	-	-	-	-
14. Variación del valor razonable en instrumentos financieros	-	352	(352)	-
a) Cartera de negociación y otros	-	352	(352)	-
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	145	-	145	-
a) Deterioros y pérdidas	145	-	145	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	-	-	-
Resultado financiero	7.954	2.538	5.416	213%
Resultado antes de impuestos	35.504	16.506	18.998	115%
17. Impuesto sobre beneficios	2.379	1.054	1.325	126%
Resultado del ejercicio	37.882	17.560	20.322	116%

Cuadro de financiación

(Miles de euros)	2021	2020
APLICACIONES	142.724	69.135
Altas de activo no corriente	73.060	33.451
Adquisiciones de inmovilizado intangible y material	68.943	26.529
Subvenciones a cobrar a largo plazo	-	-
Deudores comerciales no corrientes	-	-
Activos por impuesto diferido	2.379	2.997
Inmovilizado por concesiones revertidas	1.738	3.925
Reducciones de patrimonio	-	-
Fondo de Compensación Interportuario aportado	4.460	6.101
Bajas de pasivo no corriente	31.276	29.583
Cancelación/traspaso de deudas con entidades de crédito	18.056	18.056
Cancelación/traspaso de deudas con proveedores de inmovilizado	-	-
Cancelación/traspaso de otras deudas	11.013	7.975
Cancelación/traspaso de periodificaciones a largo plazo	2.207	3.552
Aplicación de provisiones a largo plazo	33.928	-
ORÍGENES	165.294	82.777
Recursos procedentes de las operaciones	85.040	67.287
Ampliaciones de patrimonio	-	-
Fondo de Compensación Interportuario recibido	933	325
Subvenciones e ingresos por reversión de concesiones	2.915	3.925
Subvenciones de capital meritadas	2.915	3.925
Otras subvenciones, donaciones y legados	-	-
Ingresos por reversión de concesiones	-	-
Altas de pasivo no corriente	20.425	8.028
Deudas a largo plazo con entidades de crédito	-	-
Deudas a largo plazo con proveedores de inmovilizado	-	-
Deudas a largo plazo con empresas del grupo/asociadas y otras	-	-
Adelantos recibidos por ventas o prestación de servicios	20.425	8.028
Bajas de activo no corriente	1.647	3.212
Alienación de instrumentos de patrimonio y otros	-	-
Cancelación/traspaso a corto plazo de otras inversiones financieras a lp	406	353
Cancelación/traspaso a corto plazo de subvenciones a cobrar a lp	284	-
Cancelación/traspaso de deudores comerciales no corrientes y otros	956	917
Activos por impuesto diferido	-	1.942
Otros (provisión FFATP, sentencia dique del Est...)	54.333	-
Exceso de orígenes sobre aplicaciones	22.570	13.642
Exceso de aplicaciones sobre orígenes	-	-

Recursos procedentes de las operaciones - *cash flow* operativo

(Miles de euros)	2021	2020	2019	Variación	%Var
Resultado del periodo	37.882	17.560	44.164	20.322	116%
Más	62.382	65.524	70.191	(3.142)	
Aportación neta al Fondo de Compensación Interportuario	3.527	5.776	6.188	(2.249)	
Amortización del inmovilizado	54.693	57.002	56.940	(2.309)	
Dotaciones a las provisiones para riesgos y gastos	1.055	1.353	6.732	(298)	
Pérdidas procedentes del inmovilizado	109	1.393	331	(1.284)	
Pérdidas por el deterioro del activo no corriente	2.999	-	-	-	
Menos	15.225	15.797	17.201	(572)	
Beneficios procedentes del inmovilizado	145	-	3	145	
Correcciones valorativas por el deterioro del activo no corriente	173	144	1.629	29	
Subvenciones de capital y otras traspasadas al resultado	6.591	6.785	6.835	(194)	
Ingresos de reversión de concesiones	3.098	3.460	3.663	(362)	
Imputación a resultados de anticipos recibidos por prestaciones de servicio	5.172	5.408	5.053	(236)	
Ingresos OPPE pagos principales e intereses litigios T3	46	-	-	46	
Otros	-	-	10	-	
Total	85.040	67.287	97.154	(29.867)	-31%

Estado de flujos de efectivo

(Miles de euros)	2021	2020
A) flujos de efectivo de las actividades de explotación	85.855	27.062
Resultado del ejercicio antes de impuestos	35.504	16.506
Ajustes del resultado	35.989	41.533
Amortización del inmovilizado (+)	54.693	57.002
Correcciones valorativas por deterioro	2.681	(144)
Variación de provisiones	1.055	1.353
Imputación de subvenciones (-)	(6.591)	(6.785)
Resultados de las bajas y alienaciones de inmovilizado	109	1.393
Resultados de las bajas y alienaciones de instrumentos financieros	-	-
Ingresos financieros (-)	(8.551)	(2.830)
Gastos financieros (+)	743	644
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	-	(352)
Ingresos de reversión de concesiones (-)	(3.098)	(3.460)
Imputación a resultados de anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios	(5.172)	(5.408)
Otros ingresos y gastos	120	120
Cambios en el capital corriente	13.200	(25.766)
Existencias	37	(18)
Deudores y otras cuentas a cobrar	13.628	(24.812)
Otros activos corrientes	(167)	428
Acreedores y otras cuentas a pagar	(221)	(1.856)
Otros pasivos corrientes	1	577
Otros activos y pasivos no corrientes	(76)	(85)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	1.162	(5.211)
Pagos de intereses (-)	(749)	(670)
Cobros de dividendos (+)	6.976	2.039
Cobros de intereses (+)	1.936	322
Pagos de intereses de demora por litigios tarifarios (-)	(46)	-
Cobros de subvenciones de intereses de demora por litigios tarifarios (+)	46	-
Cobros / pagos por el impuesto sobre los beneficios	(4.794)	(3.351)
Otros cobros / pagos	(2.207)	(3.551)

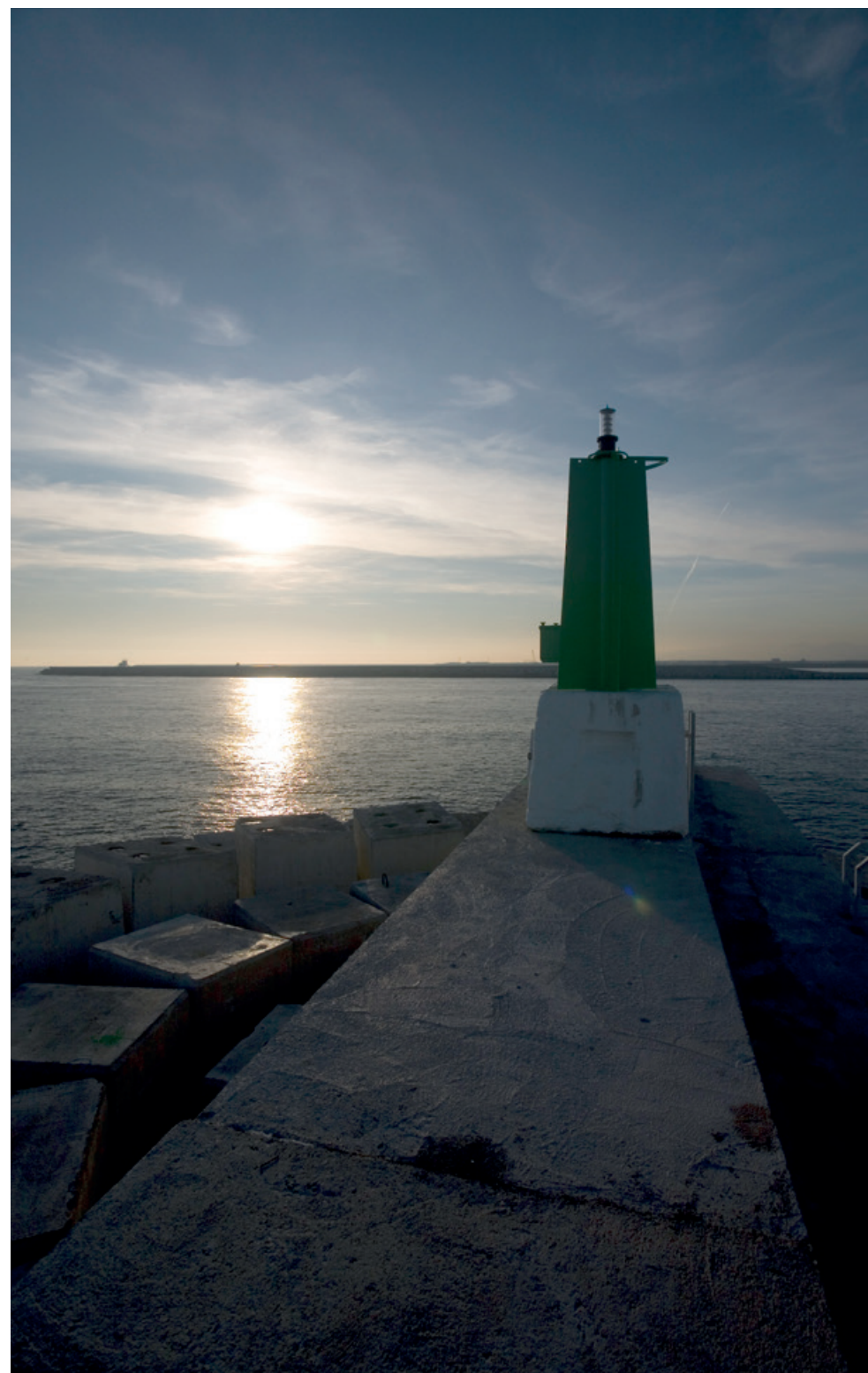
(Miles de euros)	2021	2020
B) flujos de efectivo de las actividades de inversión	(59.285)	(49.186)
Pagos de inversiones (-)	(80.069)	(49.341)
Empresas del grupo y asociadas	(2.217)	(976)
Inmovilizado intangible	(4.596)	(2.847)
Inmovilizado material	(58.082)	(25.518)
Inversiones inmobiliarias	-	-
Otros activos financieros	(15.174)	(20.000)
Cobros de desinversiones (+)	20.784	155
Empresas del grupo y asociadas	98	155
Inmovilizado material	20.687	-
Inversiones inmobiliarias	-	-
Otros activos financieros	-	-
C) Flujos de efectivo de las actividades de financiación	6.751	(12.632)
Cobros y pagos de instrumentos de patrimonio	1.461	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	1.461	-
Cobros y pagos de instrumentos del pasivo financiero	5.290	(12.632)
Emisión	23.345	5.424
Deudas con entidades de crédito (+)	-	-
Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)	-	-
Otras deudas (+)	23.345	5.424
Devolución y amortización de:	(18.056)	(18.056)
Deudas con entidades de crédito (-)	(18.056)	(18.056)
Otras deudas (-)	-	-
Aumento / disminución neta del efectivo o equivalentes (A+B+C)	33.320	(34.756)
Efectivo o equivalentes al inicio del ejercicio	138.569	173.324
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio	171.889	138.569

Estado de cambios en el patrimonio neto de los ejercicios de 2020 y 2021

Estado de ingresos y gastos reconocidos (miles de euros)	2021	2020	2019
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	37.882	17.560	44.164
B) Total de ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto	2.621	3.925	2.066
Por valoración de instrumentos financieros	-	-	-
Por cobertura de flujos de efectivo	-	-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	2.915	3.925	2.066
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	-	-	-
Efecto impositivo	(294)	-	-
C) Total de transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	(8.041)	(8.549)	(10.498)
Por valoración de instrumentos financieros	-	-	-
Por cobertura de flujos de efectivo	-	-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	(9.688)	(10.245)	(10.498)
Efecto impositivo	1.648	1.696	-
Total de ingresos y gastos reconocidos (A + B + C)	32.463	12.936	35.732

Estado de cambios en el patrimonio neto del ejercicio 2021

Estado total de cambios en el patrimonio neto (Miles de euros)	Patrimonio	Resultado acumulado	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados	Total
Saldo final del ejercicio 2020	539.486	909.327	17.560	202.577	1.668.950
Total de ingresos y gastos reconocidos	-	-	37.882	(6.773)	31.109
Distribución del resultado del ejercicio 2020	-	17.560	(17.560)	-	-
Efecto impositivo	-	-	-	1.353	1.353
Saldo final del ejercicio 2021	539.486	926.887	37.882	197.157	1.701.413



Estado de cambios en el patrimonio neto de los ejercicios de 2020 y 2021

Estado de ingresos y gastos reconocidos (miles de euros)	2021	2020	2019
A) Resultado de la cuenta de pérdidas y ganancias	37.882	17.560	44.164
B) Total de ingresos y gastos imputados directamente en el patrimonio neto	2.621	3.925	2.066
Por valoración de instrumentos financieros	-	-	-
Por cobertura de flujos de efectivo	-	-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	2.915	3.925	2.066
Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	-	-	-
Efecto impositivo	(294)	-	-
C) Total de transferencias a la cuenta de pérdidas y ganancias	(8.041)	(8.549)	(10.498)
Por valoración de instrumentos financieros	-	-	-
Por cobertura de flujos de efectivo	-	-	-
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	(9.688)	(10.245)	(10.498)
Efecto impositivo	1.648	1.696	-
Total de ingresos y gastos reconocidos (A + B + C)	32.463	12.936	35.732

Estado de cambios en el patrimonio neto del ejercicio 2021

Estado total de cambios en el patrimonio neto (Miles de euros)	Patrimonio	Resultado acumulado	Resultado del ejercicio	Subvenciones, donaciones y legados	Total
Saldo final del ejercicio 2020	539.486	909.327	17.560	202.577	1.668.950
Total de ingresos y gastos reconocidos	-	-	37.882	(6.773)	31.109
Distribución del resultado del ejercicio 2020	-	17.560	(17.560)	-	-
Efecto impositivo	-	-	-	1.353	1.353
Saldo final del ejercicio 2021	539.486	926.887	37.882	197.157	1.701.413



LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS

Durante el año 2021 el Port de Barcelona ha realizado una inversión total de 63,8 millones de euros, de los que un 23%, es decir, más de **14,5 millones de euros**, se han destinado al capítulo de las **infraestructuras**. La inversión más relevante del Port, con un 61% del total, se ha realizado este año en el capítulo de los terrenos con más de 39,2 millones.

A continuación, se detallan y describen las actuaciones de infraestructura más relevantes ejecutadas en este ejercicio, con el nombre oficial del proyecto.

1
MODIFICADO N.º 1 MEJORA ACCESIBILIDAD VIAL ZONA CRUCEROS. AMPLIACIÓN DE LA PUERTA 2
 (OB-GP-M-0771/2015)



2
MODIFICADO AMPLIACIÓN DEL MUELLE ADOSSAT 3a. FASE. CONSOLIDACIÓN
 (OB-GP-M-0761/2014)



3
MODIFICADO MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y PROLONGACIÓN DE LA VIDA ÚTIL DEL PUENTE PORTA DE EUROPA DEL PORT DE BARCELONA
 (OB-GP-M-0812/2017)



4
NUEVO ACCESO FERROVIARIO. VÍAS DE ACCESO Y EXPEDICIÓN/ RECEPCIÓN A NOU LLOBREGAT (PANTALLA VISUAL Y ACÚSTICA)
 (OB-GP-P-0794/2016)



5
ACONDICIONAMIENTO DE EXPLANADA PARA UBICACIÓN DE ESCÁNER Y MEGAPORT
 (OB-GP-P-0802/2016)



6
TERMINAL INTERMODAL PORT DE BARCELONA. MOVIMIENTO DE PRECARGAS (ACTUACIÓN 2)
 (OB-GP-P-0822/2018)



7
MEJORA DEL SISTEMA DE AMARRE EN MUELLE ADOSSAT. INSERCIÓN DE BOLARDOS EN LÍNEA DE MUELLE. TERMINAL E
 (OB-GP-P-0823/2018)

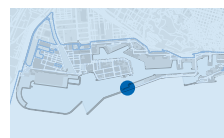
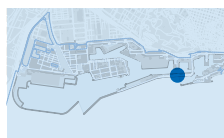


8
REMDELACIÓN INSTALACIONES ASTA
 (OB-GP-P-0828/2018)



9
PROLONGACIÓN DEL ESPIGÓN DE SANT SEBASTIÀ
 (OB-GP-P-0817/2017)





MODIFICADO N.º 1 MEJORA ACCESIBILIDAD VIAL ZONA CRUCEROS. AMPLIACIÓN DE LA PUERTA 2 (OB-GP-M-0771/2015)

ADJUDICATARIO:
ROGASA CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS, S.A.U.

TIEMPO DE EJECUCIÓN:
7 meses (obra finalizada)

INVERSIÓN:
1.381.689,87 €

La creciente actividad de cruceros en el Port de Barcelona supone un incremento considerable del tráfico rodado en el muelle Adossat. Para proveer un nivel de servicio adecuado se proyectó una actuación en la zona de la puerta 2 de acceso a este muelle, que mejora la movilidad y funcionalidad en la zona.

Los trabajos realizados han consistido en: reubicar y remodelar el control de accesos; reorganizar los espacios destinados a aparcamiento; redistribuir los espacios de forma que el movimiento de peatones sea viable, en condiciones de seguridad, con el de vehículos; y garantizar el acceso de peatones a la nueva ubicación de las casetas de control, para que el personal que trabaja acceda a ellas en condiciones de seguridad.

MODIFICADO AMPLIACIÓN DEL MUELLE ADOSSAT 3a. FASE. CONSOLIDACIÓN (OB-GP-M-0761/2014)

ADJUDICATARIO:
ROGASA CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS, S.A.U.

TIEMPO DE EJECUCIÓN:
14 meses (obra finalizada)

INVERSIÓN:
2.639.860,29 €

Los planes de ampliación y desarrollo de la actividad de cruceros en el Port de Barcelona prevén la ubicación de una futura terminal de cruceros en la última alineación del muelle, en el espacio ocupado por Terminal Port Nou. El objeto de la presente obra es consolidar los terrenos con la colocación de una precarga de tierras sobre parte de los rellenos y cajones que conforman la nueva línea de muelle correspondiente a la ampliación del muelle Adossat 3ª fase.

MODIFICADO MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y PROLONGACIÓN DE LA VIDA ÚTIL DEL PUENTE PORTA DE EUROPA DEL PORT DE BARCELONA (OB-GP-M-0812/2017)

ADJUDICATARIO:
NOVAPOX, S.L.

TIEMPO DE EJECUCIÓN:
8 meses (obra en ejecución)

PRESUPUESTO:
615.193,38 €

El puente móvil Porta de Europa vehicula toda la accesibilidad y conecta todo el ámbito del dique del Est y el muelle Adossat. Desde la apertura de la nueva bocana es su único acceso viario; por tanto, es una infraestructura crítica y fundamental para la operativa portuaria. Por la singularidad estratégica de esta infraestructura es necesario anticipar, en lo posible, cualquier acción que pueda asegurar y garantizar su conservación y durabilidad.

Ubicado en zona marítima, las consideraciones de corrosión y ambiente agresivo, tanto para estructura metálica como para hormigón del puente, son significativas. Esta actuación acomete las medidas correctoras necesarias para solucionar las patologías e incidencias detectadas y prolongar la vida útil del puente.

NUEVO ACCESO FERROVIARIO. VÍAS DE ACCESO Y EXPEDICIÓN/RECEPCIÓN A NOU LLOBREGAT (PANTALLA VISUAL Y ACÚSTICA) (OB-GP-P-0794/2016)

ADJUDICATARIO:
UTE PROTECCIÓ ACÚSTICA

TIEMPO DE EJECUCIÓN:
4 meses y medio (obra finalizada)

INVERSIÓN:
1.177.117,87 €

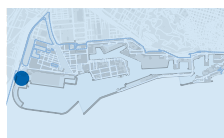


En cuanto a la construcción del nuevo acceso ferroviario a la zona del nuevo cauce, denominada Nou Llobregat, la prórroga de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), formulada en julio de 2013, establecía una posible afectación a una colonia de gaviota Audouin. Se trata de una especie protegida y en peligro de extinción, que nidifica en la isla del Molí, ubicada en la desembocadura del río Llobregat. Esta isla está en medio del cauce, pero muy cercana al margen izquierdo por donde discurre el nuevo acceso y donde se configuran las vías de expedición/recepción de Nou Llobregat.

La DIA considera, como medida compensatoria, la construcción de una pantalla visual y acústica que evite el apego de las circulaciones de trenes a la actividad reproductora que esta especie realiza en esta isla. La obra ha contado con una subvención de los fondos Next Generation EU.



5



ACONDICIONAMIENTO DE EXPLANADA PARA UBICACIÓN DE ESCÁNER Y MEGAPORT
(OB-GP-P-0802/2016)

ADJUDICATARIO:
UTE ACONDICIONAMIENTO ESCÁNER Y MEGAPORT

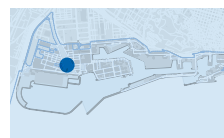
TIEMPO DE EJECUCIÓN:
10 meses (obra en ejecución)

PRESUPUESTO:
3.228.353,76 €

Las instalaciones de escáner y megaports son imprescindibles y fundamentales para la operativa de supervisión de contenedores. Estos equipamientos están ubicados desde hace años, en situación provisional, en el muelle Álvarez de la Campa. La reordenación de espacios prevista en este muelle afecta a la explanada que ocupan las citadas instalaciones, por lo que es necesaria una nueva ubicación.

La actuación consiste en habilitar una explanada y un espacio para ubicar la instalación de escáner y megaports en la zona de ampliación sur adyacente a la terminal BEST, que pueda consolidarse como ubicación definitiva. Incluye las tareas de explanación y pavimentación de la superficie, delimitación y cierre, conexiones y habilitación de accesibilidad rodada.

6



TERMINAL INTERMODAL PORT DE BARCELONA. MOVIMIENTO DE PRECARGAS (ACTUACIÓN 2)
(OB-GP-P-0822/2018)

ADJUDICATARIO:
CATALANA DE INVERSIÓN Y CONSTRUCCIÓN TRES, S.L.

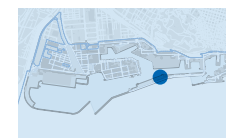
TIEMPO DE EJECUCIÓN:
8 meses (obra finalizada)

INVERSIÓN:
495.486,03 €

El planteamiento de desarrollo ferroviario del Port de Barcelona, así como su Plan Director Ferroviario, incluyen el aprovechamiento de los terrenos del antiguo cauce del río Llobregat para crear una serie de terminales ferroviarias, tanto de carga y descarga como de expedición y recepción.

El objeto de la presente actuación es definir la precarga necesaria en el tramo del antiguo cauce, situado entre el tramo de conexión entre la calle A de la Zona Franca y la calle 114 del Polígono Industrial Pratenc, y el cruce de la línea aérea de alta tensión por encima del antiguo cauce, así como el gasoducto soterrado de la empresa Nedgia, que se encuentra en esta zona. El ámbito de actuación comprende unos 350 m de largo y la solución para materializar la precarga incluye la limpieza y desbroce general del terreno, el cierre de todo el perímetro de actuación, la formación de una precarga con un volumen de 107.002,10 m³. etc.

7



MEJORA DEL SISTEMA DE AMARRE EN MUELLE ADOSSAT. INSERCIÓN DE BOLARDOS EN LÍNEA DE MUELLE. TERMINAL E
(OB-GP-P-0823/2018)

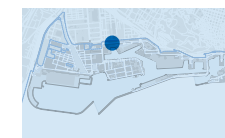
ADJUDICATARIO:
SOCIEDAD ANÓNIMA TRABAJOS Y OBRAS (SATO)

TIEMPO DE EJECUCIÓN:
15 meses (obra en ejecución)

PRESUPUESTO:
482.661,58 €

Esta actuación se inscribe en el contexto de la actualización y mejora del sistema de amarre del muelle Adossat, tanto en lo que se refiere a los bolardos como a las defensas. Este muelle, dedicado exclusivamente al atraque de cruceros, se adecua así a las necesidades de los grandes cruceros que operan actualmente en el Port. En concreto se definen los nuevos puntos de amarre en el tramo del muelle Adossat que va desde el muelle ro-ro, en el extremo occidental de la Terminal E hasta el inicio del muelle de tablestacas, frente a la Terminal E.

8



REMODELACIÓN INSTALACIONES ASTA
(OB-GP-P-0828/2018)

ADJUDICATARIO:
UTE REMODELACIÓN INSTALACIONES ED. ASTA

TIEMPO DE EJECUCIÓN:
19 meses (obra en ejecución)

PRESUPUESTO:
15.819.845 €

La finalidad de la presente actuación es mejorar las condiciones funcionales del complejo ASTA, formado por un edificio principal y un edificio anejo de policía portuaria. Se mantendrán los espacios de los departamentos de la APB que están actualmente ubicados allí (Conservación, Archivo y Policía Portuaria) y una zona del edificio principal se utilizará en régimen de alquiler a empresas concesionarias de la APB.

Se plantea una rehabilitación integral de ambos edificios, tanto a nivel funcional, ya que se proyecta una nueva distribución a todas las plantas, como a nivel estructural, puesto que la fachada será completamente sustituida, junto con la cubierta y las armaduras de cubierta. Por el contrario, se mantienen, casi en su totalidad, los forjados existentes, si bien será necesario reforzar su cimentación.



9



PROLONGACIÓN DEL ESPIGÓN DE SANT SEBASTIÀ
(OB-GP-P-0817/2017)

ADJUDICATARIO:
UTE PROLONGACIÓ DE L'ESPIGÓ DE SANT SEBASTIÀ

TIEMPO DE EJECUCIÓN:
17 meses (obra en ejecución)

PRESUPUESTO:
5.681.329,21 €

La antigua playa de la Barceloneta -conformada actualmente por las playas de Sant Sebastià, Sant Miquel y Barceloneta- está fuertemente expuesta, por su orientación y gran longitud, a los temporales de levante. La playa sufre pérdida de arena, especialmente durante los temporales, en los que se forma un sistema de corrientes en dirección norte-sur que arrastra la arena hasta profundidades en que el oleaje no puede devolverla a la zona activa de playa, con la consecuente pérdida de material sedimentario. Aparte de otras actuaciones en este sentido, para estabilizar la playa de la Barceloneta frente a la pérdida de arena se prolonga el espigón unos 170 m.



OTRAS MAGNITUDES ECONÓMICAS

Ayudas económicas recibidas

Durante 2021 Port de Barcelona ha seguido participando en varios proyectos con subvención europea.

Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2018-2024	 BCLink MÁS FOR THE FUTURE	Potenciación de la autopista del mar entre Barcelona y Civitavecchia con la mejora de infraestructuras: adaptar el muelle de Contradic a los tráficos MoS, con el refuerzo de la alineación Contradic norte y extensión de la rampa ro-ro, y adaptar la terminal ferroviaria de Contradic.	 CEF programme
2020-2023	FEDER – IDAE – Placas solares	Implantación de mejoras en la eficiencia energética del edificio Área PIF: generación energética mediante una instalación fotovoltaica, implantación de un sistema de monitorización y control global del edificio, y sustitución de la tecnología actual de iluminación por iluminación LED.	 IDAE
2014-2020	 CORE LNGas hive	Despliegue del uso del gas natural licuado (GNL) en el transporte marítimo a través de una serie de acciones piloto, por ej.: adaptar una gabarra para suministrar GNL a los barcos, adaptar maquinaria portuaria, y diseñar un remolcador propulsado por este combustible.	 CEF programme
2019-2023	 CREATORS	Los modelos de comunidades energéticas inteligentes todavía son experimentales, ya que pueden llegar al 0,01% del mercado actual de la energía a través de pilotos de menos de 100 miembros y que sólo cubren 1 vector energético en este momento. Creators permite a los iniciadores locales crear y operar sistemas energéticos comunitarios (CES) avanzados, apoyando los procesos técnicos, financieros y sociales en cada fase del ciclo de vida del CES.	 HORIZON 2020
2020-2023	 EALING	Este proyecto reúne a puertos de 9 países distintos de la UE que quieren realizar la transición hacia combustibles alternativos. Incluye acciones preparatorias para la construcción de las infraestructuras de conexión eléctrica de nave a muelle (OPS). El objetivo es conseguir un estado preconstruido en los distintos puertos.	 CEF programme
2020-2023	LNGasHIVE2	Construir una barcaza para suministrar gas natural licuado (GNL) como combustible marino en el Port de Barcelona y zonas adyacentes. La barcaza tendrá una capacidad de almacenamiento de GNL de 5.000 m ³ a través de tanques de almacenamiento tipo C, lo que le dará una generación de ebullición de entre el 0,15-0,25% al día. Estará equipado con varias bombas de suministro.	 CEF programme



Periodo	Proyecto	Acción	Programa
2020-2023		Este proyecto busca implementar actividades de cooperación transfronteriza en el contexto de la European Neighbourhood Policy, complementando los esfuerzos realizados en el marco de la Asociación Euromediterránea, con el objetivo final de desarrollar una zona de paz, estabilidad, prosperidad y buena vecindad, con la participación de países socios mediterráneos de la UE (MPC).	
2021-2026		<p>PIONEERS aborda los retos a los que se enfrentan los puertos de la UE para reducir su impacto ambiental, manteniendo la competencia y haciendo frente al crecimiento continuo del sector. Con este enfoque, se han definido un conjunto de cinco objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reducir la huella ambiental total del puerto mediante la introducción de energía limpia. 2. Desarrollar infraestructuras portuarias sostenibles más allá de la oferta y la demanda de energía. 3. Introducir mejoras ecológicas en base a la digitalización y los nuevos métodos de operación. 4. Codefinir y transferir demostraciones PIONEERS a otros puertos durante el ciclo de vida del proyecto. 5. Un plan director del puerto para la transición hacia el flete neutro de GEI y una movilidad multimodal más amplia para 2050. 	
2020-2023		Proyectos de construcción para la ampliación de vías de apartadero hasta una longitud útil de 750 metros en el tramo Zaragoza - Barcelona del Corredor Mediterráneo. Incluye actuaciones en la Terminal Marítima de Zaragoza y en el Port de Barcelona.	

Prácticas de compra y contratación de servicios

A mediados de 2021 el Departamento de Conservación de la Autoridad Portuaria de Barcelona ha publicado la licitación para la compra de energía para los dos próximos años (2022 y 2023), puesto que los contratos vigentes con Aura Energía y Naturgy finalizaban el 31 de diciembre de 2021. Dada la situación de escalada de los precios de la energía, esta licitación ha quedado desierta: los precios de salida y el presupuesto de la licitación quedaron muy por debajo del precio de mercado y ninguna empresa comercializadora presentó oferta.

Por esta razón ha sido necesario plantear una nueva licitación, publicada a mediados de octubre de 2021, que a finales de año no estaba resuelta (se preveía una resolución en el primer cuatrimestre de 2022) y que presenta las siguientes características de contratación:

- > Dada la gran variabilidad e inestabilidad del mercado, se opta por pedir ofertas en base a una fórmula indexada al precio de la energía en el mercado mayorista (hasta ahora se pedían ofertas a precio fijo durante toda la vigencia del contrato).
- > Se reduce el plazo de contratación a un (1) año y se incrementa el presupuesto de licitación.



06

EL VALOR SOCIAL

108

109





Todas las personas que trabajan en el Port de Barcelona son un factor estratégico de crecimiento de este. Por eso resulta imprescindible garantizar el bienestar, la salud y el desarrollo de habilidades y capacidades.

Las actividades que se llevan a cabo en el ámbito portuario son relevantes para las organizaciones y para las personas usuarias que confían en los

servicios del Port de Barcelona y para el entorno metropolitano en el que se encuentra. Por lo tanto, el capital social y relacional del Port de Barcelona es, igualmente, un valor que impacta en el cumplimiento de sus objetivos. Por este motivo hay que garantizar la aplicación del principio de precaución a toda la actividad desarrollada en la instalación portuaria y su entorno, las mercancías y las personas a quienes van dirigidas.

Orientación a los ODS

La diversidad de servicios prestados en el transporte de mercancías y personas hace que el alcance de la actividad portuaria sea muy amplio y dé respuesta a diferentes ODS. A continuación, se detallan los que tienen más impacto y más presencia en el día a día del Port.



La seguridad y la higiene en el trabajo son aspectos esenciales de los que tienen cuidado las organizaciones. El acceso rápido a los servicios médicos son una prioridad para garantizar el bienestar de las personas usuarias del Port.

9.519

atenciones de los Servicios Médicos de la APB

22

simulacros en el marco del Plan de Autoprotección del Port



El Port se implica en el diseño de formación de calidad no sólo para las personas trabajadoras, sino también para favorecer el empleo y ajustar la oferta y la demanda laboral en el ámbito del sector portuario. El Port promueve la Escuela Europea – Intermodal Transport, centro europeo de referencia para la formación en logística y transporte intermodal.

52

actividades formativas de la Escuela Europea Intermodal Transport

586

alumnos de ciclos formativos de grado superior en Transporte y Logística y Comercio Internacional han participado en el programa Fórmate en el Port



Trabajar por la igualdad de género es una responsabilidad asumida por las organizaciones de un sector todavía con poca presencia de mujeres, especialmente en puestos de responsabilidad.

32%

de mujeres en el Comité de Dirección de la APB

Diagnóstico para elaborar el nuevo Plan de Igualdad



Crear empleo de calidad es un reto que se hace extensivo a personas con discapacidad o con riesgo de exclusión social. El Port lleva a cabo también iniciativas que mejoran la calificación de las personas trabajadoras y de personas potencialmente trabajadoras.

Puesta en marcha del Plan de Personas 2021-2024 y cumplimiento de los objetivos anuales



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

Creación de la Mesa de Movilidad para definir el Plan de Desplazamientos de la APB

25

heridos graves menos en accidentes de tráfico en el Port



El trabajo portuario implica relacionarse e interrelacionarse con diversidad de empresas. Más allá de la estricta relación contractual, se promueve la participación en organizaciones que buscan construir un marco de comercio estable y universal.

El Port participa activamente y tiene voz en los principales organismos nacionales e internacionales del sector

Sobre los datos

Por una parte, se presentan los datos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), como sociedad gestora del Port y modelo de estrategia para las personas orientado a la sostenibilidad, que se desea hacer extensiva a todo el entorno portuario. De otra, los datos sobre referenciales de servicios, seguridad e información cualitativa sobre las actuaciones relacionadas con la ciudadanía provienen de la APB y hacen referencia a la totalidad de la Comunidad Portuaria.



EL CAPITAL HUMANO

En el 2021 se ha empezado a desplegar el Plan de Personas 2021-2024 de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que pone el énfasis en la aportación y la contribución individuales y colectivas de las personas en los objetivos de la organización. Entre otros, contiene líneas de actuación relacionadas con la movilidad, el aprendizaje, la conciliación, la

igualdad, el bienestar o la comunicación. La política de personal parte del convencimiento que las personas más comprometidas con la organización, más alineadas con sus valores y estrategia, tienen un mejor rendimiento en el desarrollo de su trabajo.

El ámbito laboral en la Autoridad Portuaria de Barcelona

Perfil del empleo

Tal como se detalla en las tablas adjuntas, a 31 de diciembre de 2021 la plantilla de la APB presenta las siguientes características:

32,4%
de mujeres
(+2%)



67,6%
de hombres
(-2%)

65%
de la plantilla tiene
entre 41 y 60 años

+50%
de la plantilla hace más de
20 años que trabaja en la APB.
El intervalo de 21 a 25 años de
antigüedad en la APB es el que
agrupa a más personas

13%
del personal tiene una función
directiva (como en el 2020)

Evolución de la plantilla APB, 2015 – 2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dentro de convenio	453	457	463	458	456	451	461
Fuera de convenio (directivos)	69	69	70	69	68	70	70
Total	522	526	533	527	524	521	531

Plantilla APB por rangos de edad, 2021 (años)

	16-30	31-40	41-50	51-60	61-70	2021
Hombres	19	57	111	127	45	359
Mujeres	11	35	59	48	19	172
Total	30	92	170	175	64	531

Plantilla APB por antigüedad, 2021 (años)

	0-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	>30
Hombres	53	26	58	22	83	35	82
Mujeres	39	18	26	7	47	19	16
Total	92	44	84	29	130	54	98

Diversidad e igualdad de oportunidades

IGUALDAD DE GÉNERO

La cuota femenina en los principales órganos de gobierno del Port de Barcelona, según su composición a 31 de diciembre de 2021, es la siguiente:

- > Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona: 25% (4 de 16 miembros)
- > Comité de Dirección de la Autoridad Portuaria de Barcelona: 32% (6 de 19 miembros)

El 14 de octubre del 2020 se publicaron dos nuevos reales decretos en materia de planes de igualdad y brecha salarial: el **Real decreto 901/2020**, de 13 de octubre, tiene por objeto el desarrollo reglamentario de los planes de igualdad e implica que las empresas con cincuenta o más trabajadores tendrán que elaborar y aplicar

un plan ad hoc al respecto; el **Real decreto 902/2020**, de 13 de octubre, apela a la igualdad retributiva entre mujeres y hombres, e incorpora nuevos mecanismos de registro salarial para evitar situaciones de discriminación derivadas de diferencias retributivas.

Como consecuencia de la nueva normativa, durante el año 2021 se ha realizado un **nuevo diagnóstico de igualdad en la APB**, a partir del cual se elaborará y negociará un **nuevo Plan de Igualdad**. Estos son algunos de los puntos que se han incluido en el diagnóstico: formación recibida por parte de la plantilla en los últimos años; promociones de los últimos años; altas y bajas del último año; infrarrepresentación femenina; acoso sexual y por razón de sexo, y conciliación y corresponsabilidad de la vida personal, familiar y laboral.



El nuevo Plan de igualdad tendrá una vigencia máxima de cuatro años, tendrá que constar en el registro oficial (REGCON) y deberá contar con el **Registro retributivo** anual y la **Auditoría retributiva**. El plan se negocia y acuerda en el seno de la **Comisión Negociadora del nuevo Plan de Igualdad**, constituida por diez personas, cinco de la parte empresarial y cinco de la parte social.

PREVENCIÓN DE LA DISCRIMINACIÓN

La Autoridad Portuaria aplica el convenio colectivo vigente (III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias) en cuanto a las titulaciones requeridas para cada empleo, sigue los procedimientos de concurso-oposición para hacer la selección y hace la contratación según la normativa laboral vigente. En el 2021 ha tenido contratadas directamente un total de **veintitrés personas con alguna discapacidad o minusvalía** y ninguna en situación de riesgo de exclusión social.

Condiciones de trabajo

PROTOCOLOS LABORALES

Durante el 2021 se ha negociado con el Comité de Empresa la **política interna en materia de desconexión digital de la APB**, que está incluida dentro de los protocolos laborales junto con el Plan de Igualdad, el protocolo de acoso y la normativa de uso de correo electrónico, internet y herramientas informáticas y de comunicación electrónicas.

La Dirección de Personas ha llevado a cabo varias acciones con el fin de sensibilizar y dar a conocer esta nueva política interna de desconexión digital. El objetivo es fomentar un uso razonable de las herramientas tecnológicas para evitar el riesgo de fatiga informática, en especial para las personas que a causa de la pandemia de la COVID-19 trabajan a distancia; garantizar la conciliación entre la vida personal y familiar y la actividad laboral, y preservar la salud.

FLEXIWORK

Durante el 2021 también se ha negociado con el Comité de Empresa la implantación del teletrabajo en la APB una vez ha finalizado la aplicación de este como medida preventiva derivada de la pandemia por COVID-19. Se ha llegado al acuerdo de implantar el **FlexiWork** (FW), es decir, la combinación de teletrabajo y trabajo presencial, con las siguientes modalidades:



- 1 Máximo de dos días de FW a la semana y el resto de trabajo en la oficina (40% de FlexiWork).
- 2 Cuando no sea posible hacer FW dos días, se podrá implantar el FW un día a la semana, siempre que se trate de puestos de trabajo que permitan realizar un 20% de tareas desde casa, concentradas en un mismo día;
- 3 Además, se ha acordado la creación de una **Comisión de Seguimiento del FlexiWork**, formada por representación empresarial y el comité de empresa, responsable del seguimiento de las incidencias y dudas que puedan surgir, así como de toda la implantación del nuevo sistema.

CLIMA LABORAL

El 2021 se ha dedicado al diseño y puesta en funcionamiento del plan de acción para corregir y mejorar los ámbitos valorados en la auditoría **Great Place to Work**, llevada a cabo en el 2020. De acuerdo con los resultados obtenidos se han iniciado acciones de mejora de liderazgo y de la comunicación entre los jefes y directivos responsables y sus equipos. Aunque el ámbito de la comunicación interna y de la formación fueron dos de los aspectos mejor valorados, se han seguido diseñando e implementando iniciativas para potenciar y desarrollar mejoras en estas dos áreas.

Beneficios sociales

En cumplimiento de las instrucciones de Puertos del Estado, y por indicación de la Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones (CECIR), desde hace más de cuatro años se ha reducido en un 75% la aportación al fondo social, de manera que su uso ha quedado muy limitado.

Por otra parte, de acuerdo con la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos generales del Estado para el año 2021, las aportaciones por parte del promotor del plan de pensiones para los empleados han estado en suspense durante todo el ejercicio.

Promoción del trabajo joven

El fomento de la incorporación de jóvenes al mercado laboral es uno de los propósitos de la Autoridad Portuaria y del Port de Barcelona para contribuir a la misión general de generar prosperidad a la comunidad.

Durante el año 2021 la APB ha mantenido **seis contratos laborales en prácticas**, regulados por el Estatuto de los Trabajadores. El objetivo de este tipo de contrato es facilitar la incorporación al mercado laboral de las personas que han obtenido recientemente la titulación (en los últimos cinco años; siete años en el caso de personas con discapacidad), pero sin tener necesariamente la experiencia profesional suficiente para que su actividad sea totalmente productiva. Así se favorecen sus posibilidades de inserción al mercado laboral una vez acabada la estancia.

Destaca también la **participación en diferentes acciones** con el fin de dar a conocer el Port de Barcelona entre las nuevas generaciones:

- > Feria virtual de trabajo de la escuela de negocios **ESERP**.
- > Feria virtual organizada por JobinPlanet **JobBarcelona'21**, con repercusión nacional e internacional.
- > Taller organizado por **Barcelona Activa**, para dar a conocer el Port de Barcelona como puesto de trabajo y ayudar a los candidatos inscritos en sus presentaciones.
- > **Salón del Empleo de Barcelona** con dos acciones: una para dar a conocer los perfiles más demandados en la APB y la otra para promocionar la APB como puesto de trabajo y ofrecer *feedback* de la actividad realizada.

CONVENIOS DE COOPERACIÓN EDUCATIVA

Durante el año 2021 la APB ha acogido a **veinte estudiantes en prácticas** de diferentes áreas de especialización, como Administración y Dirección de Empresas, International Business, Relaciones Públicas, Relaciones Laborales y Comunicación Audiovisual, entre otras.

Por otra parte, se ha formalizado la firma del convenio marco con la Universidad Blanquerna para acoger estudiantes en prácticas durante los próximos cuatro años.

PROYECTO JOVEN VALOR

"Joven Valor" es un proyecto de la fundación Fundesplai, que ofrece una oportunidad laboral a jóvenes que se encuentran en situación de paro y/o riesgo social. Fundesplai se encarga de ofrecer a los jóvenes formación en temas administrativos y después una estancia de un año -en este caso en la APB-, con el fin de poner en práctica los conocimientos adquiridos en la formación. En el 2021 el **Port ha acogido a tres jóvenes** de este proyecto, que han aprendido y llevado a cabo tareas administrativas y de apoyo en el Servicio de Atención en el Usuario (SAU) y el Departamento de Económico y Financiero de la APB.

Comunicación interna

Con la irrupción de la pandemia, la comunicación interna ha ganado un rol esencial y ha abierto nuevos y apasionantes retos. La situación ha acelerado la digitalización e intensificado la comunicación gracias a la instauración de nuevas tecnologías. En el actual entorno BANI (frágil, ansioso, no-lineal/multicausal e incomprensible, según sus siglas en inglés) la comunicación dentro de la organización se ha centrado en aspectos claves -como el propósito y la sostenibilidad, el liderazgo y el bienestar de las personas- y ha priorizado lo importante respecto de lo urgente.

La comunicación interna es un pilar esencial en la transformación de la organización, aporta valor añadido y contribuye a mejorar el compromiso del personal. Por este motivo es fundamental disponer de indicadores de medida y conocer cómo se relacionan con los objetivos de la organización. Durante este ejercicio se ha diseñado y elaborado el **Plan de Comunicación Interna 2022-2024**, que con estas herramientas permitirá establecer la estrategia comunicativa de los próximos años y el establecimiento de la agenda comunicativa.

Gestión de la crisis de la COVID-19

Siguiendo con la estrategia iniciada en el 2020, también durante el 2021 se ha diseñado y llevado a cabo una estrategia comunicativa específica para hacer llegar al personal información operativa, de servicios y sobre protocolos derivados de la situación sanitaria ocasionada por la COVID-19.

Las comunicaciones se han enfocado en el ámbito de la prevención y protección (medidas aplicables en el puesto de trabajo), el ámbito de la salud (resolución de dudas sobre la vacunación, por ejemplo) y aspectos laborales (medidas organizativas, protocolos de retorno), para que el personal se sintiera seguro y acompañado en cada momento.



Marca interna Navegamos Juntos

Más allá de la situación causada por la pandemia, el ámbito de la comunicación interna ha llevado a cabo durante el 2021 numerosas acciones e iniciativas encaminadas a transmitir los comportamientos definidos por la marca interna

Navegamos Juntos. Implantada en el 2018, tiene como objetivo construir una buena reputación de la empresa para atraer nuevo talento y retener el actual. Estas son algunas de las líneas de actuación e iniciativas desarrolladas:



Fomento del conocimiento interno:

infografías de la actividad de la Policía Portuaria, que ayudan a hacer más visible la tarea diaria de este colectivo al resto de la organización; infografías resumen de la actividad de Relaciones Públicas y el SAC durante el 2020.



Otras campañas comunicativas:

- > Seguimiento de medidas contra la COVID-19: comunicación de las medidas vigentes en cada momento y la afectación en la organización.
- > Empresa saludable (hábitos del sueño saludables, trabajo en entornos híbridos, gestión del estrés...).
- > Política de cumplimiento de normativa (*compliance*).
- > Faros del Port de Barcelona.
- > Trivial Port Eco para celebrar la semana del medio ambiente.
- > En el marco del acuerdo de colaboración con la AECC, difusión de campañas adaptadas a la APB.



Comunicación audiovisual:

sesenta y siete contenidos multimedia (vídeos e infografías) con medios propios para aumentar el impacto de las comunicaciones y dar visibilidad al personal. Algunos ejemplos:

- > **Cartas del Alto Rendimiento y Bienestar:** seis capítulos de la serie audiovisual en formato de animación, que explica los conceptos más relevantes surgidos de los Talleres de Alto Rendimiento y Bienestar.
- > **Desconexión digital:** infografía con los aspectos más destacados de la política interna en materia de desconexión digital en la APB.
- > **Día Internacional de la Mujer 2021:** vídeo con el testigo de cuatro trabajadoras de la APB.
- > **Administración electrónica:** ocho piezas de la serie audiovisual sobre conceptos clave de esta temática en la APB.
- > Vídeo sobre la adaptación y transformación del motor de una *straddle carrier* a **gas natural**.
- > Rediseño de los **anuncios de selección**.

Capacitación y formación

Desarrollo del personal de la APB

El desarrollo profesional y personal de los trabajadores y trabajadoras es uno de los pilares básicos para la evolución y mejora de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB), así como de los servicios y valores que aporta a la sociedad y a la ciudad. El año 2021 se han llevado a cabo acciones formativas resultantes de la detección de necesidades, así como otras que han surgido a lo largo del año. La APB es consciente de que una máxima adaptabilidad en este ámbito es fundamental, para ofrecer un mejor servicio interno.

Este ejercicio se ha cerrado con **216 acciones** realizadas para un total de **1.646 personas**, distribuidas en **419 grupos formativos**.

Tal como se pudo observar el año 2020, la situación y el contexto actual no han afectado al desarrollo de las actividades; todo lo contrario, ha habido un incremento tanto en el número de acciones, como de personas formadas y de horas de formación realizadas.

La formación en **idiomas** sigue siendo una de las necesidades más valoradas por la organización y uno de los planes formativos con más dedicación por parte de los trabajadores y trabajadoras de la APB.

Con respecto al **Plan de Formación de la Policía Portuaria**, a raíz de la gran acogida recibida, se ha apostado para dar continuidad a la metodología *online*. Este año 2021, por primera vez, se ha desarrollado un curso a medida sobre los Procedimientos Normalizados de Trabajo en formato virtual. También por primera vez se han llevado a cabo acciones de construcción de equipos (*team building*) por escalas, con el fin de favorecer las relaciones y el trabajo en equipo del cuerpo. A finales del ejercicio se ha celebrado la 11ª edición del Curso Básico de Policía Portuaria, en el Instituto de Seguridad Pública de Cataluña, para la nueva promoción de agentes.

Formación para el personal de la APB, 2021

Plan de Formación (PF)	Acciones formativas ⁽¹⁾	Grupos formativos	Alumnos ⁽²⁾	Horas formativas ⁽³⁾	Satisfacción acciones
PF Competencias	75	114	124	7.086	8,86
PF Directiva	1	1	1	16	9,69
PF Específico	59	80	190	7.551,5	8,58
PF Habilidades Digitales e Innovación	1	2	56	56	-
PF Idiomas	50	161	269	6.453	9,24
PF Policía Portuaria	12	28	331	5.787	6,45
PF Sostenibilidad	9	14	105	514	8,12
PF Gestión Pública	4	8	559	1.099	7,89
Jornadas y seminarios	5	11	11	76,5	9,16
Total⁽⁴⁾	216	419	1.646	28.639	8,50

(1) Acciones formativas gestionadas el año 2021. Algunas son de años anteriores, que continúan abiertas; otras han iniciado en el 2021 y no han finalizado dentro del ejercicio. En esta memoria se diferencia entre la acción formativa y el número de grupos de cada una.

(2) Número total de alumnos que han completado las acciones formativas (>75% asistencia).

(3) Número de horas de las acciones acabadas en el 2021 por parte de los alumnos que las han completado (>75% asistencia).

(4) Esta recogida de datos se realiza a fecha 14 de enero, sin haber cerrado completamente el ejercicio 2021.

Destaca la **formación en cumplimiento normativo (compliance)**, realizada por aproximadamente 450 personas y que demuestra el esfuerzo de la APB por continuar con una gestión pública eficiente y responsable.

CONVENIOS DE COLABORACIÓN

Han continuado vigentes los tres convenios de colaboración formalizados en años anteriores. Por una parte, el **Convenio Partners**, entre ESA-DE y la APB, donde una persona del equipo directivo ha participado en el Programa de Dirección Estratégica en Colaboración Público-privada. Y también dos convenios de colaboración con la Fundación Politécnica de Cataluña, para la realización de los **másteres de Shipping Business y Supply Chain**, que incluyen ventajas en formación tanto para el personal de la Autoridad Portuaria y de la Comunidad Logística Portuaria.

Las acciones dirigidas al cliente final del Port

Vista la situación, también en el 2021 se ha decidido mantener las sesiones formativas a clientes importadores y exportadores en modalidad seminario web (*webinar*) en su totalidad. Con el fin de garantizar el nivel de calidad de las jornadas presenciales se ha contado con el apoyo de una plataforma de reproducción en continuo o *streaming* especializada en formaciones. El otro punto clave que ha marcado este ejercicio ha sido la oferta de vídeos formativos relacionados con cada ponencia, entregados a los asistentes antes de cada sesión. Las temáticas de las sesiones realizadas se pueden consultar en el cuadro inferior.

Los aspectos mencionados han favorecido que las **Jornadas Formar** hayan mantenido su valoración en las encuestas y haya aumentado el número de asistentes, hasta los 852, a pesar de ser un año complicado.

Formación en línea para clientes finales del Port (Formar), 2021

Temática de la sesión	Número de participantes
Brexit: aduanas y contratos	88
Incoterms 2020: uso correcto	75
Brexit: nuevos controles y normativa	93
Disecionamos un DUA	118
Operaciones triangulares	120
Protocolo en negocios con China	69
Proceso aduanero. Origen mercancías	164
Incoterm 2020 (3 sesiones)	65
Origen europeo	33
Incoterms 2020: Transprime	27
Total	852

Escuela Europea – Intermodal Transport

La Escuela Europea – Intermodal Transport, centro de formación participado por el Port de Barcelona y especializado en el transporte intermodal, ha atendido este año directamente a más de 1.700 personas de más de 40 nacionalidades diferentes: 830 participantes en cursos de formación especializada y 880 participantes en visitas técnicas al Port.

 **52**
actividades
formativas

 **830**
participantes
cursos

 **880**
participantes visitas
técnicas

Se han llevado a cabo **52 actividades** formativas en todo tipo de formato: exclusivamente en línea, híbridas y completamente presenciales. En este sentido, se han reanudado cursos a bordo de ferries, respetando en todos los casos las indicaciones y exigencias sanitarias. Las áreas temáticas han abarcado la intermodalidad marítima y autopistas del mar; la intermodalidad ferroviaria; la

transición energética y sostenibilidad; las cadenas a temperatura controlada; las operaciones portuarias y de comercio internacional, y la Comunidad Portuaria.

Además, la Escuela Europea ha participado y ha sido el eje fundamental de **ocho proyectos de formación:**

1 YEP MED, liderado por la Escuela Europea y cofinanciado por el European Neighbourhood Instrumento dentro del programa Cross-Border Cooperation (CBC) Mediterranean Sea Basin Programme, en el cual participan ocho puertos y comunidades portuarias del Mediterráneo con Barcelona. El objetivo es ajustar mejor la calificación y la oferta de formación profesional dual a las necesidades del mercado laboral de estas comunidades, para contribuir al crecimiento económico y la creación de empleo, especialmente de jóvenes sin trabajo y de mujeres. Se han impartido tanto en formadores como alumnos un total de trece cursos sobre operaciones y comercio internacionales enfocados a la digitalización, medio ambiente y la sostenibilidad en el sector.

En el marco de este proyecto, la Escuela ha desarrollado una nueva herramienta formativa denominada **Port Virtual Lab**, que recrea las operativas de comercio internacional a través de una plataforma de empresas simuladas.

2 TECHLOG, proyecto europeo cofinanciado por el European Neighbourhood Instrumento dentro del programa Cross-Border Cooperation (CBC) Mediterranean Sea Basin Programme, sobre desarrollo de simuladores en el ámbito de puertos y de transporte, el objetivo del cual es fortalecer las relaciones entre la academia y la industria del transporte en zonas portuarias del Mediterráneo. La Escuela participa como centro que imparte formación.

3 Fórmate en el Port, dirigido desde el Grupo de Trabajo de Formación y Empleo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria, ha recibido a 586 alumnos de ciclos formativos de grado superior en Transporte y Logística y Comercio Internacional de institutos del área metropolitana de Barcelona y del grado y máster en Logística y Negocios Marítimos del Tecnocampus.

4 Descubre el Port, organizado desde el Grupo de Trabajo de Formación y Empleo del Consejo Rector: se ha organizado una jornada de acercamiento a los perfiles profesionales del Port de Barcelona para docentes y orientadores de centros de formación de enseñanza obligatoria de Barcelona.

5 Energy Transition in Ports y cursos especializados en gestión de terminales de gas natural licuado. La Escuela ha asumido un rol especial en la formación enfocada a la mejora medioambiental en puertos y en el transporte. Se ha llevado a cabo un curso de esta temática en el marco de la asociación de Puertos del Mediterráneo, MedPorts, así como varias formaciones dedicadas al gas natural.

6 Port Strategy Training, una formación diseñada para directivos del Puerto de Bakú (Azerbaiyán) y orientada a la estrategia portuaria a través del desarrollo de la comunidad portuaria, la sostenibilidad, la intermodalidad y la digitalización.

7 Formati al Porto, la versión italiana de Fórmate en el Port realizada en la sede de la Escuela en Civitavecchia, ha incorporado tres nuevos centros y ha llevado a cabo varias formaciones en este puerto italiano, con un total de 180 participantes.

8 Diploma de Técnico Superior de Logística Integrada y de Procesos de Expedición, promovido y gestionado de forma conjunta por la Escuela Europea con su sede en Civitavecchia, las autoridades portuarias de Roma y Lazio y la Fondazione G. Caboto. Se ha iniciado la segunda edición con éxito y ambas han sumado un total de cincuenta y cuatro participantes.

La Escuela Europea ha sido también la responsable de coordinar las sesiones del Grupo de Trabajo de Formación y Empleo del Consejo Rector para la Promoción de la Comunidad Portuaria de Barcelona, así como sus correspondientes grupos de proyecto.



La salud y la seguridad en el trabajo

Servicios Médicos de la APB

Los Servicios Médicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) atienden a un colectivo que suma 1.355 personas e incluye a los trabajadores en activo y jubilados de la entidad, así como sus familiares. A lo largo de este año, y siempre en cumplimiento de las recomendaciones del Ministerio de Sanidad y de la Consejería de Salud, la situación ha obligado a promover cambios en estos servicios. A través de la visita presencial concertada y, sobre todo, de la implementación de la visita virtual, se ha podido mantener al

máximo la atención médica a los usuarios y/o dar recomendaciones adecuadas para cada caso.

En los centros de atención de Bosch y Alsina y del edificio WTC Barcelona se han atendido 9.519 visitas, un 35% de las cuales correspondientes a la atención y seguimiento de la salud por parte del equipo de enfermería. Las sesiones de rehabilitación han disminuido un 8,8% respecto del 2020 debido al cribado y al incremento de todas las medidas de seguridad.



Usuarios potenciales de los Servicios Médicos 2021

537
personal activo de la Autoridad Portuaria

87
familiares de personal jubilado

449
familiares del personal activo

74
trabajadores temporales, viudas, huérfanos y otros

2.013
trabajadores jubilados

Total
1.355 usuarios



Tarea asistencial de los Servicios Médicos 2021

3.302
consultas de enfermería

2.282
sesiones de rehabilitación

3.935
consultas de especialistas y medicina de familia

Total
9.519 visitas





Promoción de la salud

Con el fin de garantizar la salud en la organización, la APB ha llevado a cabo las siguientes actividades de información y formación sobre hábitos saludables:

- > Trabajar como empresa saludable con el fin de fortalecer el eslogan “La mar de bien”, que tiene como objetivo dar información necesaria y adecuada sobre hábitos saludables.
- > Campaña anual para unos hábitos del sueño saludables, con charlas de especialistas.
- > Conferencias sobre control de estrés y gestión del tiempo a cargo de un psicólogo de Dependencia.
- > Edición de publicaciones relacionadas con las medidas de prevención de la COVID, tanto en la organización como para todo los familiares de los trabajadores y trabajadoras.
- > Emisión de información personalizada sobre las dudas surgidas derivadas de la pandemia.
- > Firma, el 21 de junio, del acuerdo de colaboración con la AECC (Asociación Española contra el Cáncer), por el cual la APB se enriquece de todas las actividades ligadas a la asociación, tanto comunicativas como sociosanitarias.
- > Elaboración de la “Memoria sobre buenas prácticas empresariales” con el fin de revalidar la acreditación de empresa saludable que otorga el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Prevención de riesgos laborales

La actuación en el ámbito de la Prevención de Riesgos Laborales en el 2021 ha continuado marcada por la evolución de la pandemia. Se han seguido en todo momento las medidas establecidas por las autoridades sanitarias, a través de las actualizaciones del procedimiento de actuación de los Servicios de Prevención frente a la exposición al COVID-19, según la evolución de la pandemia.

La APB tiene prevista la realización de la auditoría con el fin de **certificar su modelo de gestión de la seguridad y salud en el trabajo**, según la norma ISO45001. Durante este año 2021 se ha diseñado y puesto en marcha un plan de acción con el fin de aumentar la sensibilización en prevención y aumentar la integración de esta en todos los procesos de la APB.

Estas son las principales actuaciones e indicadores registrados en el ámbito de la prevención de la APB:

Riesgos psicosociales

Se han analizado los resultados obtenidos en la evaluación de riesgos psicosociales con el fin de comprobar que las medidas que ya estaban adoptadas eran correctas y poder poner en marcha nuevas medidas propuestas por la evaluación, con el objetivo de disminuir los factores de riesgo más destacados en los diferentes grupos analizados.

Vigilancia de la salud de los trabajadores

Esta tarea se ha traducido en la realización de **293 reconocimientos médicos** (voluntarios, obligatorios de nuevo ingreso o de cambio de puesto de trabajo), en cumplimiento del Artículo 22 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre.

Además, vista la situación de la pandemia de COVID se ha hecho un control exhaustivo del riesgo de contagio y las medidas de protección permiten afirmar que no ha habido ningún brote entre el personal de la Autoridad Portuaria durante todo el año.

Accidentalidad laboral

El índice de incidencia ha disminuido: se han producido un total de veinticinco accidentes entre el personal de la organización, todos leves, de los cuales **diez han provocado baja** (respecto de las catorce bajas del 2020).

PLAN DE DESPLAZAMIENTO

Se ha creado la **Mesa de Movilidad**, con representantes de diferentes departamentos de la APB y el Comité de Empresa, con el objetivo final de definir el Plan de Desplazamiento para los trabajadores y trabajadoras de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Previamente habrá que llevar a cabo un análisis de la situación actual y encuestas a la plantilla para conocer los hábitos de movilidad, con el fin de obtener un diagnóstico del escenario presente y poder establecer un plan de acción para los próximos años.

Para fomentar el uso del transporte público, la APB facilita **tarjetas de transporte público integrado** (T-usuales) a las personas de su plantilla que opten por esta opción para ir al trabajo. En el 2021 un total de **226 personas** de la plantilla de la Autoridad Portuaria se ha beneficiado de esta iniciativa.

Además, hace años que se promueve un **servicio de autobús** para el transporte del personal de las empresas situadas en la zona de servicio del puerto: la **línea 88**, adscrita a la red del transporte público de Barcelona.



LA SEGURIDAD DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

Policía Portuaria

El 2021 ha sido un año de recuperación progresiva de la actividad portuaria, de la movilidad, y del turismo, con restricciones puntuales derivadas de la pandemia, lo que también ha repercutido en la actividad de la Policía Portuaria. A continuación,

se destacan algunos de los indicadores clave referentes a los diferentes ámbitos de actuación de este cuerpo policial durante el 2021. La información detallada se puede consultar en la "Memoria anual de la Policía Portuaria 2021".

Ámbito de circulación (tráfico)

Indicador	2021	Variación % 2021/2020
Número de accidentes dentro del recinto portuario	97⁽¹⁾	+15%
Heridos leves	54	+32%
Heridos graves	3	-25%
Víctimas mortales	-	
Pruebas de detección alcoholemia realizadas	1.349	
Sanción por positivo administrativo	40	
Sanción por positivo penal	13	
Sanción por negativa a hacer prueba	3	
Pruebas de detección estupefacientes realizadas	30	
Sanción por positivo administrativo	21	
Sanción por positivo penal	2	
Denuncias tramitadas		
Por infracción circulación	6.543⁽²⁾	+54%
Por infracción administrativa	1.222	+75% ⁽³⁾
Control de transporte	40⁽⁴⁾	
Denuncia legislación de transporte terrestre	20	

(1) 45 tuvieron sólo consecuencias de daños materiales.

(2) La gran mayoría por indisciplinas en estacionamientos o paradas.

(3) A causa de la recuperación y vuelta de los fenómenos de la venta ambulante y de los vehículos de movilidad personal.

(4) 1 en colaboración con los funcionarios de Transporte de la Generalitat, 3 con los de la Agencia de Residuos de Cataluña y Mossos d'Esquadra de tráfico.

La seguridad del tráfico ha sido una prioridad de la actuación de la Policía Portuaria, que ha participado en **diez campañas del Servicio Catalán de Tráfico, con un total de 243 controles**. Además de las pruebas de alcoholemia y estupefacientes, los controles también han permitido detectar y realizar las diligencias judiciales correspondientes a otros **ocho delitos contra la seguridad del tráfico**,

como conducir sin tener permiso, con el permiso retirado por decisión judicial o habiendo perdido la totalidad de los puntos del permiso.

De las **1.453 denuncias tramitadas con boleto del Servicio Catalán de Tráfico**, destacan las 452 tramitadas por no haber presentado el vehículo en la ITV y las 113 por conducir utilizando telefonía móvil.

Ámbito de seguridad ciudadana

Indicador	2021
Diligencias remitidas a otros cuerpos policiales (Mossos d'Esquadra, Guardia Civil...)	700
Hechos delictivos	234
Personas detenidas	33
Infracciones a las restricciones COVID-19	217
Acreditaciones caducadas retiradas	1.012
Denuncias por mal uso de acreditación	26

Junto con el cuerpo de bomberos, la Policía Portuaria también ha realizado las siguientes actuaciones:

> Participación como responsable del **Grupo de Orden del PAU en 68 simulacros**, tanto propios como de las empresas y terminales del territorio.

> Control y supervisión de **350 operaciones de mercancías peligrosas** (carga o descarga) clasificadas.

> Control y supervisión de 204 operaciones de *bunkering* de gas natural licuado (GNL) en barco, tipo MTTs.

Ámbito asistencial

Indicador	2021	Variación % 2021/2020
Asistencia accidentes laborales en el Port	100	
Heridos graves	11	
Fallecidos	1	
Gestión servicios de ambulancias (SEM/061, FREMAP y mutuas privadas)	433	+20%
Prestación auxilio a ciudadanos	397	+73%

Ámbito portuario

Con respecto a las actuaciones de carácter más propiamente portuario, en este 2021 destacan los siguientes datos:

- > Se han iniciado **121 expedientes de averías** (CEA), de los cuales 24 corresponden a la rotura de barreras de las intersecciones especiales ferroviarias y 26 a la ruptura de barreras de los controles de acceso a la zona restringida.
- > Se han activado **460 procedimientos medioambientales**, básicamente por residuos sólidos en las dársenas, derrames líquidos y residuos sólidos en calzadas, o episodios de contaminación atmosférica por NO₂/PM₁₀.
- > Se han iniciado **84 expedientes** por vehículos abandonados a la zona de servicio del puerto.

Ámbito administrativo

Se han tramitado **673 actas administrativas** (+47%), la mitad de las cuales han sido por decomiso de productos de venta ambulante, un 83% más que en el 2020.



Protección portuaria

Cumplimiento de la normativa

Los hechos más destacables que se han producido durante el año 2021 en el cumplimiento de la normativa de protección portuaria han sido los siguientes:

- > La validación y aprobación preceptivas de **22 evaluaciones de riesgos y de los planes de protección de las instalaciones portuarias** afectadas por el reglamento 725/2004 CE: se han renovado las evaluaciones de muelles públicos y 19 instalaciones concesionadas, y se han aprobado 13 planes de protección de instalaciones antes mencionadas.
- > La elaboración de la **revisión/actualización del Plan de Protección del Puerto (PPP)**, en cumplimiento del RD 1617/2007 sobre la mejora de la protección portuaria y del transporte marítimo y que incluye los nuevos contenidos, procedimientos y las medidas de seguridad instauradas en el Port de Barcelona. La APB envió el 16 de septiembre el informe previo de los componentes del Comité Consultivo a la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior; a finales del ejercicio estaba pendiente la comunicación de su aprobación.
- > Del 27 de septiembre al 1 de octubre ha tenido lugar la **inspección de la Unión Europea**, a cargo del DG Move (Directorate A.5. – Policy coordination and security), para monitorizar el cumplimiento del reglamento 725/2004 CE y de la Directiva 65/2005 CE, **sobre la mejora de la protección del puerto y de las instalaciones portuarias**. El resultado reportado ha sido satisfactorio y confirma el alto nivel de las medidas de seguridad implementadas en el puerto.
- > La **revisión/actualización del Plan de Protección Específico (PPE)** del Port de Barcelona como operador e infraestructura crítica designada (Ley 8/2011 + RD 704/2011) y la entrega al Centro Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas (CNPIC), el 2 de noviembre, dado que este plan va ligado y anexo al PPP.
- > La continuidad de las **conversaciones y reuniones con responsables de la Policía Nacional del Port** -en concreto, de la Comisaría General de Extranjería y Fronteras-, en cumplimiento del Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, para establecer un sistema de entradas y salidas (SES), para registrar los datos de entrada y salida y de denegación de entrada relativos a nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los estados miembros. Implica el estudio de la estrategia y las medidas para la implementación del sistema en las diferentes terminales internacionales de pasajeros ubicadas en el Port (cabotaje, *short sea shipping* y cruceros), una vez recogidas las necesidades de las terminales, por la solicitud en la UE Frontex sobre el equipamiento y su instalación, que tiene que ser efectiva durante el año 2022.

Medidas implantadas

- > Supervisión de los servicios contratados por la APB para la **vigilancia y prestación de servicios de seguridad privada**, en concreto sobre los controles de accesos a los estacionamientos de camiones y recintos de seguridad de los muelles públicos y otras zonas portuarias, con diferentes servicios extraordinarios por varias circunstancias (barcos militares, Estación Marítima Drassanes, Navidad en el Port, etc.).
- > Supervisión de los servicios contratados por la APB y por terceros sobre la **utilización de drones en el Port de Barcelona**. Se han realizado varias reuniones y acuerdos con AESA, ENAIRE, SENASA y, por la parte operativa, con Mossos d'Esquadra y Guardia Civil (grupo Pegaso). Fruto de estas, el mes de marzo el Consejo de Administración de la APB aprobó la actualización de las tarifas de estos permisos singulares y en mayo, las prescripciones de uso de drones dentro del puerto. Además, la APB ha establecido un acuerdo con la empresa pública SENASA para la coordinación con ENAIRE de la autorización de los planes de vuelo de los UAS sobre el territorio portuario, así como la futura publicación en la web del Port de las mencionadas prescripciones y condiciones operativas.

Medidas de protección portuaria, 2018-2021

Actuaciones	2018	2019	2020	2021
Horas de servicio de seguridad privada – IPs públicas:	25.964	24.461	37.032	27.589
Servicios cruceros, control accesos, recintos y otros servicios	8.444	6.941	19.464	10.069
Servicios aparcamientos	17.520	17.520	17.568	17.520
CCTV – Grabaciones policiales y judiciales	33	40	57	46
Certificaciones binomios K-9	104 (42)	88 (40)	pruebas anuladas	pruebas anuladas

Oficina de protección portuaria

Actuaciones	2018	2019	2020	2021
Simulacros ISPS, prácticos y teóricos	12	16	13	8
Inspecciones / auditorías instalaciones	49	27	36	46
Internas	47	26	34	44
Externas	2	1	2	2
Reuniones de seguridad	12	37	18	29
Incidentes de seguridad – ISPS (intrusiones, polizones...)	18 (3)	25 (8)	15 (14)	38 (11)

Los simulacros generales se han llevado a cabo en las terminales Hèlix y BEST; en este último caso, se ha combinado con la vertiente de seguridad industrial (Plan de Autoprotección del Port).



Acreditaciones y permisos

Aparte de la gestión de acreditaciones de acceso habituales en el Port de Barcelona, se han autorizado 282 permisos específicos por actos, acontecimientos y filmaciones, incluidas las nuevas

autorizaciones de vuelos de drones, y se han gestionado y enviado por el boletín del Reglamento de Servicios y Policía un total de 7.688 expedientes de denuncias, más 489 cambios de titular.

Acreditaciones	2018	2019	2020	2021
Total, acreditaciones tramitadas	16.515	15.839	13.232	13.009
Nuevos usuarios	4.988	4.301	2.875	3.494
Renovaciones	11.527	11.538	10.357	9.515
Pases retirados por control Policía Portuaria	1.211	1.169	998	1.012
Denuncias APB – GESCITY Policía Portuaria	5.135	5.764	4.947	7.688
Permisos para actividades, filmaciones, drones...	165	149	132	282
Autorizaciones de uso de drones	0	0	0	28
Autorizaciones y coordinación de vuelos	0	0	0	53
Permisos de pago	41	37	17	68

Con respecto a la **formación** en el marco del convenio, se han realizado los siguientes cursos:

- > Cuatro ediciones del curso de Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM-STCW) y cuatro ediciones del curso de Formación Básica en Seguridad, dirigida a bomberos y cabos en funciones de rescate acuático y subacuático, impartidas por la Escuela Port- Formación Profesional del Mar en Barcelona.
- > Formación correspondiente a la titulación de patrón de embarcaciones (PER), dirigidas a bomberos y cabos en funciones de rescate acuático y subacuático, en diferentes sesiones prácticas impartidas por la Escuela Port – Expomarine & Boats en Barcelona.
- > Dos ediciones del curso de formación en extinción de incendios y rescate a bordo de barcos, para mandos de bomberos, impartido en las instalaciones de Seguridad Gallega Nosa Terra, S.A. (SEGANOSA), en la localidad de Salvatierra de Miño, Pontevedra.
- > Una edición de formación práctica de incendios en campo técnico para diferentes niveles de mandos, impartida por l’Ecole Nationale Supérieure des Officiers de Saupers-Pompiers (EN-SOSP), en su centro de Francia.

Implantación del PAU

Uno de los principales objetivos del Plan de Autoprotección (PAU) del Port de Barcelona es establecer los medios de coordinación necesarios y la disponibilidad de recursos, tanto de las empresas adheridas como de los grupos actuantes en caso de emergencia. Durante el 2021 se han llevado a cabo los siguientes simulacros, ejercicios y prácticas con intervención de personal de Bomberos de Barcelona y Policía Portuaria:

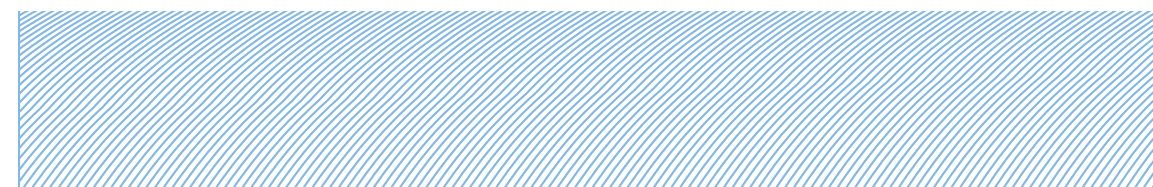
- > **Simulacro general** del PAU del Port de Barcelona.
- > **22 simulacros de concesiones**, incluidas las empresas afectadas por el Plan Especial de Emergencia Exterior del sector químico (PLA-SEQCAT).
- > **10 ejercicios contra incendios** correspondientes a las prácticas conjuntas entre Bomberos de Barcelona y Remolcadores del Port.

Mercancías peligrosas

De acuerdo con el cumplimiento del RD 145/89 en lo referente a la gestión de mercancías peligrosas, durante el 2021 se han contabilizado un total de 181.420 autorizaciones de este tipo de mercancías, que representan un aumento del 24% respecto del año anterior.

Volumen de mercancías peligrosas en el Port, 2021

Tipo de envase	Volumen (t)	Var. 2020/21
Carga en contenedores	913.815	+33%
Carga a granel	12.032.410	+2%



Seguridad industrial

Convenio con el Ayuntamiento

La **comisión de seguimiento del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Barcelona** y la Autoridad Portuaria de Barcelona en materia de protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento, se ha reunido un total de siete veces durante el año 2021. Todas las reuniones se han hecho de forma telemática.

En el ámbito de **inversiones** del convenio hay que destacar:

- > La recepción de la embarcación de salvamento *Valiente II* (BS-3), que sustituye a la antigua embarcación de salvamento BS-2 e incorpora mejoras sustanciales para realizar las tareas de rescate acuático y subacuático del Servicio de Protección Civil, Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento del Ayuntamiento (SP-CPEIS).
- > La firma del contrato para la adquisición del nuevo vehículo J-25, un vehículo carrozado en grúa, dotado con un sistema *multilift* portacontenedores y cabrestante, que también contará con un contenedor de transporte de mangueras de 150 mm de diámetro con una máquina recogedora.



EL CAPITAL SOCIAL Y RELACIONAL

La participación en organizaciones

El Port de Barcelona busca tener voz y voto en las principales organizaciones del panorama portuario internacional y estatal con el fin de seguir de cerca la evolución del sector y poder incidir.

Organizaciones internacionales

	<p>European Sea Ports Organisation (ESPO)</p> <p>Miembro del Comité Ejecutivo. Presidencia del Comité de Análisis Económico y Estadístico. Miembro del Comité de Gobernanza Portuaria. Miembro de los siguientes comités: Desarrollo Sostenible; Intermodalidad, Logística e Industria; Facilitación del Comercio, Aduanas y Seguridad; y la red sobre política portuaria de ferris y cruceros. Dentro del ESPO el Port sigue de cerca las acciones de la Comisión Europea en cuanto a transportes y desarrollo sostenible de puertos.</p>
	<p>International Association of Ports and Harbours (IAPH)</p> <p>El subdirector general de Estrategia y Comercial del Port de Barcelona (Santiago García-Milà) ha finalizado su tercer mandato como presidente y es miembro honorario. El 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.</p>
	<p>World Ports Climate Action Program</p> <p>Impulsor de la iniciativa junto con puertos de Hamburgo, Amberes, Los Ángeles, Long Beach, Vancouver y Róterdam. Promueven proyectos para hacer frente al calentamiento global, centrados en la eficiencia de las cadenas de suministro con herramientas digitales; enfoques reguladores comunes; suministro de energía renovable en los barcos durante la estancia en los puertos; desarrollo de combustibles de bajo contenido en carbono, y descarbonización total de las instalaciones de manipulación de carga en los puertos. El Port de Barcelona participa activamente en el Grupo de Trabajo 3, centrado en el suministro de energía renovable en los barcos durante su estancia a puerto (OPS).</p>



Intermed

Miembro fundador de la asociación, integrada por los puertos de Barcelona, Génova y Marsella.



MEDports Association

Vicepresidencia de la asociación, formada por una veintena de puertos y organizaciones portuarias de las dos orillas del Mediterráneo.

Presidencia del nuevo Comité de Cooperación y Alianzas.

Objetivos: fomentar la colaboración entre los puertos del Mediterráneo; hacer frente a los nuevos retos del comercio internacional y la logística, y poner de manifiesto la centralidad del Mediterráneo en los nuevos flujos del comercio internacional.

En el 2021 el Port ha organizado dos reuniones en línea del comité que preside y ha avanzado en los proyectos que el comité desarrolla, entre los cuales destaca la realización de un seminario sobre transición energética destinado a jóvenes profesionales portuarios, que tuvo lugar del 19 octubre al 4 de noviembre 2021.



Medcruise

Miembro activo de la asociación.

El Port ha participado en todas las asambleas y grupos de trabajo que organiza la asociación de los puertos de cruceros del Mediterráneo.

Otras organizaciones con 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
- > World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC)

Organizaciones españolas

- > Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)
- > Federación Española del Café (FEC-ANCAFE)
- > Barcelona Logistic Center AEEPB
- > Asociación Española del Gas Natural para la Movilidad (GASNAM)
- > Barcelona-Cataluña Centro Logístico (BCL)



El ámbito relacional corporativo

Comunicación corporativa

Durante la pandemia el Port ha asumido plenamente y en todo momento su responsabilidad como infraestructura crítica necesaria para garantizar el correcto funcionamiento de las cadenas logísticas y proporcionar los servicios esenciales al tejido industrial y a los ciudadanos. La Dirección de Comunicación ha realizado una tarea exhaustiva continuada y dirigida a los medios de comunicación y a las redes sociales para **dar a conocer el papel del Port de Barcelona** como pieza clave para el correcto funcionamiento de la economía y una de las principales palancas para la recuperación económica.

El 2021 ha sido el año de la recuperación gradual de la normalidad, después de unos meses especialmente duros por la crisis sanitaria, económica y social. La Dirección de Comunicación ha seguido adaptándose a los cambios, con el fin de hacer llegar a las empresas y a la sociedad la información necesaria y siempre de la manera más adecuada. Aunque siempre que las circunstancias lo han hecho posible se ha optado por volver a los **formatos presenciales** o, en algunos casos, **híbridos**, algunos acontecimientos

(ruedas de prensa, entrevistas o jornadas de difusión) se han celebrado todavía en **formato en línea**. En los momentos en que la evolución de la pandemia así lo ha aconsejado, el formato telemático ha permitido alcanzar un doble objetivo: mantener el contacto directo entre los responsables del Port y los periodistas; y mantener los actos organizados por el Port cumpliendo con las medidas sanitarias de distancia social. Las soluciones tecnológicas han posibilitado, por ejemplo, la celebración de la Misión Empresarial y el SmartPorts: Piers of the Future.

A lo largo de este ejercicio, aparte de impulsar todavía más la cuenta de **Twitter**, se ha estrenado la nueva cuenta del Port en la red social **Instagram** y se ha incrementado la producción de **material audiovisual**, ya sea de producción propia como de externa. Es el caso de la elaboración de siete cápsulas de los videos del Plan Estratégico 2021-2025 en diferentes idiomas; el video de los primeros cruceros en el Port de Barcelona después del paro del sector por la pandemia; o el video de la llegada de las nuevas grúas súper post panamax en la terminal BEST. También se ha

creado contenido audiovisual destinado a las diferentes redes sociales de la organización y se han elaborado videos u otros recursos audiovisuales para los diferentes departamentos.

Con respecto a contenidos, la Dirección de Comunicación ha seguido dando a conocer los hitos alcanzados en diferentes materias, como las infraestructuras, con el avance del Plan Director Urbanístico (PDU) de la Terminal Logística Intermodal del Port de Barcelona, que ordenará el futuro desarrollo ferroviario del área sur del puerto; o la inauguración de la plataforma logística desarrollada junto con el Puerto de Busan, ubicada en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), entre otros.

Relaciones institucionales

Desde el Departamento de Relaciones Públicas y Protocolo de la Autoridad Portuaria de Barcelona se ponen al alcance de la Presidencia y el resto de los departamentos de la APB los conocimientos en el ámbito de protocolo y de organización de acontecimientos empresariales e institucionales de todo tipo: reuniones, jornadas, foros, congresos, ferias y misiones comerciales. A lo largo de este ejercicio, el departamento ha mantenido los procedimientos de trabajo establecidos desde el inicio de la crisis sanitaria de la COVID-19, para garantizar en todo momento que las actividades desarrolladas cumplan con las medidas de

seguridad establecidas y se ha velado por la salud de todos los participantes y asistentes.

La evolución positiva de la pandemia ha permitido recuperar los niveles de actividad del año 2019, antes de la crisis sanitaria, cuando se habían registrado un total de 588 acciones. Un año más, gracias al formato híbrido y a las retransmisiones en directo de forma virtual, muchas actividades programadas se han podido realizar con éxito. La combinación de asistencia física y telemática ha hecho posible llegar a más público, y al mismo tiempo evitar aglomeraciones y velar por la salud de todos los participantes. El departamento ha trabajado intensamente para rediseñar actividades en estos formatos, con la colaboración del resto de la organización. El impacto directo conseguido gracias a la organización de visitas y actos desarrollados durante el 2021 ha estado cerca de **4.031 personas**. Hay que considerar, sin embargo, también el impacto indirecto conseguido gracias a la difusión en los medios de comunicación y las redes sociales, que han acercado estas actividades al sector portuario y a la ciudadanía.

El año 2021 merece una mención especial la celebración del acto de presentación del IV Plan Estratégico 2021-2025, el 13 de enero de 2021, en el auditorio de Fomento del Trabajo. Este acontecimiento ha sido un ejemplo de éxito en la realización de actos en *streaming*, es decir, con la retransmisión del acto en directo de forma virtual y la presencia de público desde casa.

Actuación de relaciones públicas y protocolo 2021



Actuación en comunicación corporativa 2021

140
notas de prensa difundidas

102
actos organizados

Datos de redes sociales



Twitter:
16.900
seguidores en total (dos perfiles)



Instagram:
1.160
seguidores



LinkedIn:
18.260
seguidores



Youtube:
750
suscriptores



Difusión del patrimonio cultural

Las líneas de actuación previstas en el Plan Estratégico del Departamento de Patrimonio Cultural buscan, entre otros, los siguientes objetivos: contribuir a la difusión del patrimonio marítimo y a su salvaguardia; transmitir los valores del Port mediante el legado histórico; y establecer sinergias con otras entidades con las que compartimos valores y finalidades. Durante el 2021 han destacado especialmente dos actuaciones concebidas con este espíritu:

> La exposición sobre el Port de Barcelona y el derelicto Barceloneta I

El Port de Barcelona ha trabajado juntamente con el Museo de Historia de Barcelona para hacer posible el proyecto de conservación-restauración y exposición de los restos del derelicto *Barceloneta I*. Este barco es un descubrimiento excepcional, un testigo que amplifica la importancia mercantil de Barcelona que, desde el siglo XIII, se ha mantenido como uno de los puertos principales en el comercio y la legislación marítima mediterránea.

Paralelamente a la exposición presencial al MUHBA, se ha ofrecido la exposición virtual "El puerto, una puerta abierta a Barcelona: el testigo del derelicto *Barceloneta I*", que ha puesto los contenidos al alcance de todo el mundo a través de la red.

> Visitas guiadas al muelle de Pescadores y la Lonja

Con motivo del Día de los Pescadores aproximadamente cincuenta visitantes han podido ver y vivir la llegada de las embarcaciones a puerto después de la pesca, conocer el ecosistema marino del Mediterráneo, diferenciar los sistemas de pesca y descubrir el funcionamiento de la subasta del pescado en la Lonja. La última parada del recorrido es la Torre del Reloj, todo un símbolo para el Port de Barcelona, de la que los participantes han podido conocer la historia y evolución.

Acción social

En el marco de las políticas de sostenibilidad social, el Port de Barcelona impulsa acciones, tanto dirigidas a la sociedad en general, como la Comunidad Portuaria o a determinados colectivos. Entre las desarrolladas en el 2021 destacan las siguientes:

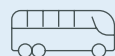
Iniciativas dirigidas a la ciudadanía y la Comunidad Portuaria



Publicación de la **Memoria de Sostenibilidad Sectorial 2020**, para informar a los grupos de interés y la sociedad en general.



Colaboración del Port de Barcelona con el proyecto **Joven Valor**, impulsado por la Fundació Catalana de l'Esplai (Fundesplai). Durante el año 2021 la infraestructura ha acogido jóvenes en situación de paro con contratos de doce meses, a cargo de la fundación, en el ámbito de la administración y la atención al cliente (ver apartado "El capital social" de esta memoria).



El Port de Barcelona y el Área Metropolitana de Barcelona han **ampliado la capacidad y el recorrido de la línea 88**, la única línea de transporte público que da servicio al recinto portuario. Así, se ha reducido el tiempo de paso de los autobuses y algunas de las expediciones de este servicio han prolongado su recorrido hasta la terminal BEST.



El Port de Barcelona ha nombrado a sus **embajadores de sostenibilidad**, representantes de empresas y asociaciones del Port que han destacado por su compromiso con la sostenibilidad y tienen el objetivo de difundir los valores de sostenibilidad entre las diferentes organizaciones y personas que integran la Comunidad Portuaria de Barcelona.



Firma del primer **acuerdo de colaboración entre el Port de Barcelona y la Asociación Española Contra el Cáncer (AECC)-Cataluña**, con el objetivo de darse apoyo mutuo y trabajar juntos en el reto de la lucha contra el cáncer. La firma se enmarca en el programa de empresa saludable "La Mar de Bien", de la Autoridad Portuaria de Barcelona.



Acuerdo de patrocinio entre el Port de Barcelona y la Cruz Roja Española en Cataluña, para dar continuidad a la colaboración histórica mantenida entre las dos entidades. Refleja la sensibilidad del Port por las tareas de carácter social, humanitario y de ayuda a los colectivos vulnerables.



En la decimosexta edición del **Contenedor Solidario del Port de Barcelona** se ha recaudado un total de 9.550 euros, que suponen 9.550 kg de alimentos, que unidos a los más 144 kg de los lotes de Navidad aportados hacen un total de 9.694 kg de alimentos recogidos para la Fundación Banco de los Alimentos de Barcelona, destinados a ayudar a personas en situación de precariedad alimenticia. A causa de la pandemia de la COVID-19, esta edición se ha vuelto a celebrar en formato exclusivamente en línea, a través de un espacio propio habilitado en las webs del Port de Barcelona y del Banco de los Alimentos y ha recibido un importante apoyo de toda la Comunidad Portuaria.



Dos actividades para niños de 4 a 12 años en la **Feria de Navidad del Port Vell** centradas en temas medioambientales: los estibadores y los barcos recolectores. Presencia también del Contenedor Solidario.



La **campana de Navidad de recogida de juguetes** impulsada por la Sección de Baile Deportivo del Port de Barcelona y en la que participa toda la Comunidad Portuaria ha recogido un total de 378 juguetes, que se han distribuido a diferentes fundaciones y asociaciones como el Casal Infantil de Drassanes, Cottolengo del Pare Alegre, Fundación Adra, Cabàs Solidari y Cruz Roja.



Servicios a la gente del mar

El Port de Barcelona pone especial cuidado a dar respuesta a las necesidades de este colectivo, que por sus condiciones y características de trabajo pasa largas temporadas fuera de casa y no siempre dispone de los servicios y el apoyo (laboral, económico y emocional) adecuados. Estas carencias se intentan paliar a través de Stella Maris i del Comité de Bienestar del Port de Barcelona.

APOSTOLADO DEL MAR - STELLA MARIS

Esta entidad ofrece apoyo y acompañamiento a las personas relacionadas con el mundo del mar que lo necesitan. El año 2021 ha seguido estando marcado por la pandemia. Hasta el verano no ha entrado ningún crucero a puerto y, cuando han empezado a hacerlo, la casi totalidad de las compañías han prohibido que sus tripulaciones bajaran a tierra, lo cual ha impedido el funcionamiento habitual de la oficina de Stella Maris en el muelle Adossat. En cuanto a los barcos de carga, se han realizado visitas a bordo, pero también en este caso a menudo las tripulaciones no han sido autorizadas a desembarcar, de manera que se ha registrado un importante descenso de pernoctaciones en la residencia de Stella Maris.

Principales servicios de Stella Maris, 2021

Servicio	Descripción	Datos 2021
Residencia	Posibilidad de pernoctación para trabajadores del mar, con condiciones especiales	5.717 pernoctaciones. 317 usuarios: 67% marineros mercantes; 12%, pescadores; y el resto, otros (familiares de marineros, estudiantes de náutica, buzo, etc.)
Visitas a los barcos	Para dar la bienvenida a las tripulaciones y explicar los servicios ofrecidos	2.178 visitas a barcos. Unos 30.000 tripulantes han recibido información, principalmente filipinos (28%), ucranianos (15%), rusos (9%), indios (9%) y turcos (6%)
Servicio de transporte de marineros	Prestado a través de las dos furgonetas de 9 plazas de las que se dispone actualmente, cedidas por la ITF	1.336 marineros usuarios del servicio de transporte
El Club	En este espacio los marineros pueden disponer de bar, juegos, conexión en internet, teléfono, cambio de divisa, capilla, biblioteca y bazar. También se ofrece asistencia y asesoramiento en general	1.155 marineros de diferentes nacionalidades han hecho uso: filipinos (47%), indios (16%), ucranianos (13%), rusos (6%) turcos (5%) y españoles (3%)
Oficina de la estación marítima - Asistencia a barcos de cruceros	Situada en la Estación Marítima Internacional C, dispone de dos líneas de teléfono, cuatro ordenadores con conexión a internet y <i>wifi</i> y está especialmente destinada a los tripulantes de los barcos de cruceros. Esta oficina no ha podido funcionar normalmente ya que, aunque en verano han empezado a volver los barcos de crucero, las tripulaciones en general no han sido autorizadas a bajar a tierra.	48 tripulantes atendidos Se ha podido organizar un solo partido de fútbol con 16 participantes. Se ha organizado una ceremonia religiosa para un tripulante del <i>Norwegian Star</i> .

Servicio	Descripción	Datos 2021
Asistencia social	Ayudas diversas a marineros y pescadores (pernoctaciones gratuitas, ayudas económicas, etc.)	4.650 euros en ayudas
Centro de los derechos del marinero	Formado por tres abogados, ofrece respuesta a posibles situaciones conflictivas de los marineros que escalan en el puerto. También promociona el conocimiento y la aplicación de las leyes que los amparan, sobre todo del OIT.	Las consultas han provenido principalmente de marineros extranjeros, básicamente de África y de América del Sur, que querían regularizar su situación

EL COMITÉ DE BIENESTAR DEL PORT DE BARCELONA

El Comité de Bienestar del Port de Barcelona está formado por representantes de las siguientes entidades: Autoridad Portuaria (que ostenta la presidencia), Corporación de Prácticos, Instituto Social de la Marina, Capitanía Marítima, Asociación de Consignatarios, Asociación de Empresas Estibadoras, Asociación de Capitanes, Sociedad General de Cabos y Oficiales de Máquinas, Remolcadores, ITF, Facultad de Náutica, Cofradía de Pescadores y Stella Maris (que ostenta la secretaría).

En el 2021 se han celebrado tres reuniones del Comité para proponer y hacer seguimiento de las actividades realizadas, entre las cuales destacan las siguientes:

XXXIV Jornadas de la Gente de Mar, celebradas la segunda semana de noviembre, han incluido las siguientes sesiones:

- > La vacunación de las tripulaciones
- > Sostenibilidad y diálogo con las religiones

Día de la Gente de Mar del OMI (25 de junio). Se ha hecho el siguiente comunicado por Twitter:

PortdeBarcelona

“El Comité de Bienestar del #PortdeBarcelona y el Centro @stellamarisbcn del Apostolado del Mar velamos a diario para las tripulaciones de los que atracan en nuestro puerto. ¡Este es el póster que, a partir de hoy, #DiadelaGenteDeMar, repartiremos para que siempre lo tengan presente! <https://t.co/1mUJ1aCpse>”

Welcome to the Port of Barcelona, seafarers!

The Port of Barcelona and Stella Maris are here to help

<p>Complimentary services</p> <ul style="list-style-type: none"> Bus service between the docks and Stella Maris (5 min. from Barcelona center) Ship's weighing and legal and social advice Religious services Entertainment: sport activities, excursions, table games, billiards, ping pong, board, magazines & more Wi-Fi, computer room & sim cards 	<p>Facilities</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accommodation for seafarers with capacity for 32 people • Computer room • Games room • Basketball court • Bar • Offices • Chapel
<p>In case of emergency</p> <p>Barcelona Port Police +34 932 234 662</p>	
<p>Contact</p> <ul style="list-style-type: none"> • Address Paseig de Jaume I Carrer, 51 08038 Barcelona. • Phone +34 934 431 043 +34 629 27 13 94 • Email stellamaris@stellamarisbarcelona.org 	

SCAN ME

STELLA MARIS
100 years

WWW.PORTDEBARCELONA.GAT WWW.STELLAMARISBARCELONA.ORG



El Port Vell

El Port de Barcelona abierto a la ciudadanía ocupa setenta hectáreas de superficie portuaria. Este territorio está gestionado desde 1988 por la Gerencia Urbanística Port Vell, una entidad pública constituida por la Autoridad Portuaria de Barcelona que, con la gestión del espacio público de esta zona asume, además de su conservación y mantenimiento, la responsabilidad de garantizar su plena y conveniente integración con el entorno ciudadano.

La mayor parte del Port Vell está destinada a sectores que están directamente relacionados con la Economía Azul y está considerado como un ámbito de desarrollo económico y social de la ciudad y como un eje vertebrador de su litoral. Al mismo tiempo, impulsa y favorece en su área las actividades que tienen como finalidad la innovación, la sostenibilidad, las nuevas tecnologías y la promoción de la cultura marítima.

El Plan Estratégico 2020-2025 del Port Vell define las líneas en las cuales la Gerencia basa el desarrollo de su actuación para este periodo.

PRINCIPALES ACTUACIONES Y ACONTECIMIENTOS 2021

Partiendo de estos objetivos, durante el año 2021 la Gerencia ha llevado a cabo diversos **proyectos de mejora del espacio público**, como la repavimentación del paseo de Ítaca o la ampliación y adecuación del trazado de la infraestructura ya existente del carril bici.

En esta línea también se han construido **siete nuevos ámbitos de zonas verdes de estancia** que ocupan una superficie de 3.000 m². Estas "islas climáticas" cuentan con un diseño de vegetación basado en la selección de plantas adaptadas al clima mediterráneo, un sistema de nebulización de agua que se activa secuencialmente durante los episodios de calor, un pavimento de bajo índice térmico capaz de disminuir la temperatura ambiente hasta 4°C y otros elementos nuevos de mobiliario urbano, que configuran espacios de estancia y de confort destinados a mitigar los efectos de altas temperaturas.

Por otra parte, el Port Vell ha seguido trabajando con las entidades vecinales y con las empresas concesionarias ubicadas en el territorio con el fin de dar apoyo a sus proyectos. En este sentido, se ha seguido colaborando con la iniciativa vecinal **Mesa de Empleo** del barrio de la Barceloneta y promocionando entre las empresas la contratación de proximidad.

Aun teniendo en cuenta que este ha sido un ejercicio todavía marcado por la pandemia y que las medidas dictadas por las autoridades sanitarias para la contención de la COVID-19 han restringido las actividades en los espacios públicos, el Port Vell ha colaborado y dado **apoyo a acontecimientos organizados por los clubs deportivos** ubicados en el territorio, como la Travesía Nadando en el Port de Barcelona, la Regata Internacional de Remo y la Copa Nadal de Natación, siguiendo todas las normativas vigentes.

También se ha colaborado en la celebración de las **fiestas de la Mercè**, así como con las de la Barceloneta, organizadas por la Asociación de Vecinos de este barrio. Y se ha participado en los actos que se celebran en honor de la patrona de la Rambla, la Virgen del Roser, organizados por los Amigos de la Rambla.

Además, en los espacios del Port Vell han tenido lugar **acontecimientos** como el Salón Náutico Internacional de Barcelona y la Semana del Libro en Catalán, y se han instalado y ofrecido sus **espectáculos** el Circo Histórico Raluy, el Circo Mystike y el Circo Legacy Raluy.

Del 9 de diciembre hasta el 6 de enero, el muelle de la Fusta ha acogido la tercera edición de la **Navidad en el Port**, que ha contado con iluminación navideña a lo largo de todo el muelle y ha estado dinamizada con la participación de las entidades musicales de los barrios del entorno. Este proyecto se ha sumado a las actividades que la ciudad programa en estas fechas y se ha consolidado como una de las ferias navideñas tradicionales de Barcelona.

Ejes básicos del Plan Estratégico 2020-2025 del Port Vell



07

EL VALOR MEDIOAMBIENTAL

142

143





El Port de Barcelona es consciente de los impactos que la actividad portuaria tiene en su entorno y la necesidad de prevenir o minimizar al máximo estas afecciones. Por este motivo, vela y trabaja con toda la Comunidad Portuaria para reducir su huella ambiental.

El compromiso medioambiental del Port de Barcelona se refleja en muchas actuaciones y actitudes, quedando patente con la adhesión al Pacto Mundial de las Naciones Unidas y al

European Green Deal y los hitos alineados con estos. Y, más directamente, al enfoque global y al objetivo medioambiental de **descarbonización** establecido en el IV Plan Estratégico del Port de Barcelona (2021-2025). En este sentido para avanzar en la descarbonización el Port se ha marcado el objetivo de **reducir los gases de efecto invernadero** en un 50% hasta el 2030 y de prácticamente un 100% en el 2050, y apuesta por la **transición energética** para producir y consumir energía limpia.

Orientación a los ODS



Aunque este objetivo está centrado en la accesibilidad al agua potable y el saneamiento de aguas en países en vías de desarrollo, no puede dejarse de mencionar el esfuerzo del Port en la prevención de vertidos y la limpieza de las aguas portuarias.

37 toneladas de residuos flotantes recogidos y retirados de la lámina de agua

Control y seguimiento de la calidad del agua y de los sedimentos



El Port apuesta por la eficiencia energética y la generación de renovables, así como 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.

Pruebas piloto de comunidades energéticas de consumo compartido de energía fotovoltaica

143.000 m³ de gas natural licuado suministrado a barcos propulsados por gas, del 2017 al 2021



El Port y su Comunidad Portuaria están comprometidos a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y están atentos a todos los riesgos medioambientales que puede derivar el calentamiento global.

110 millones de euros para proyectos de electrificación de muelles hasta el 2030

968 millones de euros de ahorro en el coste de las externalidades negativas en 2021 gracias a la estrategia para promover la intermodalidad

Adhesión del Port al programa World Ports Climate Action Plan (WPCAP) con la intención de liderar la descarbonización

Adhesión de la Autoridad Portuaria de Barcelona a los Acuerdos Voluntarios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la Oficina Catalana de Cambio Climático



La prudente gestión del mar es esencial para un futuro sostenible. Cuidar el mar es cuidar la actividad portuaria.

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

Seguimiento de la calidad del agua y de los sedimentos

Vigilancia de las comunidades bentónicas de los sedimentos portuarios de declaración ambiental

Los datos de esta sección también dan respuesta a los siguientes ODS:



Sobre los datos

Los datos que se incluyen en este apartado proceden de los sistemas de control de la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) y se reportan periódicamente en la web del Port de Barcelona. También se puede consultar de forma más detallada en la Declaración Ambiental del sistema de gestión ambiental "Rumbo a la sostenibilidad. Descarbonización y transición energética (gestión ambiental verificada)".



EL MODELO ESTRATÉGICO

El modelo estratégico medioambiental del Port de Barcelona se enfoca en la búsqueda de una mayor sostenibilidad de la actividad, a partir sobre todo de la contribución a la descarbonización, pero también de la mejora de calidad de las aguas, el aire y los suelos portuarios y la gestión adecuada de los residuos y de la biodiversidad.

En el 2021 el Port de Barcelona ha revisado su política ambiental, un decálogo que ratifica su compromiso con la sostenibilidad ambiental.

Compromiso del Port de Barcelona en materia de sostenibilidad medioambiental

- 1 Tener un adecuado programa de gestión ambiental que guíe y mejore nuestro ejercicio ambiental, que impulse la descarbonización para hacer frente al cambio climático, la transición energética, la economía circular y la protección de la biodiversidad.
- 2 Mantenernos informados y cumplir con la legislación ambiental vigente y otros requisitos ambientales a los que estamos suscritos.
- 3 Trabajar para prevenir accidentes ambientales y mantener un alto nivel de preparación para reducir los efectos de cualquier incidente o accidente que pueda ocurrir.
- 4 Utilizar los recursos de la forma más eficiente posible, procurando reducir el consumo de los no renovables, el consumo de energía, las emisiones de CO₂ y otras emisiones contaminantes como las partículas.
- 5 Influenciar, recibir peticiones y cooperar con clientes, proveedores, autoridades y otros participantes para cumplir con nuestra política ambiental y comunicarnos de forma efectiva con la comunidad local y las organizaciones relevantes en sus programas ambientales.
- 6 Comprar productos y servicios que en su producción, utilización y destrucción reduzcan al mínimo el efecto ambiental negativo.
- 7 Proporcionar a todos los empleados formación sobre temas ambientales para que se consideren agentes activos frente a la protección del medio ambiente y la sostenibilidad en su trabajo diario.
- 8 Asegurar que se implementen los recursos necesarios para cumplir estos objetivos, el mantenimiento de nuestro sistema de gestión ambiental y su certificación.
- 9 Poner a disposición de las partes interesadas información validada en estos ámbitos y publicar anualmente una declaración ambiental.
- 10 Asegurar que toda nuestra acción se desarrolla en el marco del IV Plan Estratégico del Port y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

Compromiso firmado por José Alberto Carbonell, director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona (revisión: abril 2021)

El compromiso ante el cambio climático

Se estima que el conjunto de la actividad en los espacios del Port de Barcelona emite unas 315.000 toneladas anuales de CO₂, de las cuales cerca del 70% proceden de los barcos (fondeo, maniobra y estancia en puerto), alrededor del 25% corresponden al consumo eléctrico de las instalaciones del recinto, y el resto procede de las emisiones de vehículos, maquinaria de terminal e industria.

Descarbonización y transición energética

El Port de Barcelona es consciente del rol protagonista que le corresponde en la **descarbonización** del transporte marítimo y de la actividad portuaria y por eso en su **IV Plan Estratégico (2021-2025)** incorpora y se orienta hacia los objetivos fijados tanto por los Acuerdos de París de la Unión Europea como por la Organización Marítima Internacional (OMI), que previene para el sector marítimo una reducción de las emisiones de CO₂ del 50% para 2050, en relación con las de 2008.

En el Plan Estratégico el compromiso del Port se concreta en el objetivo de disponer en 2030 de **infraestructura eléctrica para la conexión de los barcos a los muelles** de las estaciones de crucero, la terminal de contenedores del muelle Prat y las estaciones marítimas de ferris. Un hito que supondrá reducir aproximadamente el 40% de las emisiones de CO₂ y de NOx en el entorno portuario y, por tanto, una aproximación decidida a la descarbonización y la mejora de la calidad del aire.

Para reducir las emisiones de efecto invernadero también es primordial el proceso de **transición energética hacia un nuevo modelo energético**, que se basa en las energías renovables, el almacenamiento de energía y una red eléctrica inteligente para dar respuesta a nuevos consumos con una gestión óptima y de consumo compartido.

La generación eléctrica a partir de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las edificaciones e instalaciones tiene un potencial de unos 92 MW de potencia pico y una producción de unos 120 GWh anuales y debe permitir suministrar energía a los muelles electrificados e instalaciones portuarias.

Sistema de gestión ambiental

El Sistema de Gestión Ambiental (SGA) del Port de Barcelona abarca los espacios y actividades que controla y desarrolla la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB).

La gestión ambiental del Port de Barcelona cumple con la legislación vigente, y su sistema de gestión está certificado según la norma ISO 14.001: 2015 y registrado en el registro EMAS europeo, así como también certificado según el estándar sectorial Port Environmental Review System (PERS) de la European Sea Ports Organisation (ESPO).

LA PLANIFICACIÓN Y ACTUACIÓN MEDIOAMBIENTAL

En el marco del Sistema de Gestión Ambiental, el Port de Barcelona ha fijado el Programa de Medio Ambiente 2021, que establece objetivos y metas para los aspectos significativos y para cuestiones relevantes detectadas en el análisis de contexto y de riesgos y oportunidades. El seguimiento de su avance y grado de cumplimiento se realiza a través del Comité de Medio Ambiente.

Además, también ha seguido los parámetros de planes y programas específicos.

Planes y programas medioambientales específicos

- > Programa de Seguimiento de la Calidad de las Aguas
- > Plan de Mejora de la Calidad del Aire
- > Plan Interior Marítimo de Contención de Vertidos (PIM)
- > Planes de Emergencia y Autoprotección
- > Plan de Recepción de Residuos de Barcos
- > Plan de Comunicación Medioambiental

HITOS AMBIENTALES 2021

- > Aprobación del Plan de Electrificación de los Muelles del Port.
- > Finalización de los proyectos europeos de gasificación de la movilidad en el Port e inicio de nuevo proyecto para construcción de gabarra portuaria de GNL.

Objetivos medioambientales 2021 y actuaciones realizadas



CAMINO HACIA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Mejorar la eficiencia energética en la APB un 30% en el 2030, en relación con el 2008, y disponer de 50 MWp instalados de energía fotovoltaica en el Port.

Mejorar la eficiencia energética en un 5% en el 2021:

- > Remodelación del edificio ASTA (2021-2024). *La obra se ha iniciado en el segundo semestre del 2021.*
- > Mejoras de eficiencia eléctrica e instalación de placas fotovoltaicas (FV) en el edificio PIF. Reducir un 25% el consumo eléctrico del PIF (2021-2022). *Se han instalado placas FV y mejoras de eficiencia energética.*

Potenciación de la instalación de renovables en cubiertas de concesiones:

- > Obligación en contratos de concesión para autoconsumo y reserva de uso cubierta (2021). *Se han realizado 7 proyectos de instalación de placas FV en concesiones.*

Modelo de consumo compartido en zona portuaria:

- > Desarrollo del modelo de consumo compartido en la zona portuaria (2021-2022). *Se está realizando el análisis de posibles modelos de consumo en varios escenarios.*



RESPUESTA A LA EMERGENCIA CLIMÁTICA

Reducir las emisiones de GEI más de un 50% en el 2030, en relación con el 2008.

Promoción de nuevos combustibles limpios:

- > Elaboración de un proyecto orientado a estimular la demanda de H2 en transporte portuario (2021). *Estudio de ofertas para transformar un "straddle carrier" en H₂.*

Inventario de emisiones de GEI de la actividad portuaria:

- > Inventario de emisiones de buques (2021-2022). *Revisión del inventario para próxima modelización.*
- > Inventario de emisiones en suelo (2021-2022). *Estudio del alcance.*



MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DEL ENTORNO PORTUARIO

Reducir las emisiones de NOx más del 50% en el 2030, en relación con el 2008.

Actualización del Plan de Mejora de la Calidad del Aire del Port:

- > Sustitución de vehículos por unidades híbridas o gas/gasolina (2021). *En total 10 vehículos sustituidos (ver apartado "El medio atmosférico" de esta memoria para más detalles).*
- > Plan de Movilidad del Personal de la APB. *Encuesta, estadísticas y primeras propuestas realizadas.*

Plan de electrificación de barcos:

- > Desarrollo de pilotos en Terminal Ferry y BEST. *Inicio de licitación del piloto de BEST.*

Promoción del GNL como combustible de movilidad:

- > Finalización de los proyectos. Piloto de "straddle carrier" propulsado por gas natural. *Proyecto finalizado: ejecución y comunicación del piloto.*



MEJORA DE LA RESPUESTA ANTE VERTIDOS ACCIDENTALES A MAR

Conseguir una Calidad Buena en el Plan de Seguimiento 2025.

Mejora de la respuesta frente a los vertidos accidentales al mar:

- > Incorporación de nuevos medios de respuesta en la dársena Prat y aguas exteriores. *Incluido en Plan Interior Marítimo 2020; en proceso de aprobación de la Dirección General de la Marina Mercante.*

Sistema de calidad de las aguas:

- > Implantación de la ROM 5.1. *Propuesta del sistema de gestión, ya implantada ad hoc*



COMUNICAR MÁS

- > Nuevas iniciativas para incentivar la participación interna en el 2021. *Iniciativa EcoTrivial con 39 participantes y participación en la Semana de la Movilidad Sostenible Europea.*

- > Actualización de materiales y contenidos para la comunicación externa. *Actualizaciones de materiales de difusión de la Declaración Ambiental: vídeo y cuadráticos.*



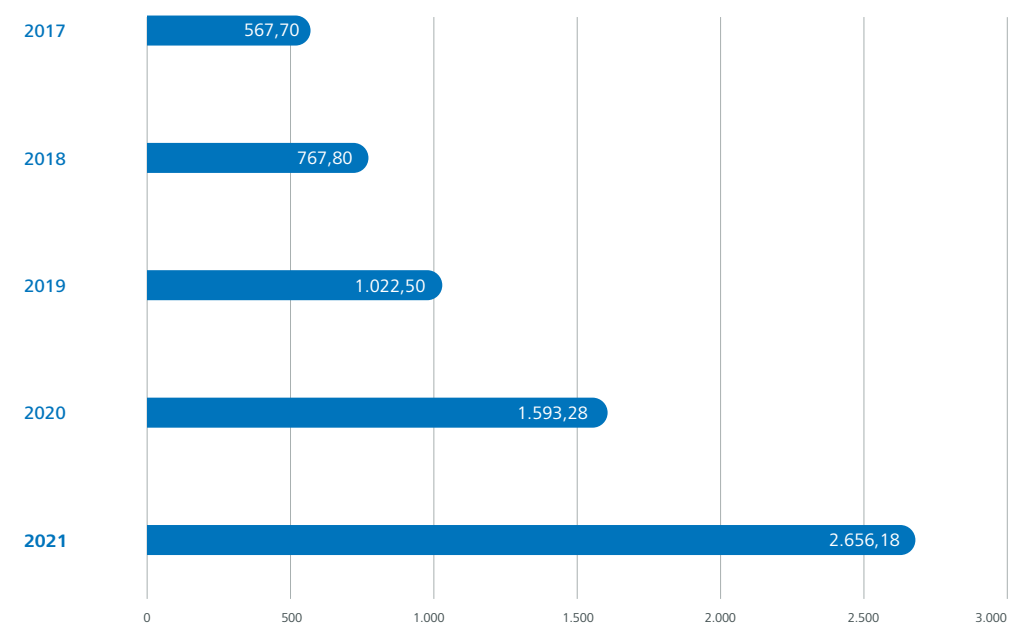
Gasto e inversión medioambiental

En el ejercicio 2021, la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha ejecutado para actuaciones medioambientales un **presupuesto de 548.574 euros**, sin incluir las partidas de personal. Se trata del coste del ejercicio de las funciones y actividades que le corresponde llevar a cabo en su rol de gestión de los espacios portuarios y de la estrategia.

Pero, además, para incentivar mejoras en la sostenibilidad global del Port, la **APB bonifica las inversiones ambientales que realizan las empresas concesionarias**. En este ejercicio, las inversiones totales realizadas por las concesiones para obtener las bonificaciones han ascendido a 2,7 millones de euros.

Evolución de la inversión ambiental bonificada (miles de euros), 2017-2021

● Volumen total de inversiones ambientales con cargo a concesiones



DESEMPEÑO Y CONTROL AMBIENTAL

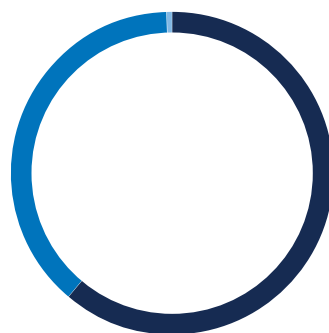
A continuación, se muestran los datos e indicadores básicos relacionados con los aspectos ambientales directos e indirectos más significativos. También las actuaciones de control que se ejecutan para garantizar una minimización de los impactos.

Uso de recursos naturales

Consumo de agua

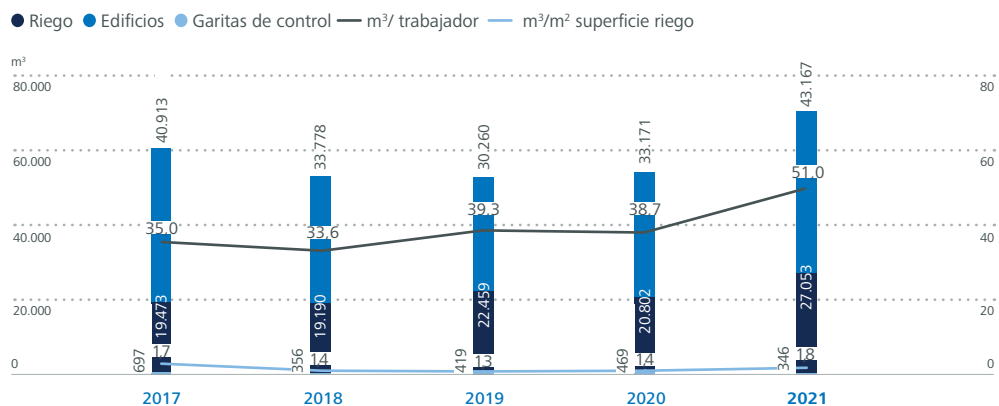
El agua de abastecimiento proviene de las compañías públicas de Aigües de Barcelona y Aigües del Prat. Del **consumo total de 70.566 m³**, el principal es el dedicado a riego de zonas verdes y jardinería, lo que representa un 61% del total. Este valor ha aumentado sobre todo a causa de un verano muy seco, con registros de lluvia muy inferiores a la media. Con el fin de reducir los volúmenes de riego, se opta por especies vegetales, césped y sistemas de riego avanzados.

Distribución del consumo de agua de la APB por usos (m³), 2021



	m ³
● Riego	43.167
● Edificios	27.053
● Garitas de control	346
Total	70.566

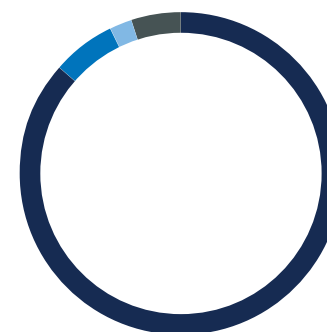
Evolución del consumo de agua de la APB, por usos (m³), 2017-2021



Consumo de energías

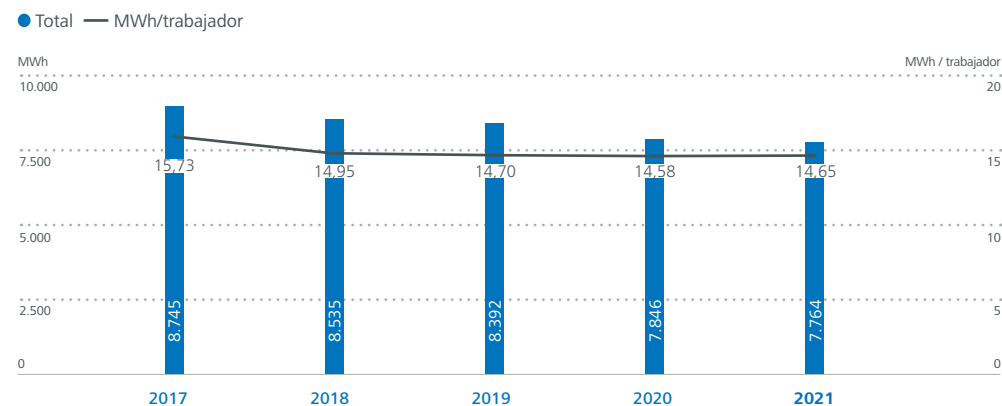
El consumo energético total de la APB en el 2020 ha sido de **7.764 MWh**. El principal consumo corresponde al eléctrico (un 87%) principalmente por el suministro eléctrico de los edificios.

Distribución del consumo energético de la APB por tipo (MWh), 2021



	MWh
● Electricidad	6.719
● Gasóleo	493
● Gasolina	173
● Gas natural	372
Total	7.764

Evolución del consumo energético (MWh), 2017-2021



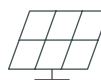


CONSUMO DE ELECTRICIDAD

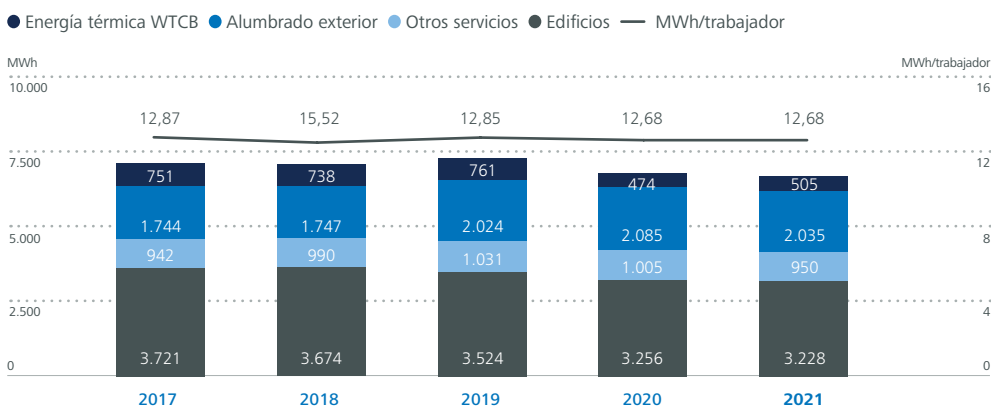
En 2021 se ha reducido ligeramente el consumo total eléctrico y la mayor parte se ha destinado a edificios y alumbrado exterior. La APB aplica medidas de eficiencia energética para reducir estos consumos como la modernización de la red de alumbrado público, el cambio a tecnología LED y mejoras en climatización.

100%

de la electricidad suministrada en la APB es de origen renovable desde enero del 2017.



Evolución del consumo de electricidad de la APB por usos (MWh), 2017-2020

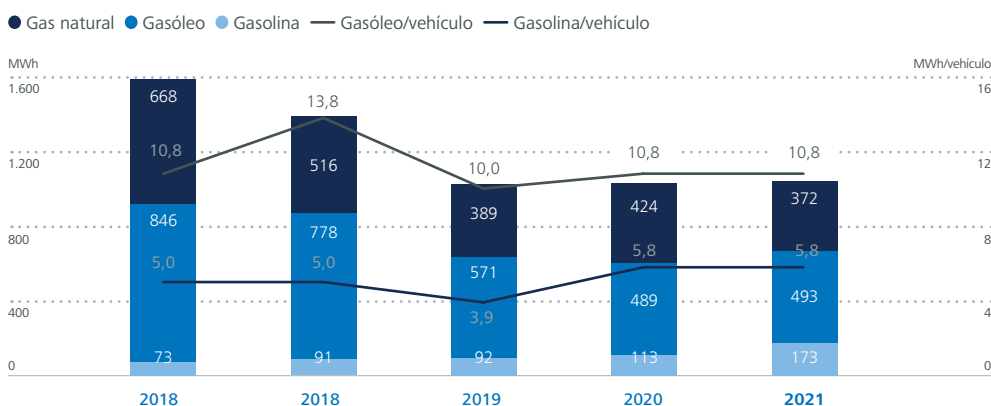


CONSUMO DE COMBUSTIBLES

El único consumo de gas natural que existe es para calefacción y agua caliente sanitaria (ACS) en el edificio ASTA y este ejercicio se ha reducido un 12%, previsiblemente porque el invierno ha sido menos riguroso. Por su parte, ha aumentado un 53% el consumo de gasolina.

un 12%, previsiblemente porque el invierno ha sido menos riguroso. Por su parte, ha aumentado un 53% el consumo de gasolina.

Evolución del consumo de combustibles de la APB por usos (MWh), 2017-2021

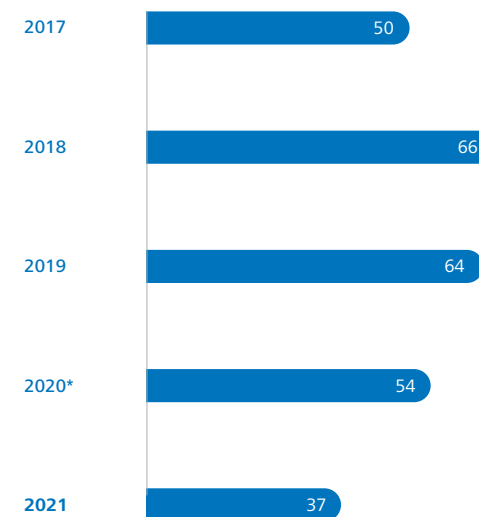


Incidencia sobre el entorno y actuaciones de mejora

A continuación, se detallan los principales indicadores de la incidencia de la actividad portuaria sobre su entorno y las herramientas del Port de Barcelona para su control y minimización.



Residuos recogidos de la lámina de agua (toneladas), 2017-2021



* Excluida la recogida excepcional con motivo del temporal Gloria 2020

RED DE SANEAMIENTO

La red de saneamiento del Port, con más de 30 km de colectores y 16 estaciones de bombeo, recoge las aguas residuales de la actividad portuaria y, a través de 14 puntos de conexión, las conduce a los grandes colectores metropolitanos que las llevan a las estaciones de tratamiento del Llobregat y del Besòs. El funcionamiento de esta infraestructura, unida a la disminución de las descargas del sistema unitario de la ciudad de Barcelona en casos de lluvia, ha permitido mejorar sustancialmente la calidad de las aguas portuarias gracias a la reducción de las aportaciones de materia orgánica y contaminantes.

Tipología de residuos recogidos del agua (%), 2021



● Plásticos	44%
● Materia orgánica	17%
● Madera	26%
● Otros	13%

SERVICIO DE LIMPIEZA DE LAS AGUAS PORTUARIAS

El Port presta un servicio de recogida y retirada de residuos flotantes de la lámina de agua todos los días del año y en horario diurno. Durante el 2021 el porcentaje más elevado de residuos recogidos corresponde a plásticos, seguidos de madera.

SEGUIMIENTO DE LA CALIDAD DEL MEDIO MARINO

Durante el 2021 el Port de Barcelona ha continuado la vigilancia de la calidad del medio marino a través de campañas periódicas de toma de muestras de agua y de sedimentos y la medida de bioindicadores.

La labor de control de la **calidad del agua** se realiza en colaboración con la Agencia Catalana del Agua, en cumplimiento de la Directiva Marco del Agua y dentro del Plan de Vigilancia de las Masas de Agua Litorales de Catalunya. De los datos obtenidos se extrae que los principales contaminantes son derivados de la actividad nauticoportuaria y de la presión antrópica urbana, con algunos factores fuera del ámbito de gestión portuaria. Por lo general, y a pesar del aumento de la actividad portuaria, se aprecia una estabilización o mejora de los datos en los últimos años.

En cuanto a la vigilancia de la **calidad de los sedimentos**, cabe destacar que, en los dragados necesarios para la actividad portuaria, el Port vela por la caracterización de los sedimentos retirados y los deposita en un destino adecuado, de acuerdo con las directrices del Ministerio de Fomento. Además, todas las obras que implican el dragado están sometidas a una vigilancia ambiental estricta e independiente que asegura la correcta gestión de los sedimentos dragados en función de su grado de contaminación.

Uno de los indicadores del estado de salud y de la calidad ambiental de los sedimentos del fondo marino son las **comunidades bentónicas** o conjunto de seres vivos que habitan en ellos. Los principales bioindicadores que las definen evolucionan positivamente desde que se empezó a realizar su seguimiento, en 1998.

Parámetros fisicoquímicos de las aguas portuarias, 2019-2021

	2019		2020		2021	
	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores
Temperatura (°C)	17,88	17,86	18,22	18,53	17,94	17,96
Salinidad (PSU)	38,076	38,040	37,743	37,619	38,045	37,822
Turbidez (FTU)	0,65	2,74	1,30	4,02	1,06	3,79
Densidad (kg/m ³)	1.027,762	1.027,764	1.027,243	1.027,090	1027,53	1027,35
Clorofila (µg/l)	1,00	2,13	1,21	2,01	0,87	1,51
MES (mg/l)	2,08	7,12	0,83	3,96	0,83	3,39
Media oxígeno disuelto (mg/l)	5,6	5,6	4,8	4,6	6,18	5,68
Media saturación OX (% saturación)	80,4	78,5	82,4	80,9	81,21	74,34

Evolució de les comunitats bentòniques, 2019-2021

	2019		2020		2021	
	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores	Aguas exteriores Zona II	Aguas interiores
Riqueza (taxones/800 cm ²)	43	46	59	39	75	50,2
Abundancia (individuos/800 cm ²)	170	302	210	222	749	525,2
Diversidad de Shannon (H')	3,1	2,75	3,5	2,78	2,54	2,86





El medio atmosférico

La estrategia para la reducción de las emisiones de gases contaminantes y partículas en suspensión está definida en el **Plan de Mejora de la Calidad del Aire del Port de Barcelona**, aprobado en el 2016, que reúne un total de cincuenta y tres acciones concretas y específicas para la reducción de emisiones contaminantes y partículas en suspensión.

Desde 2019 el Port trabaja en una actualización del Plan, que estará alineada con los planes de actuación de la Generalitat y del Ayuntamiento de Barcelona para la Zona de Protección Especial del Ambiente Atmosférico por NO_x y PM₁₀, y que se prevé presentar en 2022. La principal acción incorporada en el Plan ha sido la **electrificación de los principales muelles** para poder conectar los barcos mientras hacen escala en Barcelona y evitar las emisiones de motores auxiliares.

Vigilancia de la calidad del aire

Para realizar el seguimiento y control de la calidad del aire, el Port de Barcelona dispone de la siguiente infraestructura:

- > Una **red meteorológica con siete estaciones** con sensores de velocidad y dirección del viento; tres de ellas equipadas también con sensores de lluvia, temperatura, humedad relativa, presión atmosférica y radiación solar.
- > Una **red de captadores de alto volumen (CAV) con cinco estaciones**: todas ellas dotadas con equipos de medida de partículas en suspensión PM10 (partículas en suspensión de diámetros inferiores a 10µm) y tres de ellas con equipos captadores para PM_{2,5}.
- > **Tres estaciones automáticas** para medir contaminantes gaseosos, como los óxidos de nitrógeno y dióxido de azufre.

Indicadores de la calidad del aire

EMISIONES DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

Según las estimaciones, que la Autoridad Portuaria revisa y actualiza cada pocos años, las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes provenientes de los buques son las más significativas de la actividad portuaria y representan más del 95% del total de emisiones de óxido de nitrógeno y partículas en suspensión. La metodología de medida ha sido consensuada con el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya.

Considerando las emisiones de la ciudad y de su entorno, las emisiones del Port representan un 6,9% de la contaminación del aire de la ciudad por NOx y un 1,6% por PM₁₀.



Emisiones de la actividad portuaria (toneladas)

Fuente emisora	NO _x	PM ₁₀	PM _{2,5}
Barcos comerciales			
Portacontenedores	1.793,22	101,03	90,17
Transbordadores	908,04	51,55	45,72
Tanques	287,89	15,93	14,27
Pasaje (cruceros)	576,69	29,76	26,38
Ro-ro	199,55	12,49	11,14
Car-carrier	223,98	11,1	9,88
Graneleros	309,81	12,45	11,02
Yates	207,85	7,06	6,13
Lo-Lo	45,31	1,96	1,72
Petroleros	1.030,56	56,92	51,39
Otros	3,07	0,29	0,26
Total	5.585,97	300,54	268,08
Barcos auxiliares			
Remolcadores	235,95	4,51	4,21
Prácticos	25,51	0,49	0,45
Amarradores	3,69	0,07	0,07
Gabarras de búnkering	39,69	3,54	3,51
Total	304,84	8,61	8,24
Maquinaria de terminales			
Maquinaria auxiliar suelo	135,52	8,62	8,62
Tráfico viario			
Vehículos de turismo	8,67	0,56	0,38
Furgonetas (LDV)	4,67	0,25	0,17
Camiones (MDV)	10,65	0,32	0,23
Camiones (HDV)	153,71	3,53	2,75
Autocares	8,22	0,25	0,21
Motos	0,66	0,06	0,05
Total	186,58	4,97	3,79



INMISIONES DE GASES CONTAMINANTES

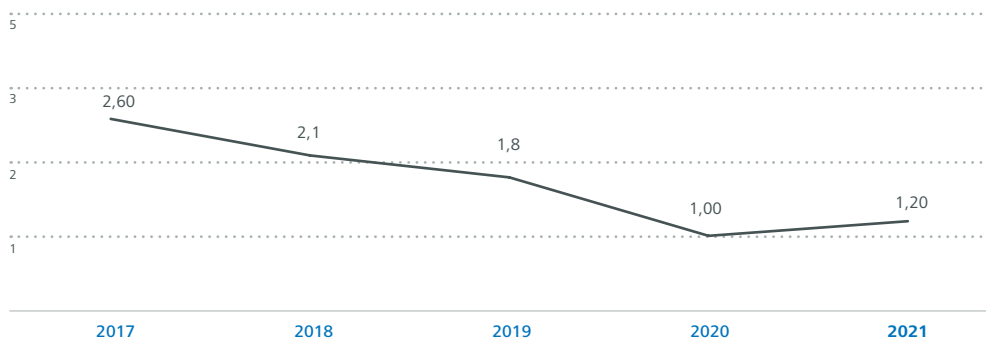
En el 2021 se ha registrado un incremento de los valores de inmisión de contaminantes en el Port, debido a la recuperación del tráfico de barcos después de la pandemia. Sin embargo, la calidad del aire del entorno portuario muestra una mejora desde inicios de los años 2000, cuando se empezó a realizar el seguimiento de los niveles de inmisión de los principales gases contaminantes.

Los niveles de concentración de **dióxido de azufre (SO₂)** presentan incrementos respecto al 2021 debido al aumento de la actividad, pero se

mantienen por debajo de los niveles prepandemia y son bajos si se tiene en cuenta que la normativa actual europea fija un umbral máximo de 125 µg/m³ de media diaria, que no puede superarse más de tres días al año. En la mejora influye la obligatoriedad para los barcos desde el 2020 de utilizar combustibles con menor contenido de azufre en masa (del 3,5% al 0,5%) durante la navegación.

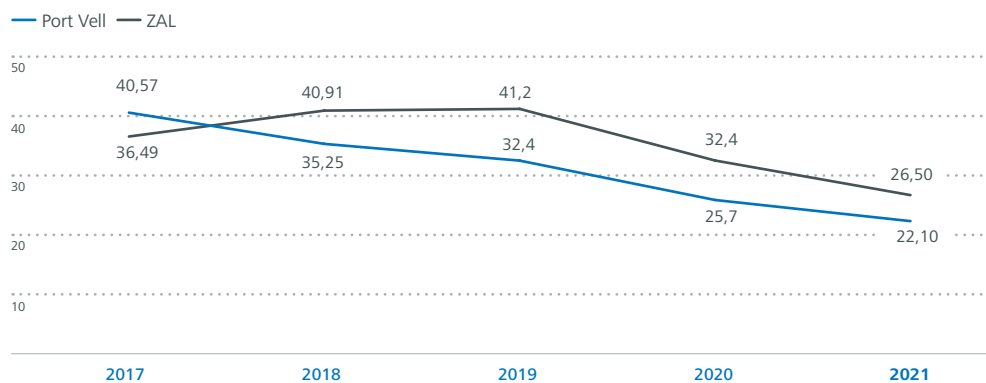
Los valores de **óxido de nitrógeno (NO₂)** y de concentración de **partículas PM₁₀** se han reducido y se mantienen dentro de los límites aceptables.

Concentración media de SO₂ en el Port* (µg/m³), 2017-2021

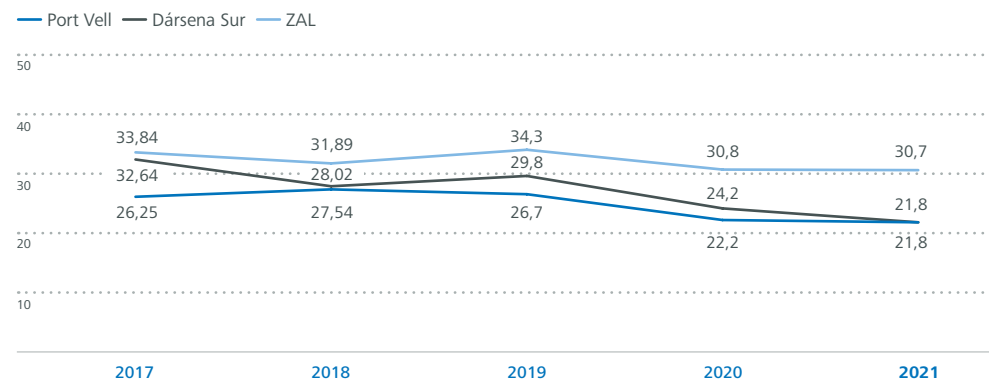


* Dársena Sud.

Concentración media de NOx en el Port (µg/m³), 2017-2021



Concentración media de PM₁₀ en el Port (µg/m³), 2017-2021



ACTUACIONES PARA LA MEJORA DEL MEDIO ATMOSFÉRICO

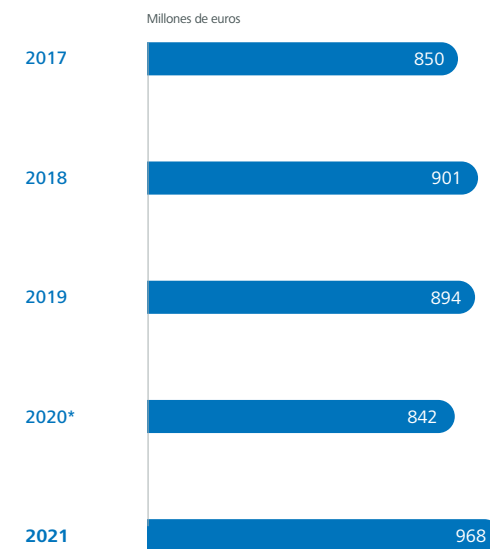
La Autoridad Portuaria de Barcelona lleva a cabo diversas actuaciones para contribuir directa o indirectamente a reducir las emisiones de su actividad y trabajar para la mejora continua de la calidad del aire en el Port y su entorno.

El impacto de la estrategia intermodal

Desde hace años el Port apuesta por la intermodalidad para el transporte de mercancías hasta o desde el Port. El uso del ferrocarril y la navegación de corta distancia (*short sea shipping*), sobre todo las autopistas del mar, no sólo contribuye a la ampliación del *hinterland* del Port de Barcelona, sino que reducen la emisión de gases y partículas contaminantes y permiten conseguir cadenas logísticas más sostenibles.

La estrategia intermodal del Port ha representado en el año 2021 **un ahorro de 968 millones de euros en el coste de las externalidades negativas** (contaminación atmosférica, calentamiento global, ruido, accidentes, congestión y coste de la infraestructura), que habría supuesto el mismo volumen de carga transportado por carretera.

Ahorro en externalidades por uso de ferrocarril y SSS (millones de euros), 2017-2021*



* En el 2021 se han recalculado los datos históricos para incluir tráficos ferroviarios que no se habían incorporado



La promoción de la gasificación

El Port de Barcelona ha sido pionero en el Mediterráneo en la promoción el uso de gas natural licuado (GNL) como combustible alternativo y limpio para la movilidad de las mercancías por vía marítima y terrestre. El **Plan de Mejora de la Calidad del Aire** incluye acciones y proyectos (ver apartado "Ayudas económicas recibidas" del capítulo 5) encaminadas a este objetivo y articuladas en torno a **cuatro ejes de actuación**: disponer de infraestructuras adecuadas para el suministro de GNL a barcos y camiones; regular estas operaciones para garantizar su seguridad y armonización con las demás regulaciones; promover proyectos piloto que evidencien su viabilidad; y bonificar los barcos que utilicen GNL para incentivar su uso.

A finales del 2021 la situación del uso de GNL por parte de barcos de Barcelona es la siguiente:

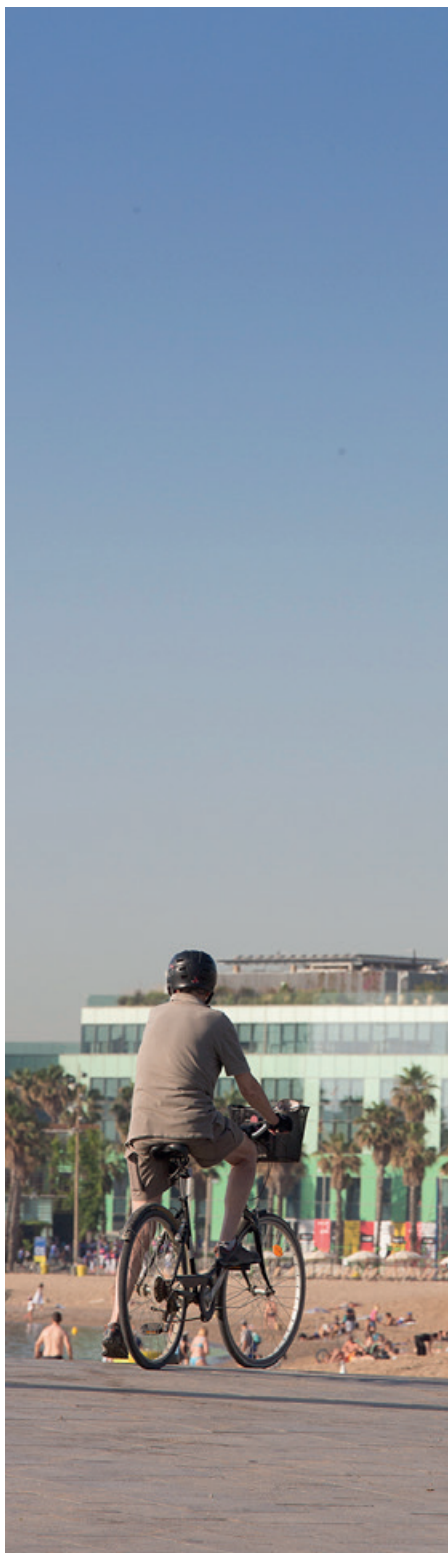


7 ferris de Baleària tienen autorización para suministro de GNL en modalidad *truck-to-ship* (desde camión).

5 cruceros de Carnival tienen autorización para suministro de GNL en modalidad *ship-to-ship* (desde gabarra).

En este ejercicio ha destacado el suministro extraordinario de bioGNL en el ferry *Eleanor Roosevelt*, de Baleària, en su viaje inaugural en el Port de Barcelona.

Desde el 2017 en el Port de Barcelona se han suministrado unos **143.000 m³ de GNL a barcos**, 54.000 m³ desde camión cisterna (modalidad TTS) y 89.000 m³ desde gabarra (modalidad STS). Además, el Port dispone desde el 2018 de una estación para el suministro de GNL y gas natural comprimido (GNC) para camiones y vehículos ligeros.



Servicios y volumen de GNL suministrado en buques (unidades y m³), 2017-2021

		2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
Desde cisterna	Número de operaciones	42	18	4	212	218	494
	Cisternas involucradas	42	18	4	596	609	1.269
	Barcos	<i>Abel Matutes, Aida Perla</i>	<i>Abel Matutes</i>	<i>Hypatia de Alejandria</i>	<i>Abel Matutes, Nápoles, Sicilia, Bahama Mama</i>	<i>Abel Matutes, Nápoles, Eleanor Roosevelt, Sicilia, Matin y Soler</i>	
	Suministro en m ³	886,11	344,61	322,93	25.437,82	27.079,59	54.071,06
Desde gabarra	Número de operaciones	0	0	17	7	18	42
	Barcos			<i>Aida Nova, Costa Smeralda</i>	<i>Costa Smeralda</i>	<i>Mardi Gras, Iona, Costa Smeralda, Costa Toscana</i>	
	Suministro en m ³	0	0	37.222	13.711	37.971	88.904
Total operaciones	Número operaciones	42	18	21	219	236	536
	Suministro en m³	886,11	344,61	37.544,93	39.148,82	65.050,59	142.975,06

Transporte y movilidad más sostenibles

El Port incentiva el uso de energías más limpias en el Port, ya sea participando en proyectos y pilotos o bonificando iniciativas que apuestan por un transporte más sostenible. Con el apoyo a **desarrollos tecnológicos** como los seis ferrys de la compañía Grimaldi de escala habitual, que incorporan baterías de almacenamiento con capacidad para más de 5.000 KWh para la estancia en Port. O las iniciativas de **combustibles de cero o casi cero emisiones**, tales como hidrógeno, amoníaco, metanol, hidrocarburos sintéticos, biocarburantes o biometano.

El Port de Barcelona está adherido a los **Acuerdos Voluntarios de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)** que promueve la Oficina Catalana del Cambio Climático (OCC) de la Generalitat de Catalunya. En virtud de este la APB se compromete a reducir las emisiones de su flota de vehículos, embarcaciones y generadores y anima a las empresas concesionarias a que también se incorporen al cambio.

La Autoridad Portuaria de Barcelona trabaja en una movilidad más sostenible y dispone actualmente de **41 vehículos eléctricos**, de una flota de alrededor de 100, y de 44 puntos de recarga para uso propio y 3 de carga lenta para uso público.

Durante el 2021 se han llevado a cabo las sustituciones de 10 vehículos a opciones más sostenibles: 3 turismos de gasolina por 3 de motorización microhíbrida y etiqueta ambiental ECO; 4 furgonetas ligeras diésel por 4 híbridas diésel-GLP; y 3 furgones diésel por 3 de motorización dualizada gas GNC-gasoli y etiqueta ambiental ECO.



Puntos de recarga eléctrica en el Port de Barcelona, 2021

Usos	Ubicación	Nombre
Para la flota del Port	Aparcamiento del edificio World Trade Center Barcelona	28
	Edificio de servicios ASTA (ronda del Port)	14
	Estación Marítima de Drassanes (muelle de Barcelona), para motocicletas	2
Para uso público*	Muelle de l'Energia	2
	Estación Marítima	1

* De carga lenta, que forman parte del Plan de Instalación de Puntos de Carga para Vehículos Eléctricos, que en el 2022 prevé disponer de 27 puntos distribuidos por toda la zona portuaria.

Electrificación de muelles

El Port de Barcelona ha aprobado una inversión de más de **110 millones de euros hasta 2030** para electrificar muelles y evitar el uso de motores auxiliares generadores de emisiones durante la estancia de barcos en el Port, en el denominado **proyecto Nexigen**.

La conexión eléctrica de barcos a muelle OPS (*on-shore power supply*), con una potencia requerida estimada de unos 78 MW que provenirán de la red de alta tensión a 220kV, se estima que comportará la reducción de 60.000 tonela-

das de dióxido de carbono (CO₂) y 1.264 toneladas de óxido de nitrógeno (NO_x). Una descarbonización que supone el 22% de las emisiones contaminantes anuales de la actividad portuaria y que aproxima al Port al objetivo de alcanzar la neutralidad de emisiones en el 2050.

El IV Plan Estratégico fija el objetivo de que en el 2025 estén electrificados el 50% de los muelles de contenedores y ro-ro: para el 2023 se prevé poder proporcionar ya electricidad a portacontenedores en la terminal BEST y en el 2024, a ferrys de Transmed.

El medio terrestre

El Port de Barcelona, como titular del terreno portuario, es responsable final de su estado, para lo que establece medidas de control, vigilancia y actuación para garantizar su calidad.

PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LOS SUELOS

El Port lleva a cabo un seguimiento continuado del estado del subsuelo de la zona portuaria concesionada a terminales y operadores, así como de aquellas zonas no concesionadas. Cuando es necesario, se realizan actuaciones de remediación de suelos contaminados.

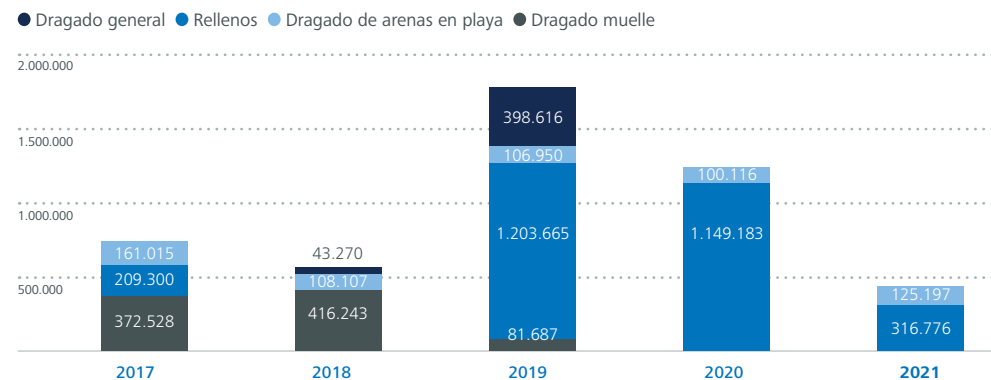
Hasta el 2021 se han realizado un total de 13 acciones de remediación en parcelas que tenían niveles de concentración de contaminantes en suelo o en agua freática por encima de los límites fijados por normativa.

Desde el año 2020 se dispone de una base de datos de suelos contaminados, en la que se han introducido datos de contaminación de suelos y aguas subterráneas de más de 750 puntos de sondeo y cerca de 2.000 registros. Ésta debe permitir prever con tiempo la necesidad de sanear o caracterizar una parcela y reunir información sobre el nivel de contaminación de fondos.

CONTROL AMBIENTAL DE OBRAS PORTUARIAS

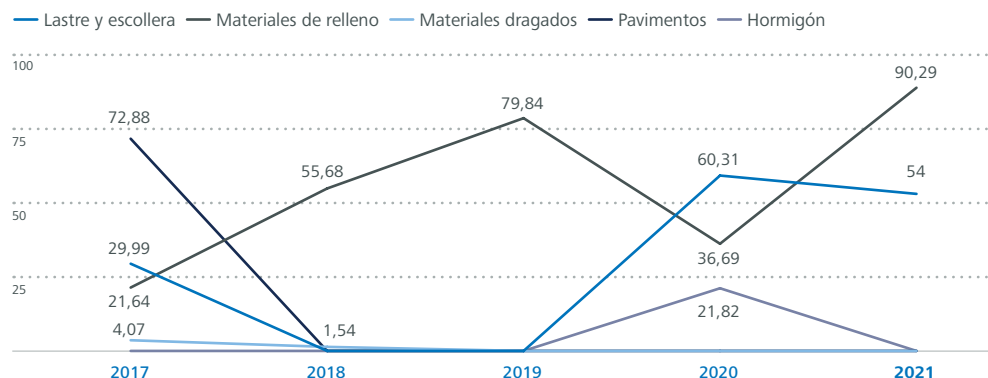
Todas las obras realizadas en el Port se someten a una vigilancia ambiental para garantizar que se minimiza el impacto sobre el entorno. En este sentido, se controla que las obras se realicen siguiendo las buenas prácticas del sector y respetando la normativa que les es de aplicación. Por otro lado, en muchos casos las obras utilizan materiales reciclados procedentes de dragados y de obras de derribo y deconstrucción, que previamente deben analizarse para poder darles un uso correcto.

Volúmenes de dragado en obras (m³), 2017-2021





Consumo de materiales reciclados, por tipo (%), 2017-2021

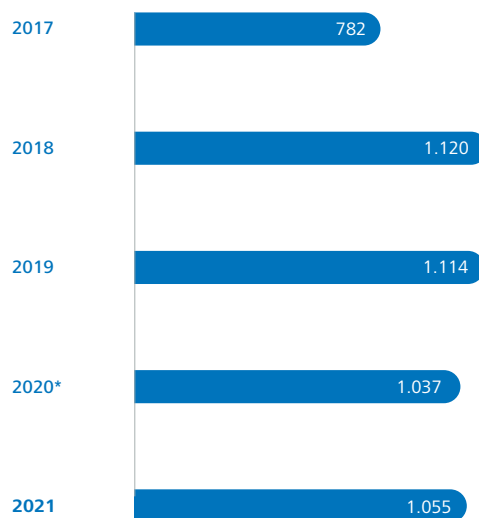


Gestión de residuos



Entre los residuos peligrosos gestionados generados por la APB destacan los envases con restos de sustancias peligrosas (0,12t) y fluorescentes y lámparas (0,11t). Los más destacados generados externamente son los aceites de sentina recogidos en muelle (9,62t).

Residuos gestionados por la APB (toneladas), 2017-2021



La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) es responsable de retirar y gestionar todo tipo de residuos generados en espacios propios y comunes del Port de Barcelona -excluidas las oficinas y espacios ocupados en el edificio Est del WTC-, incluidos los de los bares y restaurantes dentro del recinto portuario, así como los procedentes de la limpieza viaria, de almacenes y talleres propios y de limpiezas puntuales o de choque. Las concesiones e instalaciones que prestan su actividad en el recinto portuario gestionan sus propios residuos.

Gestión de residuos de la Autoridad Portuaria de Barcelona

La APB practica la recogida selectiva y en el 2021 ha gestionado un total de 1.055 toneladas de residuos, internos o externos, de los que el 99% han sido no peligrosos.

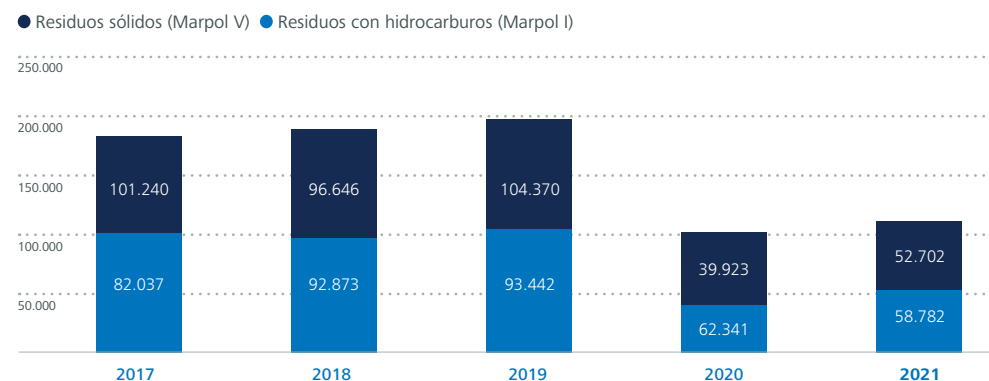
Residuos de barcos – Convenio MARPOL

Según el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973 (Conocido como Convenio Marpol 1973-1978) los puertos deben disponer de instalaciones adecuadas para la recepción de los residuos de los buques mediante un servicio portuario.

En el 2021 el Port ha gestionado un total de 111.484 m³ de residuos MARPOL, un incremento respecto al año 2020, en el que estos residuos se redujeron a casi la mitad debido al menor tráfico de barcos por la pandemia de la COVID-19.

Los residuos gestionados por el Port en las categorías MARPOL son residuos líquidos aceitosos procedentes de aceite de motor, aguas de sentina o fangos de depuradora; aguas de lavado de tanques de carga que han contenido hidrocarburos, y residuos sólidos.

Residuos sólidos gestionados en el Port (m³), 2017-2021



Ecología y diversidad

El Port trabaja para que su actividad y obras interfieran lo menos posible sobre los ecosistemas y las poblaciones de aves y otras especies en su territorio (una superficie terrestre de 1.042 ha) y su entorno, que limita con la Reserva Integral del Delta del Llobregat. Por otro lado, realiza control y seguimiento de especies alóctonas llegadas al Port a través de los barcos y que pueden convertirse en especies invasoras.

Interacción con especies protegidas

Un total de 8.000 m² de superficie portuaria pueden considerarse destinadas a la conservación y promoción de la biodiversidad. En este sentido, desde el 2016 se ha instalado en el dique del Est una de las colonias de cría más importantes del Mediterráneo occidental de la gaviota Audouin (*Larus audouinii*), y más de 600 parejas crían en este espacio cada año. Además, desde hace 10 años se trabaja para garantizar un hábitat para la población de cormoranes.

CONTROL DE AVES

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 tres polluelos en un nido artificial instalado en un silo de grano. Como resultado de la iniciativa, la población de halcones en Barcelona se está consolidando y en el 2021 en el Port han criado tres parejas de las nueve que hay en la ciudad.

La presencia continuada de halcones tiene un efecto disuasivo para la población de palomas, que baja diariamente para alimentarse de la ciudad al muelle Contradic y otras zonas portuarias.



DIRECTORIO DEL PORT DE BARCELONA

Autoridad Portuaria de Barcelona

World Trade Center Barcelona
Edificio Est
Muelle de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
T. +34 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat

Servicio de Acceso Unificado (SAU)

T. +34 93 298 60 00
sau@portdebarcelona.cat

Servicio de Atención al Cliente (SAC)

T. 902 22 28 58
sac@portdebarcelona.cat

Representación del Port de Barcelona en Japón

Takao Suzuki
2-18-4 somejidai Hamakita-ku
Hamamatsu
T. +81 80 1586 0474
Takao.suzuki.externo@
portdebarcelona.cat

Representación del Port de Barcelona en China

Joan Dedeu
CHINA CONSULTANTS
Room 101 1/F Chung Nam Bldg. 1,
Lockhart Road, Wan Chai,
Hong Kong
T. +852 2866 88 41
jdedeu@portdebarcelonahk.es

Representación del Port de Barcelona en América del Sur

Hugo Norberto Lejtman
Charcas, 2715 PB "B"
1425 Buenos Aires
T. +54 11 4824 3601
hugo.lejtman@hotmail.com

Delegación de Francia - Toulouse

Claire Perez
T. +33 668 25 70 38
claire.perez@portdebarcelona.cat
infofrance@portdebarcelona.cat

Delegación de Francia - Lyon

Nathalie Thomas
M. +33 624 010 902
nathalie.thomas@
portdebarcelona.cat
infofrance@portdebarcelona.cat

Representación del Port de Barcelona en Madrid

Miguel Ángel Palomero
P.º de la Castellana, 121, lzq. 9º B
28048 Madrid
T. 677 45 96 49
mapalomero@portdebarcelona.cat

Representación del Port de Barcelona en Aragón, Navarra y la Rioja

Luis Puzo
M. +34 629 42 40 67
luis.puzo.externo@
portdebarcelona.cat

Representación del Port de Barcelona en el Sudeste Asiático

Luz Pérez
53, Nguyen Thi Minh Khai - dist. 1
Ho Chi Minh, Vietnam
T. +34 649 57 10 43
luz.perez.externo@
portdebarcelona.cat

Gerencia Urbanística Port Vell

C. Josep Anselm Clavé, 27, principal
08002 Barcelona
T. +34 93 317 61 35
info@portvellbcn.cat
www.portvellbcn.cat

Zona de Actividades

Logísticas (ZAL)
Centro Intermodal de Logística, SA (CILSA)
Av. Ports d'Europa, 100, Planta 0
Edificio Service Center
08040 Barcelona
T. +34 93 552 58 28
sac@zalport.com
www.zalport.com

World Trade Center Barcelona, SA

Muelle de Barcelona, s/n, edificio Est, 1a pl.
08039 Barcelona
T. +34 93 508 80 00
comercial@wtcbarcelona.es
www.wtcbarcelona.com

Portic Barcelona, SA

World Trade Center, edificio Est, 2a pl.
Muelle de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
T. +34 93 503 65 10
portic@portic.net
www.portic.net

Catalana de Infraestructuras Portuarias, SL (MEPSA)

Muelle de Barcelona, s/n
World Trade Center
Ed. Est, plta. 7
08039 Barcelona
T. +34 93 298 21 83
administració@mepsa.cat

Puerto Seco Azuqueca de Henares, SA

Av. París, s/n
19200 Azuqueca de Henares
(Guadalajara)
T. +34 949 263 770
pseco@puertosecoazuqueca.com
www.puertosecoazuqueca.com

Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ)

Ctra. de la Cogullada, 65.
Mercazaragoza
50014 Zaragoza
T. +34 97 647 96 58
info@tmzaragoza.com
www.tmzaragoza.com

Terminal Intermodal del Empordá, SL

C. Córsega, 273
08008 Barcelona
T. +34 93 363 49 60
www.terminalemporda.com

Aduana de Barcelona

P.º Josep Carner, 27
08038 Barcelona
T. +34 93 344 49 40

Capitanía Marítima de Barcelona

Rda. del Port, sector 6
Torre de Control
08039 Barcelona
T. +34 93 223 53 94

Centro de Asistencia Técnica e Inspección de Comercio Exterior (CATICE)

Cal Patrici, 8-12
ZAL Port (Prat)
08820 El Prat de Llobregat
T. +34 93 289 66 10
barcelona.cice@comercio.mineco.es

Punto de Inspección Fronterizo (PIF)

Cal Patrici, 8-12
ZAL Port (Prat)
08820 El Prat de Llobregat
Sanidad Exterior:
T. +34 93 520 91 80
Sanidad_exterior.barcelona@
seap.minhap.es
Equipo de Calidad (EQ):
T. +34 93 298 21 68

Centro de Coordinación de Salvamento de Barcelona

Rda. del Port, sector 6
Edificio Torre de Salvamento, 9a pl.
08039 Barcelona
T. +34 93 223 47 33
barcelona@sasemar.es
www.salvamentomaritimo.es

Corporación de Prácticos de Barcelona, S.L.P.

C. Port de Ningbó, s/n
08039 Barcelona
T. +34 93 225 60 52
admin@barcelonapilots.com
www.barcelona-pilots.es

ESTIBARNA – SAGEP

Rda. del Port, 424
08039 Barcelona
T. +34 93 223 18 22
info@estibarna.es
www.estibarna.es

Asociación de Agentes Consignatarios de Barcos de Barcelona

Av. Drassanes, 6-8
Ed. Colón, plta.13, p.1
08001 Barcelona
T. +34 93 270 27 88
acb@consignatarios.com
www.consignatarios.com

Asociación de Empresas Estibadoras Portuarias de Barcelona

Rda. del Port, 594, 1ª planta
08039 Barcelona
T. +34 93 442 88 24
aeeepb@aeeepb.com
www.aeeepb.com

Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona (ATEIA-OLTRA)

Vía Laietana, 32-34, 2º
08003 Barcelona
T. +34 93 315 09 03
ateia@bcn.ateia.com
www.ateia.com

Colegio Oficial de Agentes Aduaneros de Barcelona

C. Diputació, 295, bajos
08009 Barcelona
T. +34 93 329 26 66
coacab@coacab.com
www.coacab.com

Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Catalunya

Av. Diagonal, 452-454, 4ª pl.
08006 Barcelona
T. +34 93 416 94 85
shippers@cambrascat.es
www.shippers.cat

Cambr de Comerç, Indústria y Navegación de Barcelona

Av. Diagonal, 452
08006 Barcelona
T. +34 93 416 93 00
cambr@cambrbcn.org
www.cambrbcn.org



Port de Barcelona

Coordinación y edición

Dirección de Comunicación de la
Autoridad Portuaria de Barcelona

Textos

Teresa Calveras Bonjorn

Diseño, maquetación y producción

www.cegeglobal.com – El Canal Marítimo y Logístico

Fotografías

Autoridad Portuaria de Barcelona



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat