

Declaración Ambiental

Reglamento Europeo EMAS



EMAS

GESTIÓN AMBIENTAL
VERIFICADA
ES-CAT-000430

2025



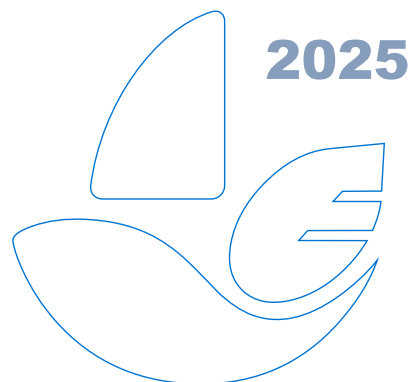
Port de Barcelona





Port de Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) es el organismo público encargado de la gestión del Port de Barcelona, puerto de interés general integrado en el sistema portuario de titularidad estatal.



Reglamento Europeo EMAS

Este documento ha sido elaborado teniendo en cuenta los contenidos validados que determina el REGLAMENTO (CE) N° 1221/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), el Reglamento 2017/1505/UE así como por sus modificaciones dictadas por la Decisión 2017/2285/UE.

También han sido incorporados los contenidos a los que hace referencia el Reglamento (UE) 2018/2026 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, que modifica el anexo IV del Reglamento (CE) n° 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

Periodo que comprende la Declaración: año 2025, incluyéndose indicadores de desempeño ambiental para un período mínimo de 3 años de acuerdo con el reglamento anterior y siempre que se disponga de datos. **Esta declaración se corresponde con la auditoría de segundo seguimiento realizada por el organismo verificador tras la renovación del Registro Europeo.**



ÍNDICE

4 PRESENTACIÓN

6 LA AUTORITAT PORTUÀRIA

- 7 Actividad y competencias
- 9 Compromiso en materia de sostenibilidad
- 10 Contexto y partes interesadas

11 GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN

- 12 Organización y alcance
- 16 Análisis y evaluación de impactos
- 19 Planificación ambiental
- 24 Agenda 2030 - Puertos del Estado

25 DESEMPEÑO Y CONTROL

- 26 Recursos naturales
- 32 Calidad de las aguas
- 37 Calidad del aire
- 50 Estrategia climática
- 58 Contaminación de suelos
- 59 Obras portuarias
- 61 Residuos propios y ajenos
- 65 Ecología y biodiversidad
- 67 Ruido ambiental
- 68 Emergencia ambiental

73 PARTES INTERESADAS

- 73 Participación activa
- 76 Convenios de buenas prácticas (concesionarias)

77 COMPLIANCE AMBIENTAL

- 78 Competencias de la Autoridad Portuaria
- 78 Requisitos legales básicos de aplicación
- 79 Convenios internacionales
- 79 Calidad del aire
- 79 Contaminación de suelos
- 80 Transición energética y cambio climático
- 80 Disposiciones más relevantes en 2025

81 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

84 INDICADORES

87 ODS Y AGENDA 2030

89 VALIDACIÓN

90 CERTIFICADOS

Presentación

La sostenibilidad es el eje de nuestra estrategia: crear valor duradero para la comunidad mediante un desarrollo que equilibra economía, medio ambiente y aporte social.



Es un placer introducir esta nueva edición de la Declaración Ambiental, que evidencia el decidido compromiso del Port de Barcelona con el medio ambiente y su posición estratégica como impulsor de la transición hacia una economía más sostenible.

En el marco de nuestro IV Plan Estratégico 2021-2025, la APB ha elaborado este último año el Plan Director de Transición Energética del Puerto de Barcelona (PTE), que establece las líneas principales de descarbonización del puerto en los próximos años y que nos permitirá alcanzar nuestro objetivo de ser un puerto neutro en emisiones de CO2 antes del año 2050.

De esta forma alineamos nuestras acciones con los objetivos climáticos de descarbonización de la Unión Europea, incluyendo un objetivo a medio plazo de reducción de las emisiones de CO2 en un 50% para 2030.

La Autoridad Portuaria de Barcelona también realiza un gran esfuerzo en la gestión ambiental de sus operaciones y actividades diarias. Es por ello, que publicamos nuestra Declaración Ambiental verificada bajo los requisitos de excelencia establecidos por el Reglamento Europeo EMAS. Una memoria anual, testimonio de la transparencia y de la rendición de cuentas en nuestro desempeño medioambiental.

El Plan de Transición Energética marca la planificación portuaria de los próximos años y transformará a nuestro modelo energético, generando nuevas áreas de negocio.

José Alberto Carbonell
Presidente del Port de Barcelona



La sostenibilidad, la innovación y la responsabilidad ambiental se articulan en una estrategia unitaria orientada a crear un puerto eficiente, resiliente y coherente con los imperativos del cambio climático

La Declaración Ambiental EMAS 2025 que hoy difundimos como documento técnico evidencia la cultura organizativa de la Autoritat Portuària de Barcelona, caracterizada por un riguroso análisis de la información y una firme orientación hacia la mejora continua en la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación generada por nuestras actividades portuarias.

Nuestra gestión ambiental se despliega en todos los niveles: desde la optimización de recursos naturales, la gestión y eficiencia en el consumo de agua y energía, y la reducción de residuos, vertidos y emisiones, hasta el impulso de otras acciones como una movilidad más limpia en nuestra flota de vehículos.

En cuanto a energía, el reciente Plan de Transición Energética del Puerto de Barcelona contempla acciones enfocadas a la reducción de los impactos negativos asociados al consumo energético a través de cuatro líneas de desarrollo: la descarbonización de las fuentes de energía, la sostenibilidad en el consumo de recursos, una mayor resiliencia energética del puerto y el impulso en la innovación de las infraestructuras energéticas.

Esta Declaración es un ejercicio de transparencia verificada y un mensaje claro: sostenibilidad ambiental y competitividad son hoy inseparables.

Sigamos avanzando juntos para fortalecer un puerto más resiliente, responsable y conectado con su entorno.



Àlex Garcia i Formatjé
Director General del Port de Barcelona

LA AUTORITAT PORTUÀRIA

- 7 Actividad y competencias
- 9 Compromiso en materia de sostenibilidad
- 10 Contexto y partes interesadas

Actividad y competencias de la Autoritat Portuària de Barcelona

La misión de la Autoritat Portuària de Barcelona es generar prosperidad en la comunidad, incrementando la competitividad de nuestros clientes mediante la provisión eficiente y sostenible de servicios logísticos y de transporte.

Como organismos públicos, las Autoridades Portuarias dependemos del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado; y desde el punto de vista jurídico, nos regimos 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).

La Autoritat Portuària de Barcelona tiene a su cargo la administración, control, gestión y explotación del Puerto de Barcelona. Bajo el modelo “*Land Lord Port*”, las Autoridades Portuarias proveen de espacio e infraestructuras portuarias y regulan las operaciones desarrolladas en el puerto, pero no prestan los servicios portuarios o comerciales, tales como



los técnico-náuticos (practicaje, remolque y amarre), de manipulación de mercancías o los vinculados al pasaje, entre otros.

En general, estos servicios son prestados por operadores privados, con medios técnicos y humanos que no pertenecen a la Autoritat Portuària.

Las funciones básicas de la Autoritat Portuària son:

la planificación, proyección, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, la colaboración con los organismos oficiales, la coordinación de las empresas portuarias privadas y la gestión del dominio público portuario.

Para desarrollar nuestra misión nos hemos fijado el objetivo de ser el hub logístico más SMART del Mediterráneo.

Las siglas SMART equivalen a los cinco atributos que queremos consolidar para alcanzar nuestra visión: (S)ostenible, (M)ultimodal, (Á)gil, (R)esiliente y (T)ransparente.



Funciones y competencias de la Autoritat Portuària

- 1. Gestionar y controlar los servicios portuarios y comerciales.
- 2. Prestar servicios generales del puerto.
- 3. Ordenar la zona de servicio del puerto y los usos portuarios.
- 4. Promover, mantener y explotar infraestructuras portuarias.
- 5. Gestionar el dominio público portuario.
- 6. Optimizar la gestión económica y la rentabilidad de su patrimonio y recursos.
- 7. Fomentar las actividades comerciales, logísticas y, en su caso, industriales, relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- 8. Coordinar las operaciones de los distintos modos de transporte en el puerto.
- 9. Ordenar y coordinar el tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Tipo de tráfico

TONELADAS TOTALES MOVIDAS
TOTAL DE ESCALAS DE BUQUES
PASAJEROS
AUTOMÓVILES
CONTENEDORES (TEU)
TRÁFICO DE CARGA RODADA (UTI)

Unidades de tránsito

67,7 millones de t
8.374 u
5,8 millones
716.657 u
3,7 millones de u
430.406 u*
* Remolques, plataformas, camiones, furgones...



Compromiso en materia de sostenibilidad

Política Medioambiental

La Autoritat Portuària de Barcelona (APB) es consciente del impacto ambiental de las actividades del Puerto de Barcelona y, por lo tanto, contribuye a un desarrollo sostenible, a la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación, minimizando los impactos sobre la calidad del aire, el agua y el suelo en todas sus operaciones, así como en la optimización del uso de recursos. Las actividades y servicios del puerto incluyen la gestión del dominio público portuario, las actividades de transporte marítimo, las obras de infraestructura y su mantenimiento, así como la gestión y supervisión de los servicios portuarios y comerciales relacionados con el transporte de mercancías marítimo, terrestre y ferroviario del puerto. Para minimizar los efectos de los impactos ambientales nuestro compromiso incluye:



1. Tener un programa de gestión ambiental adecuado que guíe y mejore nuestro desempeño 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 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 manera 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. Influir, recibir peticiones y cooperar con clientes, proveedores, autoridades y otros participantes para cumplir con nuestra política ambiental y comunicarse de manera 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 ante la protección del Medio Ambiente y la sostenibilidad en su trabajo diario
8. Asegurar que se implementen los recursos necesarios para cumplir con 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, publicando anualmente una declaración ambiental.
10. Asegurar que toda nuestra acción se desarrolla bajo el marco del Plan Estratégico del Puerto y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

Firmada y fechada
Revisión abril 2021

AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA

José Alberto Carbonell
Director General

Contexto

La Autoritat Portuària ha aprobado el nuevo Plan Estratégico 2021-2025. En este plan se analiza el entorno y el contexto de la organización, y se fijan las líneas de actuación específicas que deben servir de orientación para todos los departamentos.

Existe también un Plan de Sostenibilidad a nivel de Comunidad Portuaria que ha analizado el contexto y la relación con las partes interesadas. Partiendo de estos análisis, el Port ha revisado el contexto a los efectos del análisis de su incidencia en los aspectos ambientales y en el marco del Sistema de Gestión del Port de Barcelona.



Partes interesadas

La acción sostenible del Puerto de Barcelona tiene en cuenta las expectativas y demandas de sus partes interesadas.

Estas partes interesadas se han agrupado en cinco niveles con el objeto de facilitar el análisis más detallado de sus necesidades y expectativas.

De esta forma, podemos establecer las mejores relaciones posibles y determinar qué canales de comunicación son más adecuados en cada caso.

1**PRIMER NIVEL**

TRABAJADORES Y EMPLEADOS DE LA Autoritat Portuària

2**SEGUNDO NIVEL**EMPRESAS DE LA COMUNIDAD PORTUARIA
(CONCESIONARIOS, PRESTADORES DE SERVICIOS,
ARMADORES Y NAVIEROS, ETC)**3****TERCER NIVEL**OPERADORES DE TRANSPORTE Y CLIENTES DE LAS
MERCANCÍAS**4****CUARTO NIVEL**

ADMINISTRACIONES Y ORGANISMOS PÚBLICOS

5**QUINTO NIVEL**CIUDAD DE BARCELONA
CIUDAD DE EL PRAT DE LLOBREGAT (CONCESIONARIOS,
PRESTADORES DE SERVICIOS, ARMADORES Y NAVIEROS,
ETC.)

GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN

- 12 Organización y alcance
- 16 Análisis y evaluación de impactos
- 19 Planificación ambiental
- 24 Agenda 2030 - Puertos del Estado





Organización y alcance

El compromiso en desarrollo sostenible del Port de Barcelona es compartido por todos los trabajadores que integramos la organización. Todas las áreas y departamentos de la APB participamos de forma directa o indirecta en la gestión ambiental.



Equipo y funciones

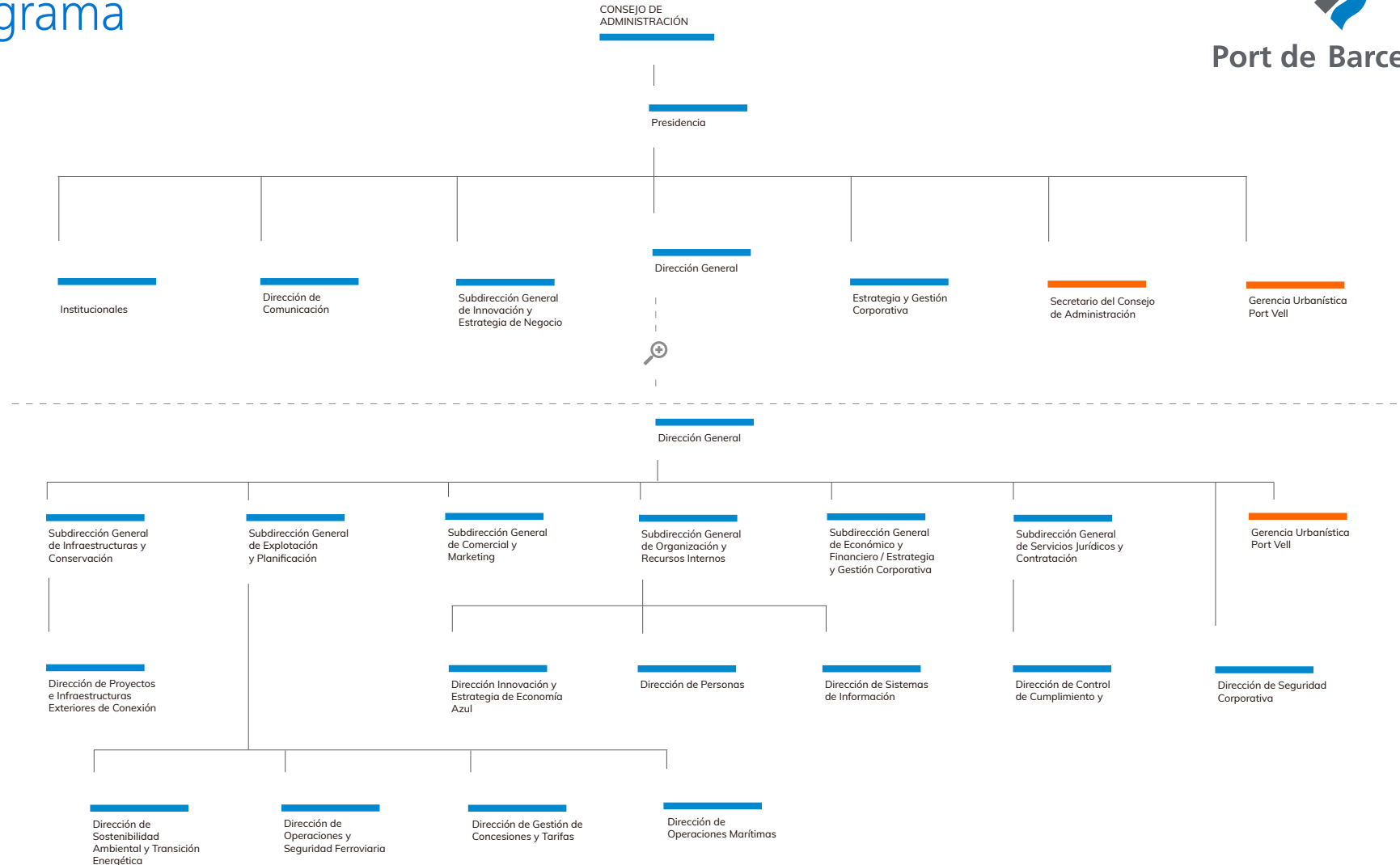
El Departamento de Sostenibilidad Ambiental está integrado en la Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria.

No obstante, dicho sistema es transversal e interacciona con las funciones de diversos departamentos.

Como ejemplo, la acción ambiental implica también a los responsables y operaciones siguientes:

- Construcción de infraestructuras
- Realización de Dragados
- Operaciones marítimas
- Terminales y concesiones
- Cargo Handling
- Gestión del tráfico vehicular
- Operaciones portuarias
- Planificación estratégica
- Proveedores y subcontratistas
- Dirección de calidad
- Plan de emergencia
- Gestión de residuos
- Recursos Humanos
- Tecnología de la información
- Investigación y desarrollo
- Innovación
- Comunicación interna y externa
- Servicios portuarios

Organigrama



Alcance del SGA

El alcance del sistema abarca todas aquellas instalaciones y actividades que desarrolla la Autoritat Portuària de Barcelona en el cumplimiento de sus funciones que tienen relación con la facilitación y ordenamiento del paso de mercancías por el puerto en los modos marítimo, ferrocarril y carretera.

En concreto, las actividades que quedan dentro del alcance abarcan la gestión del dominio público portuario, la construcción de obras de infraestructura y su mantenimiento, y la gestión y supervisión de los servicios portuarios y comerciales relacionados con el transporte de mercancías.

Queda excluida de su alcance la zona puerto-ciudad, Port Vell. De la zona comercial y logística queda excluida la zona deportiva y otras instalaciones no directamente relacionadas con la actividad propiamente portuaria. Tampoco quedan incluidas dentro del alcance del sistema los faros costeros de Barcelona y Girona, dependientes de la APB.

[CNAE 52.22 Actividades auxiliares del transporte marítimo y por vías navegables interiores](#) NACE Rev.2.1 (52.22)

La gestión ambiental del Puerto de Barcelona cumple con la legislación vigente, con la **Norma ISO 14.001:2015** y con el **Reglamento EMAS¹**, así como con el estándar sectorial **Port Environmental Review System (PERS)** promovida por European Sea Ports Organisation (ESPO).

Información y control

El SGA se encuentra documentado mediante manual, procedimientos y registros controlados, así como por planes y programas.

- Programa de objetivos ambientales
- Plan de formación ambiental
- Plan de comunicación ambiental interna y externa
- Plan de emergencia ambiental
- Plan de auditorías ambientales

Ámbito de certificación / validación:

Gestión del dominio público portuario, las actividades de transporte marítimo, la obras de infraestructura y su mantenimiento, así como la gestión y supervisión de los servicios portuarios y comerciales relacionados con el transporte de mercancías marítimo, terrestre y ferroviario del puerto.



¹ REGLAMENTO (CE) N° 1221/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), Reglamento (UE) 2017/1505, así como en sus modificaciones dictadas por la Decisión 2017/2285/UE y el Reglamento 2018/2026/UE.

Actividades y procesos

CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Proyectos de obra nueva de edificación, obra marítima, obra terrestre y dragado; realización de las obras, seguimiento ambiental de las obras; proyectos de descontaminación de suelos.

GESTIÓN DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO: TERMINALES Y CONCESIONES

Ordenación territorial, autorizaciones de ocupación por terceros; autorización de actividades de manipulación de mercancías; regulación de los servicios portuarios; planes de emergencia de las terminales.

TRANSPORTE TERRESTRE Y FERROVIARIO

Regulación de la actividad; emisiones atmósfera; accidentabilidad.

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Generación de residuos; consumos de electricidad, agua y consumibles de oficina.

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES

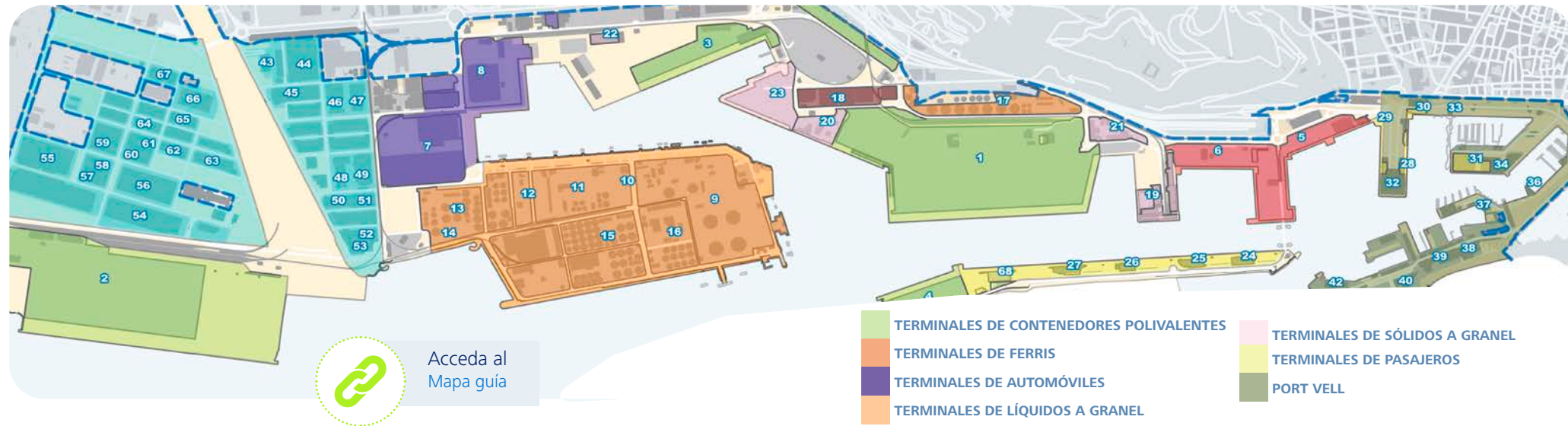
Mantenimiento y conservación de infraestructuras; servicios de recogida de residuos y limpieza viaria de zonas públicas y comunes; limpieza lámina agua; mantenimiento zonas verdes y jardinería; gestión de residuos de talleres; consumo de agua, electricidad y combustibles; consumo de material de oficina y otros bienes y servicios; gestión de la flota de vehículos; gestión de la red de saneamiento portuario.

GESTIÓN AMBIENTAL

Seguimiento y mejora del sistema de gestión ambiental del puerto de Barcelona: Seguimiento de la calidad del agua y del aire del entorno portuario. Prevención y remediación de la contaminación de los suelos. Prevención de la contaminación accidental por vertidos de hidrocarburos y otras sustancias químicas a las aguas portuarias. Protección del medio ambiente portuario por actuaciones de terceros.

BUQUES Y NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Regulación de las operaciones marítimas; regulación de los servicios portuarios náuticos; emisiones a la atmósfera; descarga aguas de lastre; vertidos accidentales; reparación embarcaciones.



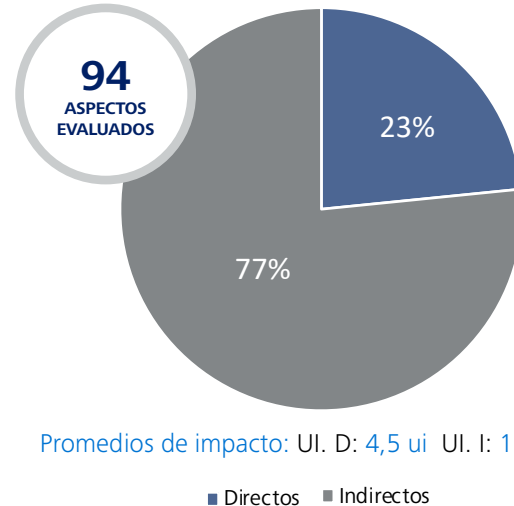


Análisis y evaluación de impactos

Metodología de análisis

El Puerto de Barcelona identifica anualmente los aspectos e impactos directos e indirectos de la actividad portuaria comprendida dentro del ámbito del sistema, tanto para las condiciones normales y anormales como de emergencia.

Aspectos ambientales



Promedios de impacto: UI. D: 4,5 ui UI. I: 12,4 ui

La valoración de la significancia de cada uno de los aspectos directos e indirectos se determina teniendo en cuenta 4 criterios de análisis:

- Frecuencia de ocurrencia (F)
1 Esporádico / 2 Regular / 3 Muy común
- Magnitud o cantidad (M)
1 Un poco importante en relación con el total / 2 Bastante importante / 3 Muy significativo
- Gravedad para el medio ambiente y entorno (G)
1 Sin consecuencias significativas / 2 Algunas consecuencias / 3 Consecuencias serias
- Capacidad de control o incidencia por parte de la Autoritat Portuària para prevenir o reducir el impacto ambiental generado por el aspecto (C)
1 Poca capacidad de influencia / 2 Cierta capacidad de influencia / 3 Capacidad de influencia notable

La valoración final de cada aspecto (UI: Unidades de Impacto) se obtiene mediante el producto de los puntos asignados para cada criterio ($F \times M \times G \times C$), considerando como significativos aquellos aspectos cuya puntuación es superior al promedio de puntos del conjunto de todos los aspectos.

En 2025 los aspectos ambientales directos de mayor significancia fueron los asociados a los consumos de l'APB. Sin embargo, los aspectos ambientales de mayor impacto son aquellos indirectos asociados a la actividad portuaria en materia de contaminación atmosférica, generación de las aguas residuales portuarias y residuos, así como los consumos de materias y energía.



**ASPECTOS AMBIENTALES
DIRECTOS SIGNIFICATIVOS
EN CONDICIONES NORMALES DE
OPERACIÓN**

CONSUMOS		
1. Consumo de agua de red en áreas comunes		Consumo de recursos no renovables
2. Consumo eléctrico en oficinas y áreas comunes		
3. Consumo de combustible para vehículos y embarcaciones propias		Contaminación atmosférica
EMISIONES ATOMSFÉRICAS		
4. Emisiones de la flota de vehículos y de embarcaciones propias		Contaminación atmosférica
5. Ruido y vibraciones		Contaminación acústica
CAMBIO CLIMÁTICO		
6. Emisiones de GEI por el consumo de combustibles y electricidad		Contaminación atmosférica

**ASPECTOS AMBIENTALES
INDIRECTOS SIGNIFICATIVOS
EN CONDICIONES NORMALES DE
OPERACIÓN**

RESIDUOS		
7. Generación de residuos sólidos de buque (Marpol V)		Riesgo de contaminación de suelos y agua
8. Generación de aguas oleosas de buques (Marpol I) y de lavazas de tanques (Marpol II)		Consumo de recursos no renovables
9. Generación de residuos en talleres de terminales y concesiones		Contaminación atmosférica
CONSUMOS		
10. Consumo de electricidad en terminales		Origen 100% renovable
EMISIONES ATOMSFÉRICAS		
11. Emisión de partículas en suspensión y sedimentables por movimiento de tierras en obras		
12. Emisión de partículas en suspensión y sedimentables por vehículos y maquinaria		
13. Emisiones de gases y partículas de los buques y embarcaciones durante navegación		Daños a la salud y bienestar
14. Emisiones de gases y partículas de buques durante su estancia en el puerto		
15. Emisiones de gases y partículas por transporte terrestre		Contaminación atmosférica
16. Emisión de combustión de vehículos y maquinarias (concesiones)		
17. Emisión de partículas en suspensión y sedimentables en operaciones con graneles sólidos (terminales y concesiones)		
CAMBIO CLIMÁTICO		
18. Emisiones de GEI de embarcaciones		Cambio Climático
19. Emisiones de GEI del transporte terrestre de mercancías		
20. Emisiones de GEI por consumo de combustibles y electricidad (terminales y concesiones)		Contaminación atmosférica
BIODIVERSIDAD		

21. Deposición de incrustaciones de cascos y descarga de agua de lastre		Riesgo de introducción de especies invasoras
---	--	--





ASPECTOS AMBIENTALES
INDIRECTOS SIGNIFICATIVOS
EN CONDICIONES DE
EMERGENCIA

VERTIDO DE AGUAS RESIDUALES PORTUARIAS

22. Vertidos accidentales durante las operaciones de bunkering	Riesgo de daño a los ecosistemas
23. Vertidos accidentales de productos líquidos desde buque durante operaciones	Contaminación medio marino
24. Vertidos de productos o combustibles a causa de un accidente marítimo o fuego en barco	Contaminación de suelos
25. Vertidos accidentales de líquidos y sólidos en muelles (terminales y concesiones)	Contaminación de suelos

INCIDENCIA EN EL SUELO

26. Vertidos accidentales o fugas en depósitos que contaminan el suelo	Riesgo de contaminación de suelos y agua
--	--

Desviaciones e incidencias medioambientales

Tipología	2023	2024	2025
Activación del plan de emergencia ambiental PIM (Plan Interior Marítimo)	3*	6*	7*
Desviaciones auditorías medioambientales de certificación	0	3	5
Incumplimientos legislativos-sanciones	0	0	0
Incidencias ambientales tipificadas	173	206	224

* ACTIVACIONES DEL PIM (Plan Interior Marítimo)

Cuatro escenarios de emergencia de contaminación marina han requerido la activación del PIM en fase de Alerta y tres escenarios han requerido la activación en "situación de emergencia 0".

Las incidencias ambientales se tipifican en diferentes categorías en función de su naturaleza y/o gravedad, según se indica en la tabla anterior. Las principales incidencias son:

Vertido contaminante en zona servicio marítimo	20%
Grandes flotantes en dársenas	18%
Derrames sólidos en calzada	18%
Derrames líquidos en calzada	13%
Animales terrestres vivos	10%



Planificación ambiental

El Port de Barcelona garantiza las inversiones necesarias para convertirse en un hub sostenible e innovador.

El Port de Barcelona dispone de un programa de medio ambiente de 2025 en el marco de su sistema de gestión ambiental en el que se establecen objetivos y metas para los aspectos significativos, tanto directos como indirectos, así como también para determinadas cuestiones importantes detectadas en el análisis de contexto y en el análisis de riesgos y oportunidades. El seguimiento de su avance y grado de cumplimiento se realiza a través del Comité de Medio Ambiente.

En un marco más amplio de la sostenibilidad, Positive Impact Port es una iniciativa del Port de Barcelona, única a nivel internacional, que tiene como objetivo recoger, sistematizar y potenciar prácticas sostenibles entre las distintas organizaciones de la Comunidad Portuaria.

Una década de mejoras en materia medioambiental

En la siguiente página se muestran algunos de los hitos principales conseguidos por la APB en materia de medio ambiente y sostenibilidad.

Planes y programas de sostenibilidad

Cabe destacar que el Port de Barcelona dispone de otros planes específicos dirigidos al control de la contaminación y a la mejora ambiental.

- Programa de seguimiento de la calidad de las aguas
- Plan de Mejora de la Calidad del Aire
- Plan Interior Marítimo
- Planes de Emergencia y Autoprotección
- Plan de recepción de residuos de buques
- Plan de Comunicación Ambiental



**POSITIVE
IMPACT** PORT
DE
BARCELONA



Hitos ambientales



- 1996.** Primera estación meteorológica.
- 1997.** Incorporación de material para la lucha contra la contaminación marítima por vertidos accidentales.
- 1998.** Inicio seguimiento de las poblaciones de bentos como bioindicadores
- 2000.** Unidad móvil automática de control de calidad del aire.
- 2001.** Puesta en servicio de la nueva red de saneamiento del puerto, con 36 km de colectores y 16 estaciones de bombeo.
- 2001.** En el marco de la introducción del halcón peregrino en Barcelona, un punto de reintroducción se instala en el Muelle Contradique.
- 2003.** Apertura de la nueva bocana.
- 2003.** Entrada en funcionamiento de la EDAR Llobregat.
- 2004.** Procedimientos de avisos y actuación del centro de control ante incidentes ambientales.
- 2005.** Estación automática de control atmosférico SO₂ en Tramo IV.
- 2005.** Primer Plan Interior de Contingencias por contaminación marítima.
- 2008.** Primer inventario de emisiones de gases contaminantes y partículas en suspensión.
- 2010.** Inicio del seguimiento de la calidad de las aguas portuarias en cumplimiento de la Directiva.



- 2011.** Estación automática de control atmosférico NO₂ en ZAL
- 2012.** Adhesión a los ACUERDOS VOLUNTARIOS para reducir emisiones de CO₂
- 2012.** Implantación de las bonificaciones a terminales por buenas prácticas ambientales.
- 2014.** Acuerdo de compromiso del Port de Barcelona para promocionar el gas natural como combustible alternativo más limpio.
- 2014.** Obtención de la certificación ISO 14001 y registro EMAS.
- 2016.** Finalización del Mapa de ruido ambiental.
- 2016.** Colonia de cría de gaviotas de Adouin en Muelle Adosado.
- 2016.** Implantación del control portuario del servicio de recogida de residuos de los buques (MARPOL).
- 2017.** Primer suministro de gas a un ferri de pasajeros en España para su motor auxiliar.
- 2017.** Piloto de conexión eléctrica a buque atracado desde generador con motor de gas natural en muelle.
- 2017.** Obtención de la certificación PERS.
- 2018.** Primer suministro de gas a un ferri de BALEARIA que navega con gas natural.
- 2018.** Inauguración gasolinera para el suministro de gas natural para camiones y vehículos.
- 2018.** Primer plan de comunicación ambiental.



- 2019.** Primer suministro de GNL por gabarra al crucero AIDA NOVA en el Mediterráneo, de forma continuada cada quince días.
- 2019.** Acuerdo de la APB para el proyecto de electrificación de muelles del puerto. Petición a Red Eléctrica de España la conexión eléctrica en alta para poder suministrar electricidad a los barcos.
- 2019.** Premio europeo EMAS en la categoría Empresa pública de tamaño mediana-grande.
- 2019.** Primer ferry propulsado por gas natural HYPATIA ALEJANDRIA (BALEARIA) y con baterías durante estancia en puerto (GRIMALDI).
- 2020.** Primeras experiencias para la creación de comunidades energéticas de consumo compartido con generación de fotovoltaica.
- 2020.** Aprobación por parte de la Generalitat de Catalunya de la metodología propia de inventario de emisiones en buque.
- 2020.** Creación de la base de datos de suelos contaminados en zona portuaria.
- 2021.** Aprobación del Plan de electrificación de los muelles del puerto.
- 2021.** Finalización de los proyectos europeos de gasificación de la movilidad en el puerto e inicio de nuevo proyecto para construcción de gabarra portuaria de GNL.
- 2022.** Primera gabarra de suministro de GNL para buques para el Port de Barcelona.
- 2022.** Implantación inicial de la Comunidad Energética en el Moll de Pescadors, dentro del Proyecto CREATORS.



- 2022.** Inicio elaboración del Plan de Transición Energética del Port de Barcelona.
- 2023.** Nuevos avances del Puerto de Barcelona en la electrificación de sus muelles.
- 2023.** Nuevo apartado de sostenibilidad en la web del portdebarcelona.com.
- 2023.** Promoción del Consell per a la Sostenibilitat dels Creuers.
- 2023.** Convenio con el Área Metropolitana de Barcelona para la mejora de la movilidad para ciudadanos y empresas.
- 2023.** Primera edición de Tech Tour Blue Economy.
- 2024.** Ordenanza reguladora de operativas de buque que puedan afectar a la calidad de las aguas portuarias y a la calidad del aire del puerto de Barcelona.
- 2024.** Comunidad Portuaria: el BlueTechPort, un nuevo espacio de innovación para empresas centrado en la economía azul.
- 2024.** La Fundación BCN Port Innovation facilita la transformación del sector logístico portuario desarrollando soluciones tecnológicas.
- 2024.** NEXIGEN 1+2: Primer sistema de Onshore Power Supply (OPS) para buques de contenedores en el sur de Europa, operativo en el verano, y otro para ferris en el terminal Grimaldi, ambos usando energía renovable.
- 2025.** Plan de Transición Energética.



PROGRAMA DE OBJETIVOS 2025

1. CAMINO HACIA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA	RESULTADO
Mejorar la eficiencia energética en APB un 30% en 2030 en relación con 2008.	
• Mejorar la eficiencia energética de las instalaciones propias. (ref. AA:2)	
Remodelación del edificio ASTA (2022-2026)	COMPLETADO
Adecuación y mejoras pendientes en alumbrado público (2022-2026)	EN CURSO
Mejora del 20% en alumbrado interior en diferentes edificios de la APB	EN CURSO
Generación de renovables. En 2030, 50 MWp instalados.	
• Marco jurídico de ref. para el Plan de Transición energética del Port (ref. AA:5)	
Preparación Pliego de PPT (2025)	COMPLETADO
Inicio de contrato (2025)	COMPLETADO
• Modelo de consumo compartido en zona portuaria	
Desarrollo modelo de consumo compartido en zona portuaria	EN CURSO
2. RESPUESTA A LA EMERGENCIA CLIMÁTICA	
Reducir las emisiones de GEI más de un 50% en 2030 en relación con 2017.	
• Promoción de combustibles alternativos: H2, metanol, amoníaco, biometano, sintéticos. (ref. AA:12-13, 17-18)	
Planta piloto H ₂ para movilidad (2025)	EN CURSO
Regulaciones Bunkering de nuevos combustibles (2026)	EN CURSO
• Uso del residuo en la generación de biocombustible en el Port (ref. AA:12-13, 17-18)	
Planta de biogás a partir de materia orgánica (2026)	EN CURSO
• Inventario emisiones de GEI de la actividad portuaria	
Inventario de emisiones buques, concesiones y actividades en tierra (2025)	COMPLETADO

3. MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DEL ENTORNO PORTUARIO	RESULTADO
Reducir las emisiones de NOx y PM más del 50% en 2030 con relación a 2017.	
• Plan de electrificación de buques. (ref. AA:12-13)	
Desarrollo de pilotos en ADOSADO (2026)	EN CURSO
• Inventario de emisiones de la actividad portuaria.	
Inventario emisiones buques. Inventario emisiones concesiones y actividades en tierra (2025)	COMPLETADO
• Promoción del GNL como combustible de movilidad. (ref. AA:12-13)	
Aprobación Pliego de Prescripciones Técnicas del servicio portuario de suministro de GNL (2025)	COMPLETADO
Suministro de GNL a otras tipologías de buques (car carrier, tankers y portacontenedores) (2025)	COMPLETADO
4. MEJORA DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS PORTUARIAS	
Conseguir una calidad buena en el plan de seguimiento 2025.	
• Basuras marinas.	
Nueva caracterización de basuras marinas portuarias (2025)	STAND-BY
• Plano de distribución de la biodiversidad en el Port.	
Informe del estado actual de los parámetros monitorizables y comparables en el tiempo. Clasificación por sectores y potencial (2025)	COMPLETADO
5. FORMACIÓN CONTÍNUA	
Formación en temáticas según los vectores 2022.	
• Nuevas iniciativas de formación en sostenibilidad para la APB.	
Realización de las presentaciones (2026)	COMPLETADO
• Participación en webinars y expos del sector.	
Identificación de oportunidades e inscripción según temática (2025)	COMPLETADO



PROGRAMA DE OBJETIVOS 2026

1. CAMINO HACIA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA
Mejorar la eficiencia energética en APB un 30% en 2030 en relación con 2008.
Mejorar la eficiencia energética de las instalaciones propias. (ref. AA:2)
Remodelación del edificio ASTA (2022-2026)
Adecuación y mejoras pendientes en alumbrado público - Ejecución de la obra (2022-2026)
Mejora del 20% en alumbrado interior en diferentes edificios de la APB
Generación de renovables. En 2030, 50 MWp instalados.
Plan de transición energética: Implantación y gobernanza (ref. AA:12-13, 17-18)
Despliegue del modelo de gestión energética portuaria (SEMS)
Inicio construcción Subestación Port (SE Port)
Generación de fotovoltaica en el Port (ref. AA:2,6,20)
Incremento instalación FV en cubiertas portuarias (objetivo 100 MWp en 2030)

2. RESPUESTA A LA EMERGENCIA CLIMÁTICA
Reducir las emisiones de GEI de zona portuaria más de un 50% en 2030 en relación con 2017.
Promoción de combustibles alternativos: H2, metanol, amoníaco, biometano, sintéticos. (ref. AA:12-13, 17-18)
Hidrogena portuaria - Inicio obras / Operación provisional
Regulaciones Bunkering de nuevos combustibles (metanol y amoníaco)
Uso del residuo en la generación de biocombustible en el Port (ref. AA:12-13, 17-18)
Planta de biogás / biometano - Constitución sociedad e inicio licitación obras
Inventario emisiones de GEI de la actividad portuaria (ref. AA:12-17)
Inventario emisiones 2025 (buques, concesiones y actividades en tierra)
Informes de sostenibilidad CSRD
Análisis de materialidad doble y preparación informe de sostenibilidad según ESRS (Directiva 2022/2464 CSRD)

3. MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DEL ENTORNO PORTUARIO
Reducir las emisiones de NOx y PM más del 50% en 2030 con relación a 2017.
Plan de electrificación de buques (NEXIGEN) (ref. AA:12-13)
Desarrollo pilotos OPS en ADOSADO cruceros (MSC) y ampliación red OPS
Inventario de emisiones de la actividad portuaria. (ref. AA:12-17)
Inventario emisiones buques y concesiones 2025
Promoción de nuevos combustibles de baja emisión (ref. AA:12-13)
Corredor verde marítimo - Participación proyecto europeo PIONEERS y exploración nuevos combustibles
Actualización Plan de Mejora de Calidad del Aire (alineación con PTE y Directiva UE 2024/2881)

4. MEJORA DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS PORTUARIAS
Conseguir una calidad buena en el plan de seguimiento 2026.
Basuras marinas y gestión de residuos en buques (ref. AA:7,8)
Aprobación y puesta en marcha del nuevo Plan de Recepción de Residuos de Buques
Biodiversidad marina y ecosistemas portuarios (ref. AA:21)
Expansión sistema de monitorización de biodiversidad (elementos sumergidos) a nuevas zonas

5. FORMACIÓN CONTÍNUA
Formación en temáticas según los vectores del SGA
Nuevas iniciativas de formación en sostenibilidad para la APB.
Realización de presentaciones y jornadas internas sobre CSRD, descarbonización y PTE
Participación en webinars y expos del sector.
Identificación de oportunidades e inscripción según temática





AGENDA 2030

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible representa el compromiso global para hacer frente a los retos sociales, económicos y medioambientales de la globalización, poniendo en el centro a las personas, el planeta, la prosperidad y la paz, bajo el lema de “no dejar a nadie atrás”.

La Agenda pretende avanzar hacia sociedades con un crecimiento económico inclusivo y mayor cohesión y justicia social, en paz y con un horizonte medioambiental sostenible, para lo cual define 17 objetivos estratégicos con metas específicas que deben lograrse antes del horizonte 2030.

Puertos del Estado y el conjunto del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, dentro de su ámbito de acción y competencias, se han marcado el compromiso de contribuir a la consecución de dichos objetivos mediante las iniciativas que se muestran a continuación.

La Autoridad Portuaria de Barcelona, localiza e identifica en la presente Declaración Ambiental, así como en su Plan de Sostenibilidad Sectorial, aquellos Objetivos de Desarrollo Sostenible a los que da cumplimiento y para los que se encuentra desarrollando acciones de control y mejora.



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



LÍNEAS ESTRATÉGICAS



El Marco Estratégico del sistema portuario se entronca directamente con una nutrida colección de los objetivos de desarrollo sostenible acordados en el seno de Naciones Unidas el 25 de septiembre de 2015.

Puertos del Estado



DESEMPEÑO Y CONTROL

- 26 Recursos naturales
- 32 Calidad de las aguas
- 37 Calidad del aire
- 50 Estrategia climática
- 58 Contaminación de suelos
- 59 Obras portuarias
- 61 Residuos propios y ajenos
- 65 Ecología y biodiversidad
- 67 Ruido ambiental
- 68 Emergencia ambiental



Recursos naturales

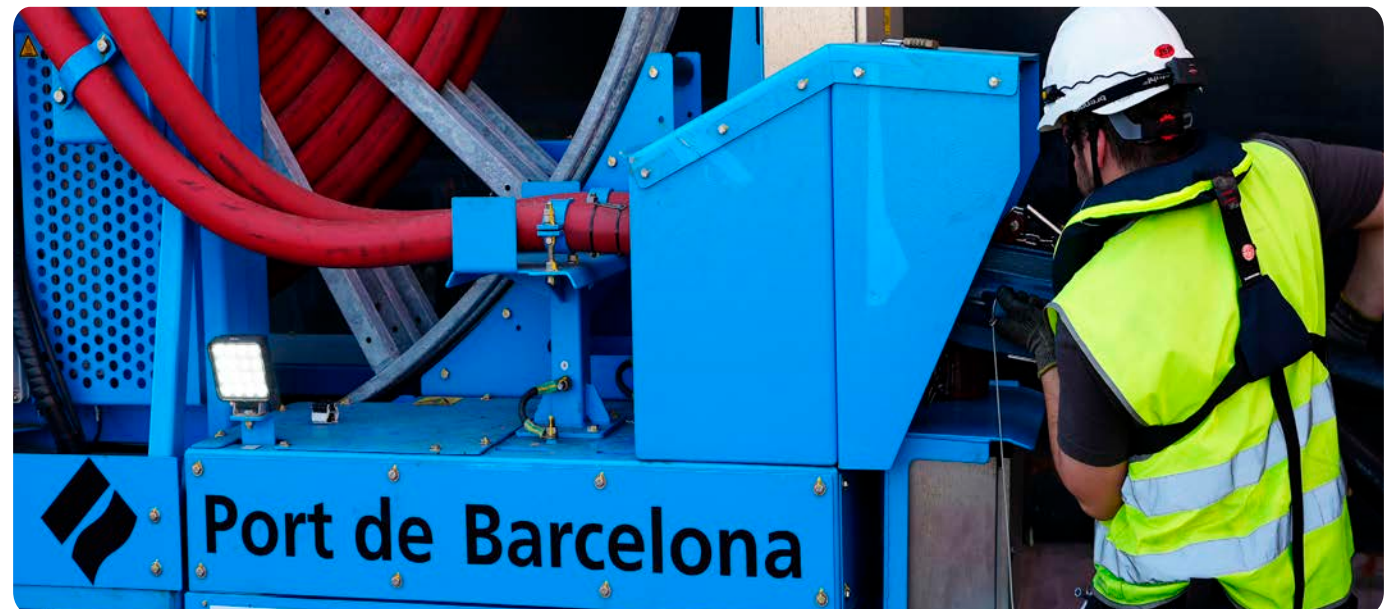


El análisis del desempeño ambiental de la Autoritat Portuària de Barcelona se calcula en base a su relación con la superficie total del puerto y con el personal de este. No obstante, en su globalidad, este desempeño ambiental está directamente relacionado con el incremento de actividad del puerto; ya sea por un aumento del tráfico de mercancías como por las ampliaciones y obras en curso.

En los próximos apartados se muestran aquellos indicadores ambientales básicos de consumo de recursos relacionados con los aspectos ambientales directos e indirectos más significativos.

Por otro lado, el compromiso del Port de Barcelona también se extiende al conocimiento, control y seguimiento de aquellos otros impactos y aspectos de la actividad portuaria que puedan afectar al Medio Ambiente y al entorno.

La importancia del análisis de aspectos asociados a la economía circular en la cadena logística del Port comportará que en un futuro también se deberán considerar informaciones relativas a las toneladas o recursos movidos, a partir de los datos facilitados tanto desde el control del tránsito marítimo como por las propias terminales y concesiones del puerto.



Consumo de agua

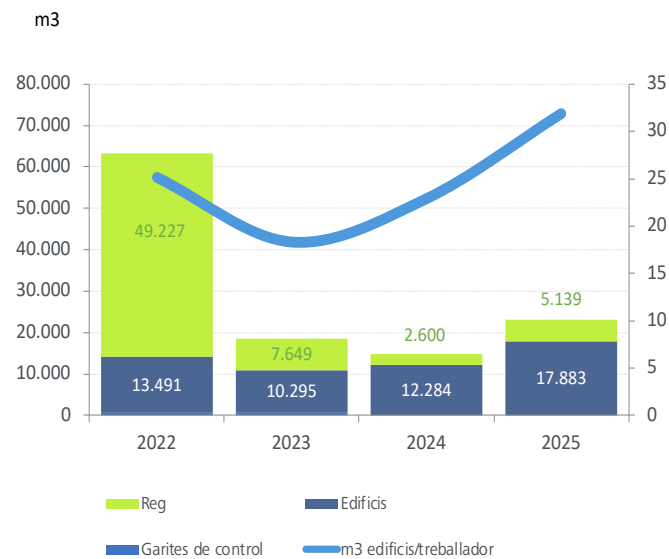
El agua de abastecimiento del Port de Barcelona proviene de las compañías públicas de Aguas de Barcelona y Aigües del Prat.

En el año 2025 se ha registrado un consumo total de 23.955 m³ de agua, un 54% más que en el ejercicio anterior. Este aumento es debido a dos factores principales, por un lado la reactivación del suministro de agua para riego una vez finalizada la situación de emergencia por sequía y por otro lado por la puesta en funcionamiento a pleno rendimiento de edificios como el ASTA donde se ubica la Policia Portuaria.

El consumo de agua de la Autoridad Portuaria de Barcelona se refiere únicamente al consumo en instalaciones propias y servicios comunes, no se contabiliza el agua suministrada a buques. Aún habiendo retomado el agua para riego, este consumo es mucho menor que el registrado antes de la declaración del estado de sequía, gracias a la implementación de acciones que fomentan el ahorro:

- Priorización a especies vegetales ornamentales autóctonas y xerófitas, con pocos requerimientos de riego.
- Sistema de riego por goteo.
- Uso de césped artificial o especies resistentes a la sequía y con poca demanda de riego.
- Sistema de riego con contadores parciales y progresiva implantación de control remoto para detectar fugas mediante la fijación de umbrales máximos de caudal por periodo de tiempo.

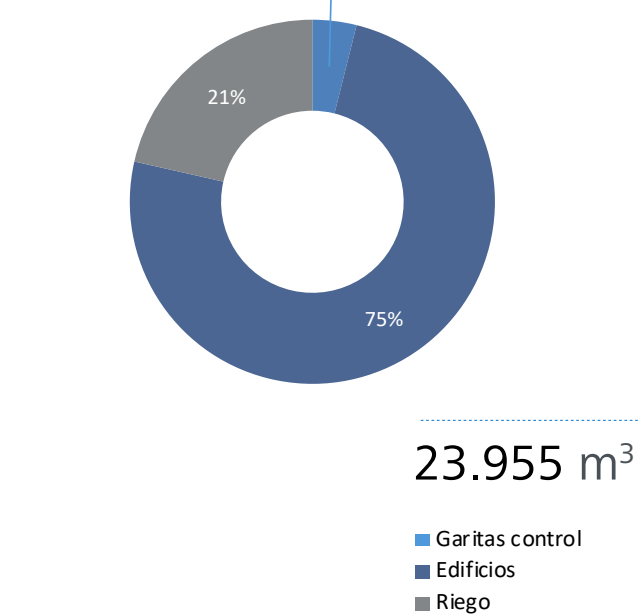
Evolución del consumo de agua por usos



Ratios de consumo	2023	2024	2025
m³ de agua edificios /trab.	18,3	22,9	31,9
m³ de agua de riego /*m²	0,09	0,03	0,06
m³ de agua garitas /trab.	1,01	1,19	1,66

* En 2025 se recalculan y actualizan las superficies ajardinadas objeto de riego, según la última actualización del plano del puerto y de acuerdo al alcance del sistema de gestión ambiental.

Consumo de agua según usos



Consumo de energías

El consumo energético principal de la Autoritat Portuària de Barcelona es el correspondiente al suministro eléctrico de los edificios y el destinado a la iluminación de viales e instalaciones; seguido del consumo de los combustibles gasóleo y gasolina.

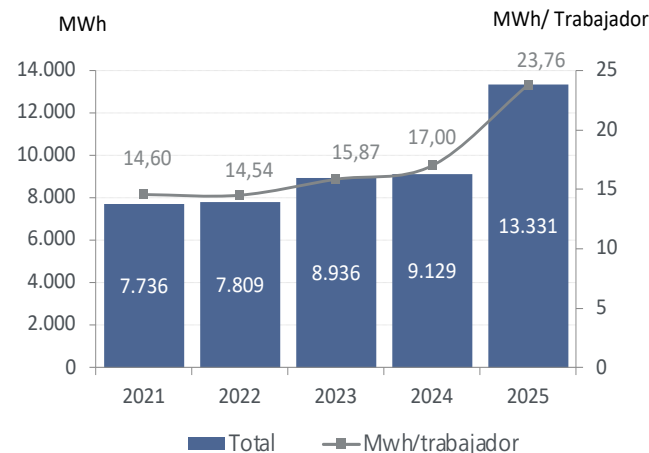
Consumo de electricidad

El consumo eléctrico asociado al alcance del Sistema de Gestión Ambiental de la Autoritat Portuària se destina al alumbrado público de los viales y a las zonas comunes del espacio portuario, así como para la iluminación, alimentación de equipos y climatización de los edificios. **En 2025 aumenta notablemente el consumo total eléctrico (53,54%), debido principalmente al incremento en la actividad de los sistemas OPS (Onshore Power Supply) operados por BEST y Grimaldi. Durante 2025 se ha consolidado esta actividad con la plena operatividad de estos sistemas.**

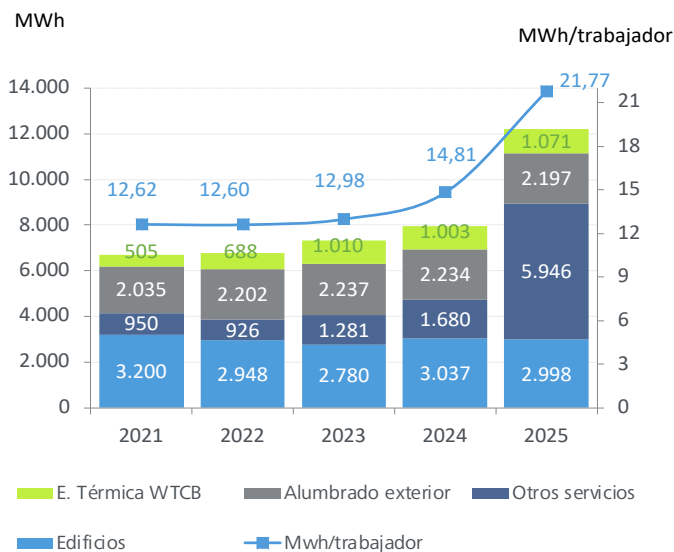
Para cumplir el objetivo de reducción progresiva del consumo eléctrico, la APB aplica los siguientes criterios:

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

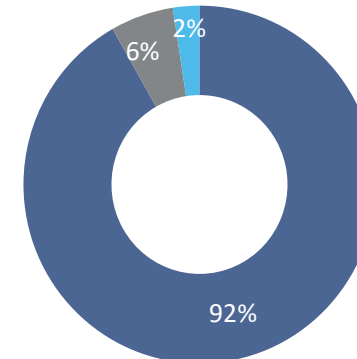
Evolución del consumo energético



Evolución del consumo de electricidad



Procedencia de la energía



Consumo total

13.331 MWh

- Electricidad
- Gasóleo
- Gasolina
- Gas natural



Potencia fotovoltaica instalada en edificios de la APB y de las concesionarias

	2021	2022	2023	2024	2025
MWp	4,7	6,7	7,5	7,7	10,28

El 100% de la electricidad suministrada a la APB y entidades participadas (WTCB, Cilsa, Port Vell) es de origen renovable desde enero de 2017.



Consumo de combustibles

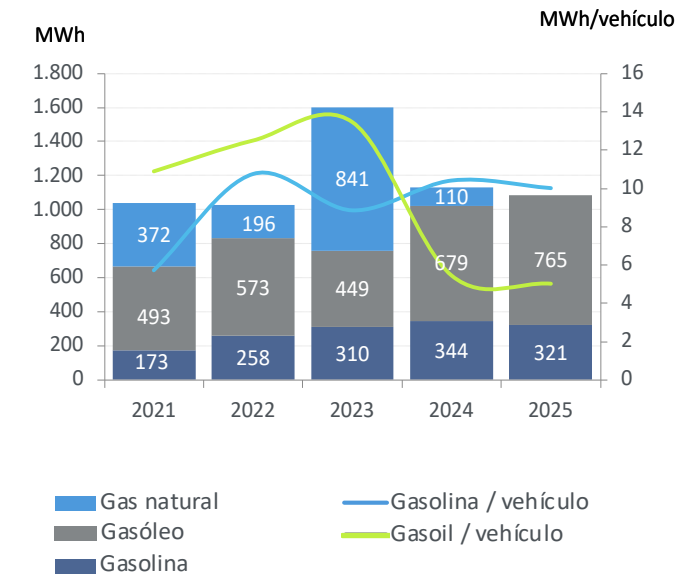
El consumo de combustibles como el gasóleo y la gasolina se destina principalmente a la flota de vehículos (coches y motos de la policía portuaria, vehículos de inspección, vehículos asignados, furgonetas y camiones de mantenimiento y para dos embarcaciones propias). El consumo de gasoil (no utilizado en transporte) es cada vez menos relevante ya que se destina a hacer funcionar generadores eléctricos provisionales que, progresivamente, van siendo sustituidos por acometidas eléctricas.

La mayoría de los vehículos de la flota son vehículos 100% eléctricos, y una parte más pequeña está constituida por vehículos híbridos en su mayoría gasolina y vehículos de gasóleo. El GNL que hasta ahora solo era consumido en el grupo electrógeno del la zona ZIS, en 2025 estuvo en desuso por lo que se ha anulado el consumo de este combustible. Los consumos de GNC y GLP de furgonetas no se muestran en el gráfico al tratarse de un consumo muy residual.

Ratios de consumo	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
*MWh gasoil / vehículo	10,0	10,8	10,9	12,5	13,5	5,4	5,0
*MWh gasolina / vehículo	3,9	5,6	5,8	10,7	8,9	10,4	10,0

*En el cálculo de los ratios de consumo de combustibles fósiles en vehículos se incluyen los vehículos 100% gasoil / gasolina así como vehículos híbridos eléctricos, GLP Y GNC.

Evolución del consumo de combustibles



Para la conversión de las unidades de volumen de consumo de combustibles a unidades de energía se han aplicado los siguientes factores de conversión:

Gasolina: 12,19 Kwh/kg
Gasóleo: 11,8 Kwh/Kg

Fuente: Eurosta, AIE y Resolución de la Secretaría de Estado de Energía de 27 de diciembre de 2013 que modifica a la Orden ITC/2877/2008

GNC: 15,75 Kwh/kg
GLP: 7,73 Kwh/l

Fuente: Asociación Ibérica de gas natural para la movilidad (GASNAM)

Movilidad eléctrica

La Autoritat Portuària dispone de 37 vehículos eléctricos de su flota total que es de 90 unidades.

- 37 vehículos eléctricos.
- 14 vehículos híbridos enchufables.
- 6 vehículos de gasolina.
- 9 vehículos MHEV (etiqueta ECO).
- 3 vehículos híbridos Gasolina/GLP.
- 3 vehículos híbridos Gasoil/GNC.
- 18 vehículos de gasoil.

Para suministrar energía a los vehículos de la flota, el Port de Barcelona instaló 44 puntos de recarga para uso propio en varios puntos de sus instalaciones. 28 de ellos están en el aparcamiento del edificio World Trade Center Barcelona, donde está la sede corporativa del puerto, 14 se han construido en el edificio de servicios ASTA (Ronda del Port) y 2 cargadores adicionales para las motocicletas de la Policía Portuaria a l'Estació Marítima de Drassanes (moll de Barcelona).



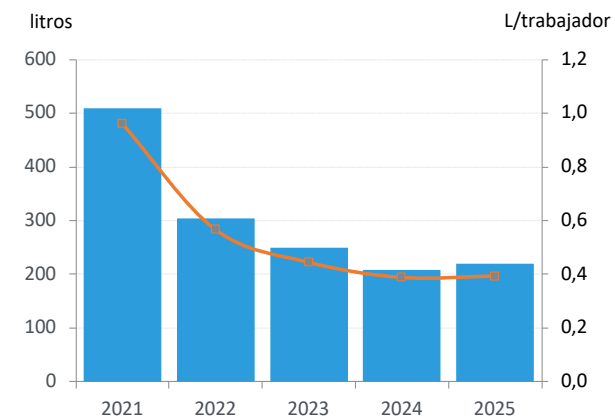
Consumo de materias

Productos y materias del taller

En el taller se consumen productos cuyos envases vacíos dan lugar a residuos considerados peligrosos. Tal es el caso de los envases de pinturas, esmaltes, aguarrás, disolventes, sprays, lubricantes, grasas, taladrinas, desengrasantes y desatascadores.

La cantidad de estos productos y materiales depende en gran medida de las actuaciones de mantenimiento requeridas y por ello su consumo es variable según las necesidades de conservación y reparación necesarias en cada ejercicio.

Consumo de materiales peligrosos



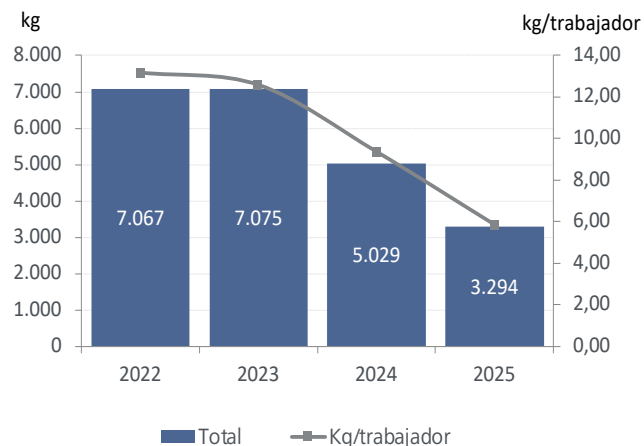
Consumo de papel

En el año 2009 la APB puso en marcha el programa “Oficina Verda”, una iniciativa dirigida para llevar a cabo actuaciones de reducción de los impactos ambientales provocados por la actividad en oficinas.

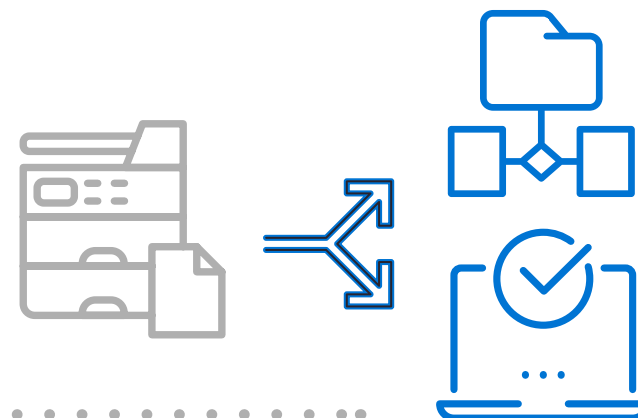
El proyecto consistió en la elaboración de una Guía de Buenas Prácticas por parte de un grupo de empleados que voluntariamente dedicaron tiempo y esfuerzo en recopilar un conjunto de iniciativas, propuestas y recomendaciones para ahorrar consumibles de oficina y adoptar un modelo de consumo responsable.

En 2025 el consumo de papel (como toneladas de papel comprado) ha sido de 3.294 kg, reduciéndose considerablemente gracias a un mayor uso de los medios electrónicos e impresiones digitales para las comunicaciones tanto internas como externas.

Consumo de papel



Apostamos por un menor uso de papel, evitando la impresión de documentos que pueden tener un acceso y formato digital.



Calidad de las Aguas



Red de Saneamiento

Servicios de limpieza de las
aguas portuarias

Parámetros de calidad

Calidad de los sedimentos

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

En materia de medio ambiente, la mejora de la calidad de las aguas portuarias es una de las principales preocupaciones de los puertos.

En general, las aguas portuarias suelen ser receptoras de las descargas de aguas residuales de las zonas urbanas e industriales cercanas y de los vertidos procedentes de las propias instalaciones del puerto.

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

Red de Saneamiento portuaria

Una de las principales acciones encaminadas a mejorar la calidad de las aguas portuarias fue la construcción, en 2003, de la red de saneamiento de aguas residuales del puerto. Con una longitud total de más de 30 km de colectores y 16 estaciones de bombeo.

La red recoge las aguas residuales generadas por las actividades ubicadas en la zona de servicio del puerto y conecta por medio de 14 puntos con el colector interceptor metropolitano que las conduce a las **Estaciones de tratamiento del Llobregat y del Besós**. La gestión de la red se realiza por telecontrol a través de sensores térmicos y de hidrocarburos, boyas de nivel en las estaciones de bombeo, y actuadores en las bombas.

Red de Saneamiento de la ciudad

Por su parte, otro factor de mejora de la calidad de las aguas portuarias ha sido la progresiva disminución de las descargas del sistema unitario de saneamiento de la ciudad de Barcelona en episodios de lluvia.

Los aportes de materia orgánica a las dársenas por esas descargas del sistema de saneamiento de la ciudad se estima han disminuido un 75% según el Plan de alcantarillado de Barcelona (PECLAB) de 1995, gracias a las actuaciones de contención y laminación de avenidas y a la conexión entre cuencas de saneamiento que ha ido realizando la ciudad durante estos años.

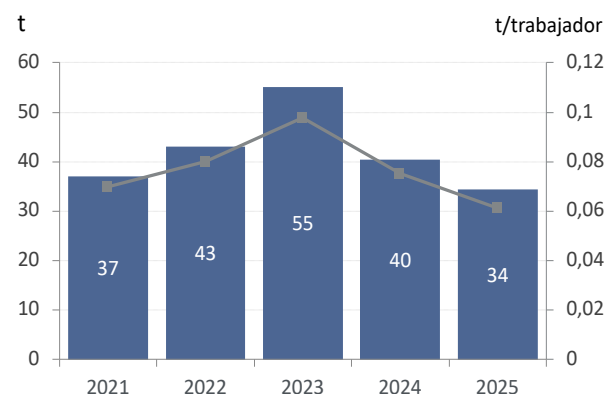


Servicio de limpieza de las aguas portuarias

El Port de Barcelona presta el **servicio de recogida y retirada de los residuos flotantes** de la lámina de agua mediante embarcaciones especializadas, todos los días del año y en horario diurno.

El porcentaje más elevado de residuos recogidos se corresponden a los de plásticos junto con los de restos de madera.

Residuos recogidos lámina de agua



Parámetros de calidad

Durante 2025, el Port de Barcelona ha seguido realizando la vigilancia de la calidad de las aguas portuarias en colaboración con la Agencia Catalana del Agua en cumplimiento de la Directiva Marco del Agua. Este seguimiento queda integrado en el Plan de Vigilancia de las Masas de Agua Litorales de Catalunya.

El Port de Barcelona se encarga del seguimiento de la calidad del medio marino mediante campañas periódicas de toma de muestras de aguas y sedimentos en el interior y en el exterior del puerto, donde se analizan los principales contaminantes como metales pesados y compuestos orgánicos (PCB's, Hidrocarburos poliaromáticos, organoclorados, plaguicidas y otros).

Un resumen de los resultados de los parámetros físicoquímicos y principales contaminantes en aguas interiores y exteriores desde 2022 hasta 2025 se muestran en el cuadro de la siguiente página.

Los principales contaminantes que se encuentran son los derivados de la actividad náutico-portuaria y de la presión antrópica urbana, estando algunos de los factores fuera del ámbito de gestión portuaria. En general se aprecia una estabilización o mejora en su calidad a pesar del incremento de las operaciones portuarias y de las escalas de buques de los últimos años.



Acceda a más
información
[Medio Marino](#)



Parámetros físico-químicos	2022		2023		2024		2025	
	Aguas Exteriores Zona II	Aguas Interiores Zona I	Aguas Exteriores Zona II	Aguas Interiores Zona I	Aguas Exteriores Zona II	Aguas Interiores Zona I	Aguas Exteriores Zona II	Aguas Interiores Zona I
Promedio de Temperatura (°C)	15,46	15,27	18,78	19,04	18,77	19,25	17,02	18,57
Promedio de Salinidad (PSU)	38,24	38,19	38,176	38,187	37,880	37,792	37,914	37,800
Promedio de Turbidez (FTU)	2,51	10,25	1,87	4,11	6,91	7,56	0,92	3,11
Promedio de Densidad (kg/m3)	1.028,41	1.028,42	1027,49	1027,38	1027,286	1027,044	1027,76	1027,23
Promedio de Clorofila (µg/l)	0,51	1,07	0,54	2,12	0,88	4,20	1,02	2,46
Promedio de SS (mg/l)	1,42	7,26	1,68	4,58	6,49	7,59	6,90	9,50
Promedio Oxígeno disuelto (mg/l)	8,19	7,73	7,48	7,18	7,05	6,44	7,45	6,84
Promedio Saturación OX (% saturación)	103,65	97,47	100,07	96,20	95,15	87,45	96,78	91,27
Contaminantes								
Promedio de Benzo[a]pireno (ng/l)	0,03	0,44	0,25	4,8	0,175	0,361	0,205	0,284
Promedio Suma de los 16 PAH (EPA) (ng/l)	259,3	224,6	8,16	13,21	10,73	20,12	11,86	12,68
Promedio Cibutrina (ng/l)	0,5	0,5	0,6	0,77	0,5	0,5	0,5	0,5
Promedio de Zn (µg/l)	0,615	2,420	9,240	6,518	1,637	1,777	1,637	1,777
Promedio de Cd (µg/l)	0,025	0,035	0,055	0,056	0,027	0,025	0,027	0,025
Promedio de Ni (µg/l)	0,246	0,271	1,990	1,958	0,769	0,798	0,769	0,798
Promedio de Hg (µg/l)	0,005	0,005	0,007	0,007	0,005	0,005	0,005	0,005
Concentración de nutrientes								
Promedio de Nitrógeno inorgánico NO3 (µmol/litro)	2,03	2,22	0,81	1,26	0,51	1,25	1,21	1,02
Promedio de Nitrógeno inorgánico NO2 (µmol/litro)	0,31	0,43	0,10	0,16	0,09	0,19	0,19	0,22
Promedio de Fósforo inorgánico (µmol/litro)	0,05	0,25	0,06	0,13	0,04	0,15	1,69	1,74
Promedio de Silicio inorgánico (µmol/litro)	0,84	1,94	0,66	0,91	0,86	1,26	0,10	0,20
Promedio de Amonio (µmol/litro)	2,04	2,98	0,58	1,22	0,51	1,79	1,36	1,54





Calidad de los sedimentos

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

Las condiciones mesotróficas típicas del puerto, que limitan la concentración de oxígeno disuelto en las proximidades del fondo marino, facilitan los entornos reductores que provocan la movilización de metales y contaminantes orgánicos de los propios sedimentos en un equilibrio dinámico con la columna de agua.

En general, y de forma similar a las aguas, las condiciones ambientales de los sedimentos se mantienen o mejoran durante los últimos años, siendo aún perceptible las presiones históricas en la zona más antigua del puerto.

En el caso del dragado de los fondos portuarios que se realiza para mantener o aumentar calados o para la realización de obra marítima, se tiene mucho cuidado en la caracterización de los sedimentos a retirar para darles un destino adecuado conforme las directrices para la caracterización de materiales de dragado que tiene publicado el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Todas las obras que implican el dragado de los fondos 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.



Bioindicadores

Las comunidades bentónicas, o conjunto de seres vivos que viven en los sedimentos del fondo marino, se utilizan como indicadores del estado de salud y calidad ambiental de los mismos ya que son organismos que acumulan cierta historia de lo que pasa en el sedimento donde viven.

La composición y estructura de las comunidades presentes en las aguas del Puerto también resultan afectadas por la contaminación ambiental.

El seguimiento de las comunidades bentónicas se lleva realizando desde 1998 y los resultados reflejan una mejoría de la calidad del agua y de los sedimentos del Port de Barcelona.

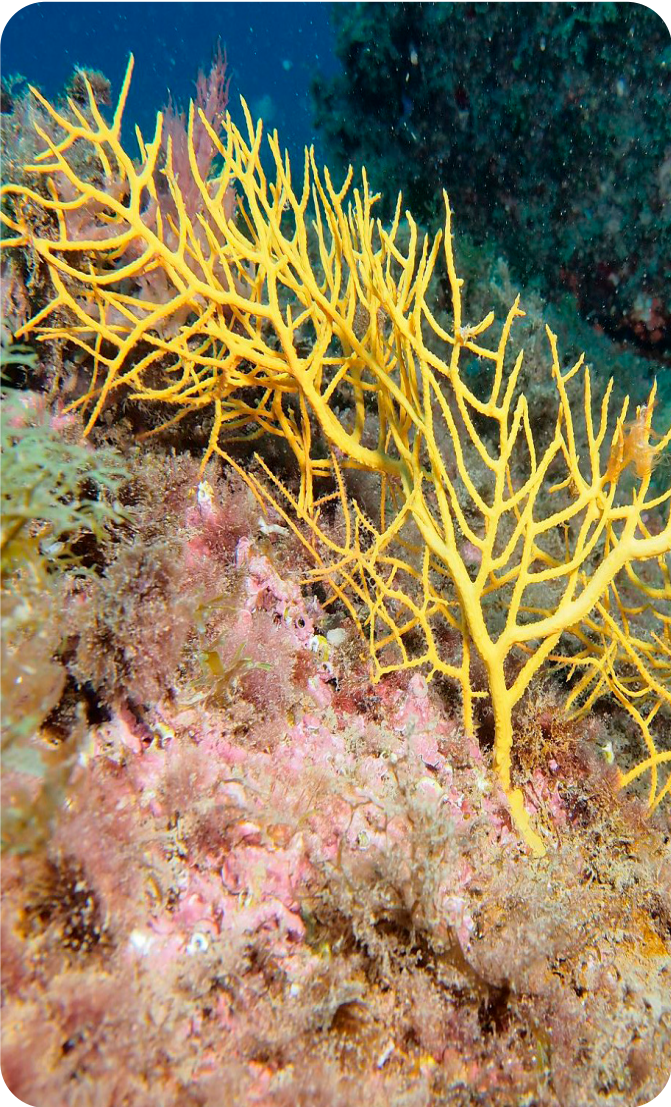
En la tabla adjunta se muestran los resultados de los principales parámetros que definen la composición de las comunidades bentónicas en las estaciones interiores y exteriores del puerto durante los últimos años.



Comunidades bentónicas

	2023		2024		2025	
	Aguas Exteriores Zona II	Aguas Interiores	Aguas Exteriores Zona II	Aguas Interiores	Aguas Exteriores Zona II	Aguas Interiores
Promedio de Riqueza (Taxones/800cm2)	56	27,8	79	42	90,3	36,3
Promedio de Abundancia (Individuos/800cm2)	240	144	297	266,3	509,0	306,8
Promedio de Diversidad de Margalef d	10	5,4	--	--	-	-
*Promedio de H_log_e_Shannon	--	--	3,8	2,725	3,74	2,55

* Hasta 2023, utilizábamos el índice de Margalef para evaluar la diversidad, que se centraba en la riqueza de especies. En 2024, hemos adoptado en su lugar el índice de Shannon, que también incorpora la equidad en la distribución de individuos.



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

La APB dispone desde 2024 de una ordenanza que regula las operativas de buques en puerto que puedan representar una afección en la calidad de las aguas y el aire.

En los pliegos reguladores de los servicios portuarios de recepción de residuos de buques y de suministro de combustible (bunker) a buques, que son actividades con alto riesgo de vertido accidental de hidrocarburos, se han introducido medidas de prevención y de respuesta adecuadas, así como también procedimientos de aviso inmediato que han de cumplir los operadores en caso de que ocurra un incidente.

Calidad del Aire



Plan de Mejora de la Calidad del
Aire del Puerto de Barcelona

Estaciones de control de
inmisiones

Las emisiones de la actividad
portuaria

Actuaciones para la mejora del
medio ambiente atmosférico

Indicadores de la calidad del aire



Acceda a la página
Web Port de Barcelona
Medio Atmosférico

El seguimiento, la evaluación y las actuaciones para la mejora de la calidad del aire del entorno portuario son actividades prioritarias de la Autoritat Portuària de Barcelona.

Plan de Mejora de la Calidad del Aire en el Puerto de Barcelona

Desde 2016, la Autoritat Portuària viene aplicando el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de su entorno que contempla diversas acciones encaminadas a la reducción de las emisiones de gases contaminantes y partículas en suspensión.

Dicho plan, que fue aprobado por el Consejo de Administración en su sesión del mes de julio de 2016, reúne un total de 53 acciones concretas y específicas, agrupadas en 9 líneas de trabajo:

- Emisiones de buques.
- Emisiones del tráfico rodado.
- Emisiones de maquinaria de terminal (vehículos fuera de carretera).
- Potenciación del transporte ferroviario y del Short Sea Shipping.
- Emisiones de la manipulación de graneles sólidos.
- Nuevos accesos viarios y ferroviarios.
- Emisiones de las obras portuarias.
- Movilidad sostenible del conjunto de empresas situadas en el puerto.
- Adecuación y actualización de las redes de vigilancia de la calidad del aire del Puerto.

Para cada una de estas líneas de actuación se han planteado acciones concretas y factibles a implantar en tres fases: fase inmediata, corto plazo y medio plazo.

Este plan es actualizado de manera constante, estando alineado con los planes de actuación de la Generalitat y del Ayuntamiento de Barcelona, para la Zona de Protección Especial del Ambiente Atmosférico para NOx y PM10.

En el año 2025 se ha revisado el Plan, para actualizarlo y alinearlo con el Plan de Transición Energética del Puerto de Barcelona y con los nuevos planes de actuación de la Generalitat y del Ayuntamiento de Barcelona, para la Zona de Protección Especial del Ambiente Atmosférico para NOx y PM10, con el propósito de lograr el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire y descarbonización en el Horizonte 2030 establecidos por la UE.



Estaciones de monitorización de la calidad atmosférica

Para la monitorización del estado meteorológico y la calidad del aire en el entorno portuario, el APB dispone de una red de estaciones meteorológicas automáticas, así como de una red de estaciones manuales y automáticas de vigilancia de la calidad del aire.

La red meteorológica del Port consta de un total de 6 estaciones dotadas de sensores de velocidad y dirección de viento; 3 de ellas equipadas además con sensores de lluvia, temperatura y humedad relativa, presión atmosférica y radiación solar.

La red manual de calidad del aire está formada por 5 estaciones: 5 captadores que recogen muestras de partículas en suspensión PM_{10} y 3 captadores para $PM_{2,5}$. El captador de partículas PM_{10} de la estación situada en el Port Vell, forma parte de la red de Vigilancia y Previsión de la Contaminación Atmosférica (XVPCA) de la Generalitat de Catalunya y, por tanto, sus valores de inmisión tienen carácter oficial. El resto de las estaciones tienen carácter de referencia, para mediciones indicativas.

La red automática de calidad del aire está constituida por 2 estaciones equipadas con analizadores automáticos que miden la concentración de óxidos de nitrógeno y dióxido de azufre.

Actualmente, se está trabajando para completar los equipos de las estaciones automáticas de calidad del aire existentes y ampliar la red hasta un total de cinco estaciones, que también incorporarán analizadores para la medida de partículas en suspensión, como por ejemplo PM_{10} y $PM_{2,5}$. Una de las nuevas estaciones se situará cerca del Palau del Mar y se convertirá en la nueva estación de referencia del Port integrada a la XVPCA, en cumplimiento de la nueva Directiva (UE) 2024/2881.

- Estación meteorológica automática
- Estación automática de calidad del aire
- Estación manual de calidad del aire





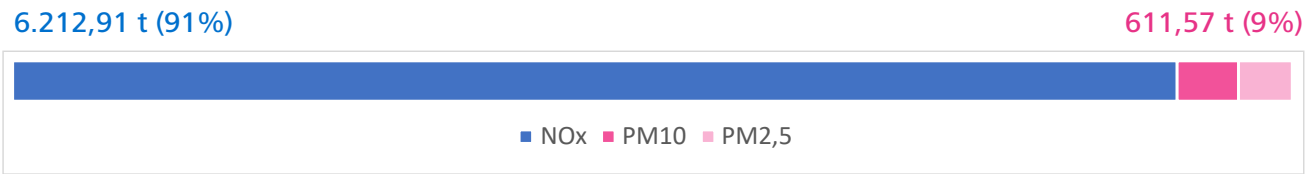
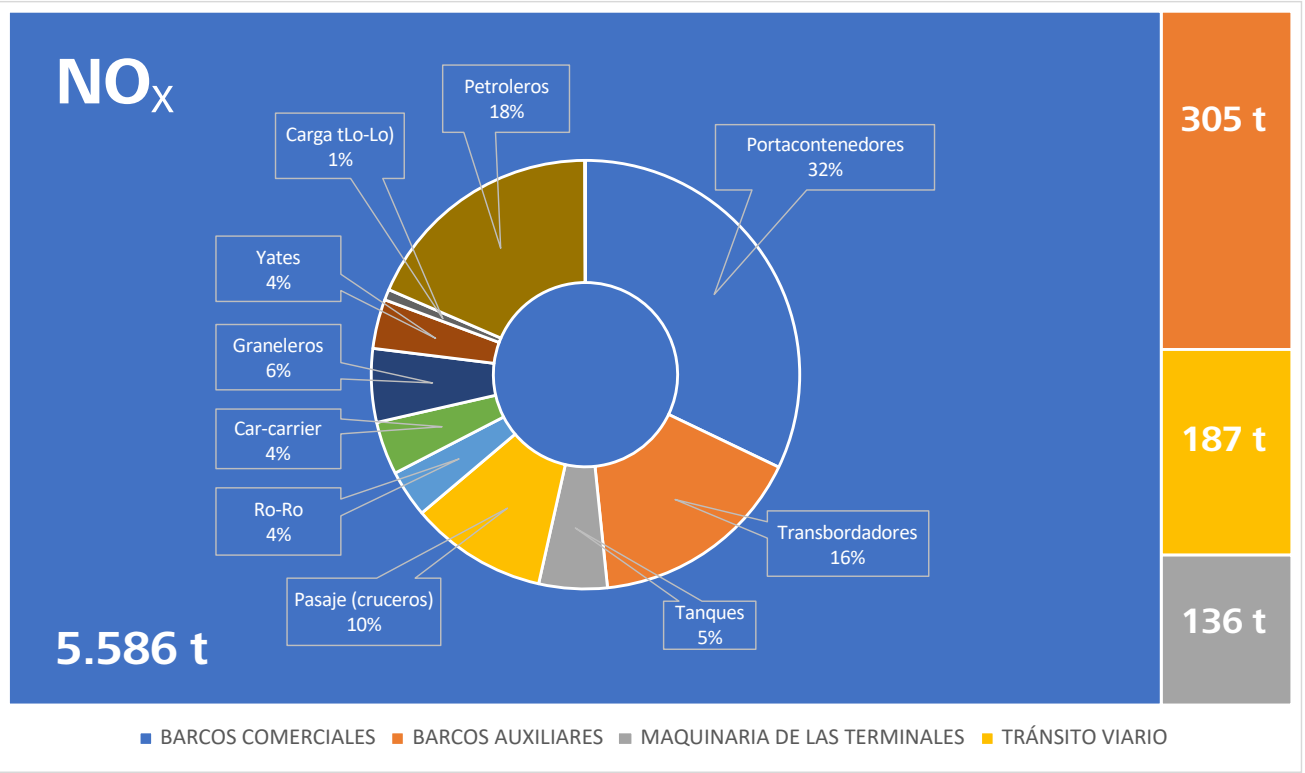
Las emisiones de la actividad portuaria

En el año 2020 con la estimación de las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes de las actividades portuarias se observó que las emisiones de los buques son las más significativas y representan más del 95% del total de las emisiones de óxido de nitrógeno y partículas en suspensión.

Cada pocos años, la APB revisa estas estimaciones y las actualiza utilizando una metodología de cálculo que ha sido consensuada con el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya. Estas emisiones del Puerto representan un 7,6% de la contaminación del aire de la ciudad por NO_x y un 1,5% por PM₁₀.

Tomando como referencia el inventario de emisiones másicas generadas en el puerto el año 2020 para los parámetros NO_x, PM₁₀ y PM_{2,5}, observamos que el primer contaminante es el más representativo (91%). Es por ello que se muestra a continuación la distribución de los principales agentes emisores para dicho parámetro.

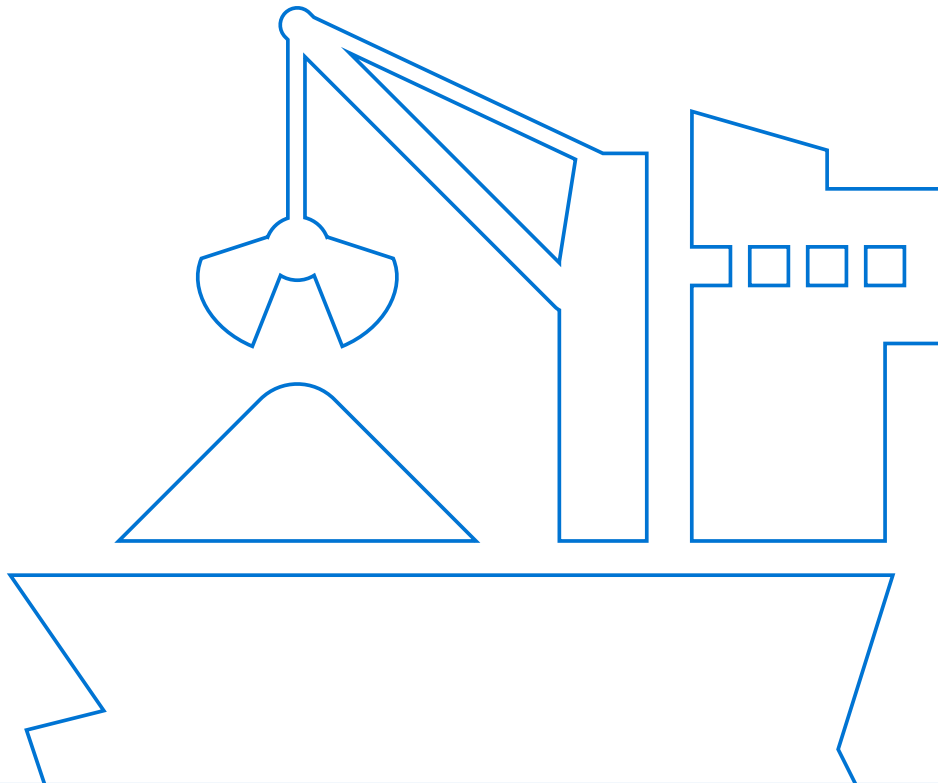
Los datos de NOX de 2021 a 2024 no son validables ya que se está trabajando en nueva plataforma de cálculo.



	NOx (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2,5} (t)
EMISIONES TOTALES	6.212,91	322,74	288,73



Barcos comerciales	NOx (t)	PM ₁₀ (t)	PM _{2,5} (t)
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
Carga (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 las terminales			
Maquinaria auxiliar de tierra	135,52	8,62	8,62
TOTAL	135,52	8,62	8,62
Tránsito viario			
Turismos	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



Actuaciones para la mejora del medio ambiente atmosférico

Intermodalidad

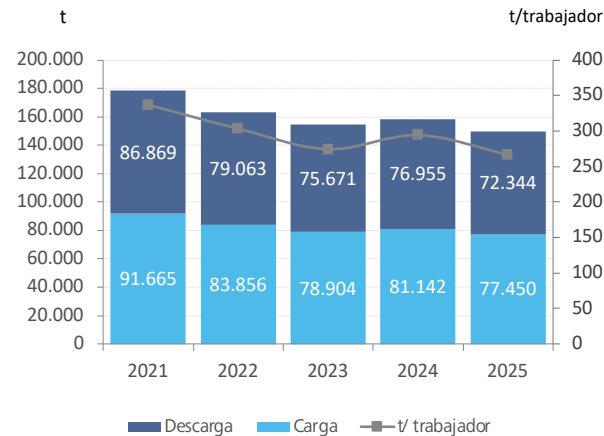
El fomento del modo marítimo y ferrocarril en el transporte de mercancías desde o hacia el puerto es una forma de reducir las emisiones de contaminantes y de gases de efecto invernadero generadas en el transporte por carretera.

Desde hace años, el puerto ha apostado por potenciar el transporte de las cargas por ferrocarril, por la navegación de corta distancia (SSS: short sea shipping) y por las ADM (Autopistas Del Mar) como una estrategia para fidelizar y ampliar su hinterland o área de influencia que, a su vez, repercute en la disminución de las emisiones de gases contaminantes y de partículas en comparación con el transporte terrestre.

Las unidades de cabotaje son la UTI (Unidad de Transporte Intermodal), que es el equivalente a un camión o una plataforma cargada en un buque transbordador. Cada UTI movida por buque, por tanto, equivale a sacar un camión de la carretera.

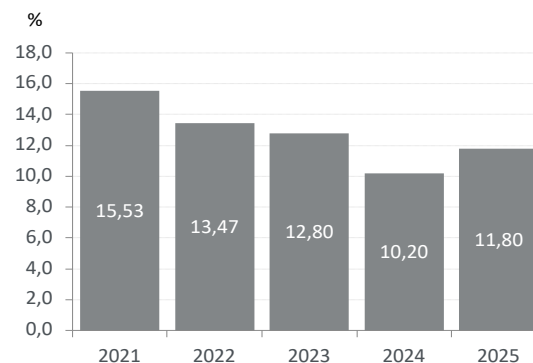
En el gráfico siguiente se muestran las UTI'S movidas, que sustituyen al transporte por carretera, en el Port de Barcelona los últimos años.

Movimiento UTI's



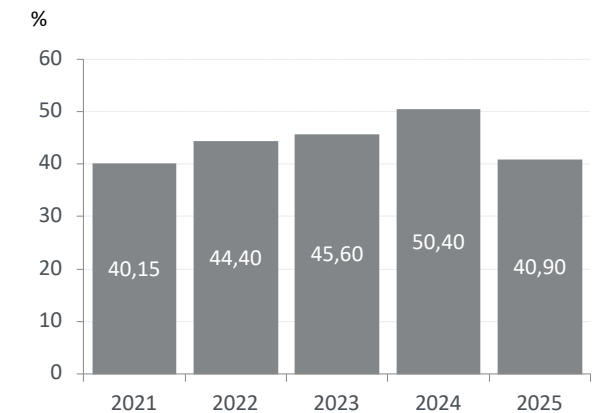
La mayor parte de la mercancía general se manipula en contenedores, cuya unidad es la TEU que equivale a un contenedor de 20 pies. En general, puede afirmarse que cada TEU movida por FFCC equivale a 1 camión sacado de la carretera.

Porcentaje de TEU's movidas por FFCC



Como se puede ver en el gráfico anterior, las TEU's movidas por FFCC en el Port de Barcelona representan cerca del 12% del total de TEU's movidas en el último año, repuntando respecto del año anterior, pero sin alcanzar los valores obtenidos en el año 2021.

Porcentaje de automóviles movidos por FFCC



El porcentaje de vehículos transportados mediante ferrocarril se ha visto reducido ligeramente en 2025, pero manteniéndose por encima del 40%.

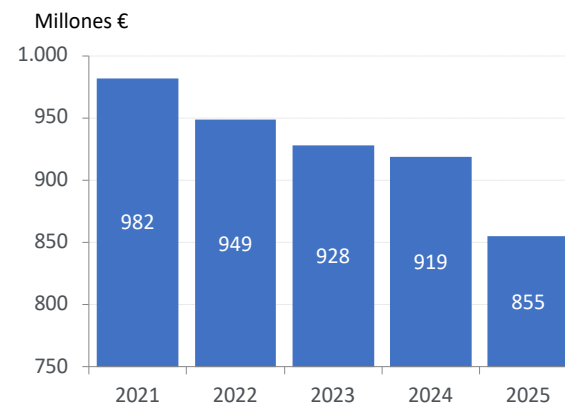


Ahorro económico en externalidades asociadas al uso del ferrocarril y el SSS en el tráfico portuario

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

La contribución económica del Port de Barcelona debida a la oferta intermodal es muy relevante y puede ser evaluada gracias a una metodología de cálculo propuesta por la Comisión Europea en 2019. Esta metodología tiene en cuenta la monetización de los impactos asociados a la contaminación, el cambio climático, el ruido, los accidentes, la congestión del tráfico y el uso de infraestructuras. Como resultado, a continuación mostramos un gráfico del ahorro económico asociado.

Evolución del ahorro en externalidades. Uso del Ferrocarril y SSS



En 2025 no se alcanza el ahorro conseguido los últimos años debido a que en los dos últimos años han tenido lugar caídas de los tráficos ferroviarios como consecuencia de las obras realizadas por ADIF en nuestras conexiones con el centro peninsular.

Tampoco se espera que en 2026 mejore el indicador teniendo en cuenta las incidencias en el tráfico ferroviario de salida del puerto registradas en el primer mes del año.





Promoción de la gasificación

Entre las acciones incluidas en el **Plan de Mejora de la Calidad del Aire** destacan aquellas encaminadas a promover el uso del gas natural como combustible alternativo de transición para la movilidad de las mercancías por vía marítima y terrestre.

Se facilita así la reducción efectiva de las emisiones contaminantes, el aumento de la competitividad de la actividad de transporte y, por extensión, la de la industria y de aquellas otras actividades intensivas en transporte y distribución.

La disponibilidad de gas natural licuado (GNL) en la terminal de ENAGAS situada en el puerto es una oportunidad para promocionar este combustible más limpio. Para impulsar la introducción de GNL, el Port de Barcelona ha desarrollado 4 ejes de actuación:

- Disponer de infraestructuras de suministro de gas natural para buques y para camiones. Esto es disponer de atraques en ENAGAS preparados para suministrar a gabarra y, a su vez, disponer de gabarras para dar el servicio en el puerto.
- Regular las operaciones de suministro del nuevo combustible GNL a buques, priorizando la seguridad y la armonización con las demás regulaciones existentes para dar seguridad jurídica a los operadores y garantizar la seguridad de las operaciones.

- Realizar proyectos piloto y de demostración que evidencien la viabilidad del uso de este combustible como alternativa a los combustibles tradicionales en todos los sectores de movilidad del puerto.
- Bonificar a los buques que utilicen estos nuevos combustibles con el fin de incentivar su adopción.

La política de introducción del gas natural ha permitido el impulso del **Port de Barcelona como hub de bunkering de GNL en el Mediterráneo**. En el año 2017 hizo escala en el puerto el primer buque ferri con motor auxiliar de gas natural, el ABEL MATUTES de la compañía BALEARIA, y recibió suministro de GNL desde un camión cisterna (modalidad truck-to-ship o TTS).

En 2019, el Puerto de Barcelona se convirtió en el primer puerto del Mediterráneo en suministrar GNL a un barco desde una barcaza, al crucero Aida Nova del grupo CARNIVAL (modalidad ship-to-ship o STS).

Cabe destacar que desde 2020 se está suministrando GNL en la modalidad multitruck-to-ship, esto es, entre 2 y 3 camiones cisterna al mismo tiempo. Mediante esta modalidad se consigue suministrar el GNL necesario durante las cortas escalas de los ferris de BALEARIA, sin interferir en la operativa habitual del buque.

Solo en 2025, el puerto de Barcelona suministró unos 231.787 m³ de GNL a buques, 47.593 m³ desde camión cisterna (modalidad TTS) y 184.194 m³ desde gabarra (modalidad STS), mostrando valores similares a los del ejercicio anterior. Después de que el elevado precio de este combustible provocara en 2022 un importante descenso del volumen de consumo, se ha recuperado notablemente la actividad de suministro de esta fuente de energía.

En 2025 cerca del 30% de las escalas de cruceros fueron de barcos impulsados por GNL y más de un 40% de los pasajeros utilizaron barcos propulsados por GNL. También durante el 2025 se han iniciado las operativas de bunkering de bioGNL desde gabarra, un combustible de cero emisiones que se prevé que crecerá en el Port de Barcelona durante los próximos años.





Servicios y volumen de GNL suministrado a buque en el Port de Barcelona

Desde cisterna	2022	2023	2024	2025
Nº de operaciones	18	133	402	447
Buques	Sicilia, Nápoles, Abel Matutes, Martín i Soler, Hypatia de Alejandria	Abel Matutes, Eleanor Roosevelt, Hypatia de Alejandria, Martín i Soler, Bahama Mama, Sicilia	Abel Matutes, Margarita Salas, Hypatia de Alejandria, Martín i Soler, Bahama Mama, Sicilia	Abel Matutes, Margarita Salas, Hypatia de Alejandria, Martín i Soler, Bahama Mama
Suministro en m³	821,42	15.501,40	45.427	47.593
Desde Gabarra	2022	2023	2024	2025
Nº de operaciones	14	66	89	98
Buques	Aida Nova, Costa Smeralda, Iona, Costa Toscana, Aida Cosma	Aida Cosma, Arvia, Costa Smeralda, Iona, Costa Toscana, Lake Herman	Aida Cosma, Arvia, Costa Smeralda, Iona, Costa Toscana, Lake Herman, Sun Princess, Lake Annecy, Cerulean Ace, Turquoise Ace, Celeste Ace	Aida Cosma, Angelite Ace, Arvia, Cerulean Ace, Cielo Ace, Costa Smeralda, Costa Toscana, Ilma, Iona, Lake Annecy, Lake Lugu, Lapis Ace, Luminaria, Mardi Gras, Mein Schiff Relax, Silver Ray, Star Princess, Sun Princess, Turquoise Ace
Suministro en m³	25.576	127.668	184.324	184.194
Total operaciones	2022	2023	2024	2025
Nº de operaciones	32	199	491	545
Suministro en m³	26.397,42	143.169,4	229.751	231.787



Desde el punto de vista del transporte terrestre, desde 2018 el Port dispone de una estación de suministro de GNL (Gas Natural Licuado) y GNC (Gas Natural Comprimido) tanto para los camiones como para vehículos ligeros.

Reducción de las emisiones de los buques

La reducción de las emisiones de los buques es un reto importante para los puertos ya que representa la principal fuente de emisión de la actividad portuaria.

No obstante, las autoridades portuarias tienen pocos instrumentos para conseguir el objetivo de disminuir dichas emisiones dado que las emisiones de los buques están reguladas a nivel internacional a través de convenios auspiciados por la OMI (Organización Marítima Internacional).

Las principales actuaciones que estamos realizando para la reducción de las emisiones de los buques para disminuir el impacto en la salud pública y contribuir a la descarbonización de la actividad del puerto, son:

1. Promocionar el gas natural como combustible de movilidad más limpio.
2. Incentivar mediante bonificaciones en las tasas portuarias a aquellos buques con un mejor desempeño, como por ejemplo la bonificación de aquellos que utilizan gas natural o baterías eléctricas durante las escalas.
3. Desarrollos tecnológicos en buques para reducir las emisiones contaminantes en puerto.

Desde 2019 hacen escala de forma habitual 6 buques ferri de la compañía GRIMALDI que incorporan baterías de almacenamiento con capacidad para más de 5.000 KWh que se cargan durante el trayecto de navegación y suministran la electricidad almacenada al buque durante su estancia en puerto, en sustitución de los motores auxiliares diésel.

En 2025 se iniciaron 8.374 escalas, con un arqueo medio de los barcos de 45.007 toneladas (+3,6%), respecto de 2024. En 2023, 606 fueron con uso de baterías eléctricas (7 barcos) y 618 fueron con uso de GNL (26 barcos).

4. Electrificar progresivamente los muelles para permitir la conexión eléctrica de los buques a muelle y así evitar las emisiones de los motores auxiliares durante la escala del buque en el puerto.

En el marco del proyecto **Nexigen**, el Puerto de Barcelona aprobó una inversión de más de 110 millones de euros hasta el 2030 para electrificar muelles y evitar el uso de motores auxiliares generadores de emisiones durante la estancia de barcos en el Puerto.

La conexión eléctrica de barcos a muelle, conocida como on-shore power supply (OPS), requiere una potencia estimada de unos 78 MW que provendrán de la red de alta tensión. Con su puesta en marcha se prevé lograr una reducción de 60.000 toneladas 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 el Puerto al objetivo de lograr la neutralidad de emisiones en 2050.

El IV Plan estratégico fija como objetivo que en 2030 estén electrificados los muelles de contenedores y de ferris del Puerto. Con esta finalidad en 2025 se ha puesto en servicio los dos puntos de conexión OPS en la terminal de ferrys.

5. La promoción de nuevos combustibles de muy bajas o nulas emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero para buques, vehículos pesados y maquinaria utilizada en las terminales.

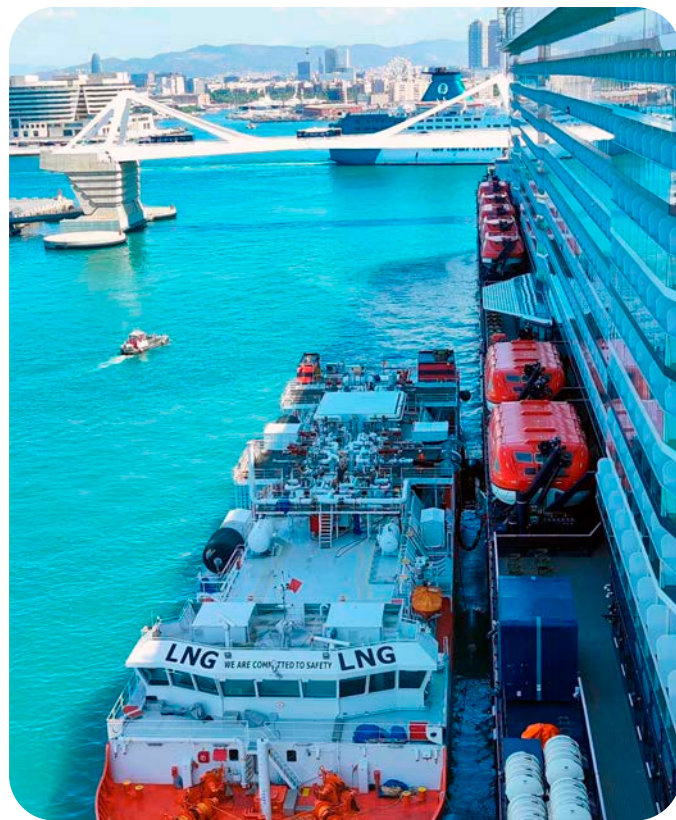
El Puerto de Barcelona está trabajando en diversas vías para promocionar los combustibles alternativos de cero o casi cero emisiones, entre los que destacan el hidrógeno, amoníaco, metanol o los hidrocarburos sintéticos, así como algunos biocarburantes o biometano.

La promoción de estos nuevos combustibles implica seguir unas pautas similares a las que se han seguido para implantar el gas natural, como son: la información y concienciación sobre su necesidad y viabilidad; la realización de pilotos para demostrar su factibilidad en distintos sectores de movilidad; la disposición de infraestructuras adecuadas para su suministro a buques y, finalmente, la regulación de las actividades en puerto relativas a estos nuevos combustibles.





Dentro de esta estrategia, el puerto de Barcelona participa en el Proyecto Europeo Pioneers de producción y suministro de energía limpia, diseño de puertos sostenibles, cambio modal y optimización de flujos; y transformación digital junto con los puertos de Amberes, Venlo y Constanza.



Control de las operaciones de graneles sólidos

La mayoría del tráfico de graneles sólidos, susceptible de generar emisiones de partículas a la atmósfera en el Port de Barcelona, se manipula en instalaciones cerradas, dotadas de sistemas de protección contra el viento y, en algunos casos, bajo aspiración y filtrado del aire.

Por este motivo, la problemática derivada de la manipulación de graneles en muelle abierto es muy limitada en nuestro puerto y queda circunscrita a los muelles Contradique Sur y Oeste.

Desde 2005 el Port mantiene vigente una regulación de estas actividades que incluye unas buenas prácticas exigibles a los operadores de descarga/carga y manipulación de graneles sólidos (Ordenanza de operaciones y atraques en el Muelle Contradique Sur y Muelle Oeste. Entre las condiciones de la regulación se incluye la parada de la operativa cuando el viento supera cierto umbral de velocidad.





Control ambiental de obras

Por otro lado, todas las obras promovidas por la Autoritat Portuària están sometidas a una vigilancia ambiental externa, independiente del contratista, que se encarga de verificar que el contratista cumple con las condiciones de prevención y minimización de la contaminación establecidas en el proyecto, así como también de vigilar los impactos que la realización de las obras tiene sobre el entorno, especialmente la emisión de partículas y la emisión de ruido. Más adelante, este informe profundiza más sobre este control ambiental de las obras portuarias.

Nuevos accesos viarios y ferroviarios al puerto

Los nuevos accesos viarios y ferroviarios previstos desde el Sur al Port de Barcelona, han experimentado avances en su tramitación. Una vez ejecutados y en servicio, los nuevos accesos permitirán alejar los tráficos de entrada y salida del recinto portuario de la mercancía del centro urbano, cosa que disminuirá las congestiones y, por ende, la contribución de esas emisiones a la calidad del aire de la ciudad.



Indicadores de la calidad del aire

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.

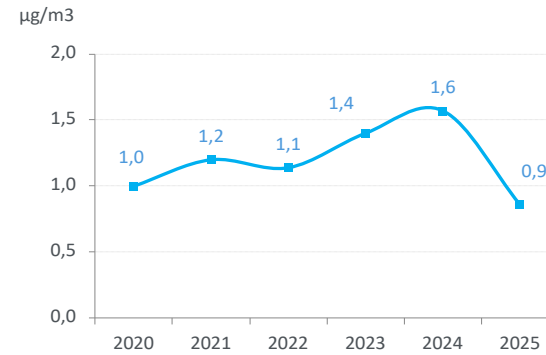
En los siguientes gráficos se muestran los niveles de calidad del aire medidos entre 2020 y 2025 para los diferentes gases contaminantes en el espacio portuario.

Los niveles de concentración de dióxido de azufre son bajos. La normativa actual en Europa fija un umbral máximo de 125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de media diaria que no puede superarse más de 3 días al año.

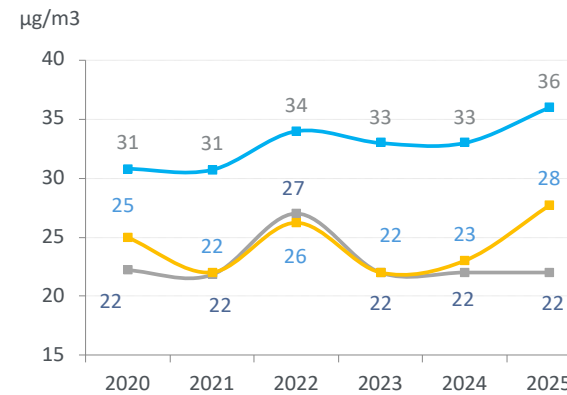
Desde 2020 se mantienen en valores mínimos las concentraciones de inmisión de este contaminante, debido en parte a la entrada en vigor de la obligatoriedad de utilización, por parte de los buques, de combustibles con menos contenido en azufre durante la navegación, pasando del 3,5% al 0,5% de contenido de azufre en masa.

Los valores de NO_x han experimentado una ligera reducción en el último año manteniéndose por debajo de los niveles del valor de referencia establecido por la normativa, situado en 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Concentración media de SO_2

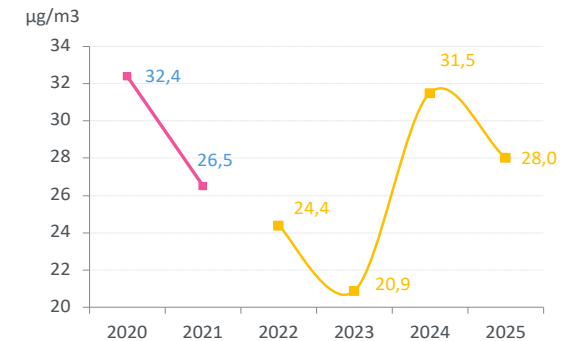


Concentración media de PM_{10}



La media de las PM_{10} al aire se ha calculado este año a partir de 3 estaciones. Las concentraciones medias muestran una tendencia a la alza en el último año, con valores promedio por debajo del límite establecido de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Concentración media de NO_2



■ Port Vell
 ■ ZAL
 ■ ZAL Prat
■ Dàrsena Sud

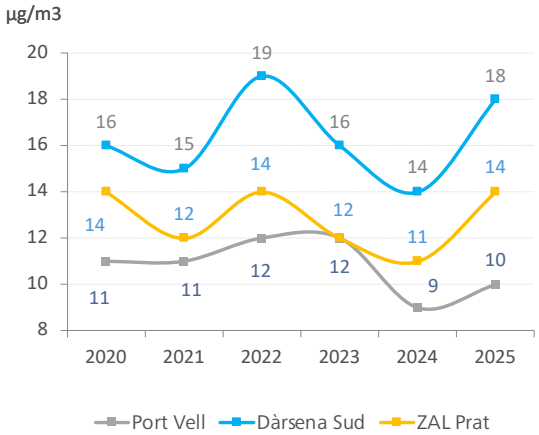
No obstante, la estación de Dàrsena Sud sobrepasa las 35 superaciones máximas permitidas del Valor Límite Diario de 50 µg/m³ con 70 superaciones en 2025.

Superaciones diarias de PM₁₀

Estación/Año	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Port Vell	12	4	7	2	2	5
Darsena Sur	28	34	32	42	43	70
Zal Prat	15	2	5	4	6	25

² La estación de "ZAL" se reubicó el 30/11/2021 a ZAL Prat (la estación en funcionamiento actualmente).

Concentración PM_{2,5}



En cuanto a la concentración de PM_{2,5}, en el gráfico adjunto se observa la tendencia al aumento en el promedio de concentración del último año, pero siempre por debajo el valor umbral establecido en 25 µg/m³.

Estrategia climática



Adhesión a los Acuerdos
Voluntarios de la OCCC

Suministro de energía renovable

Proyecto BCN Zero Carbon

Electrocalculadora

Short Sea Shipping promotion



Acceda a la página
Web Port de Barcelona
Estrategia Climática

Plan de Transición Energética del Puerto de Barcelona

El Puerto de Barcelona ha aprobado en 2025 su Plan de Transición Energética, un documento derivado del IV Plan Estratégico, **que marcará la política energética del puerto hasta 2040 y que establece para aquel año el objetivo de reducir el 85% de las emisiones de gases de efecto invernadero respecto de las del año 2017, y fija el camino para convertirse en un puerto neutro en emisiones en 2050.**

El Plan de Transición Energética engloba todas las medidas que el Port de Barcelona desarrolla para descarbonizar la actividad portuaria, garantizar el suministro de energía sostenible, tanto a nivel ambiental como económico, y convertirse en un centro de actividades energéticas puntero. El documento fija como hito más próximo recortar el 50% de emisiones en 2030 respecto de 2017, cosa que supondrá reducir las emisiones generadas en un millón de toneladas en el periodo 2025 a 2030. El equivalente a las emisiones anuales de 240.000 coches.

Actuaciones y objetivos concretos

En este sentido, el documento incluye un Plan de Acción con más de 150 actuaciones, agrupadas en cuatro grandes ejes: la descarbonización de la actividad portuaria; la sostenibilidad del consumo energético; la resiliencia para garantizar el suministro de energía, y la innovación para facilitar el

surgimiento de nuevos modelos de negocio y la adopción de tecnologías emergentes.

Este Plan de Acción incluye medidas concretas para promover la eficiencia energética, con el objetivo que el año 2030 el 50% de la actividad portuaria esté electrificada y el 65% de las escalas de portacontenedores y cruceros se conecten a sistemas OPS, que les permitan parar los motores mientras están en el puerto, una cifra que se incrementará hasta el 90% en 2050.

También se pone el foco en la producción local de energía, con el objetivo de tener instalados 100 MWp de energía fotovoltaica para 2030. Pero la producción no se limitará a la energía solar, porque también se prevé la producción de 100.000 toneladas de combustibles sostenibles anuales, tanto biometano como combustibles sintéticos.

El Plan de Transición Energética también incide en la innovación, tanto tecnológica como de modelos de negocio. El desarrollo de la economía del hidrógeno es un ejemplo, con la conexión del gasoducto H2MED como gran oportunidad para convertir el Port de Barcelona en un hub de este combustible sostenible. El Plan, sin embargo, también prevé otras tecnologías como los sistemas de captura de CO2 y su posterior aprovechamiento, mediante la economía circular, para la producción de combustibles sintéticos, entre otros.



Compromisos a nivel del conjunto del puerto

Transición energética

NEXIGEN, el Plan de electrificación de muelles del Puerto de Barcelona, es el instrumento clave de la transición energética en su camino hacia la descarbonización. Su objetivo principal es mejorar la calidad del aire del puerto y de la ciudad de Barcelona a través de la tecnología OPS (Onshore Power Supply), que permite suministrar energía de origen renovable a los buques durante su estancia en puerto, evitando el uso de sus motores auxiliares. Los barcos amarrados representan el 47% de las emisiones totales del recinto portuario, lo que convierte al OPS en la palanca de mayor impacto inmediato.

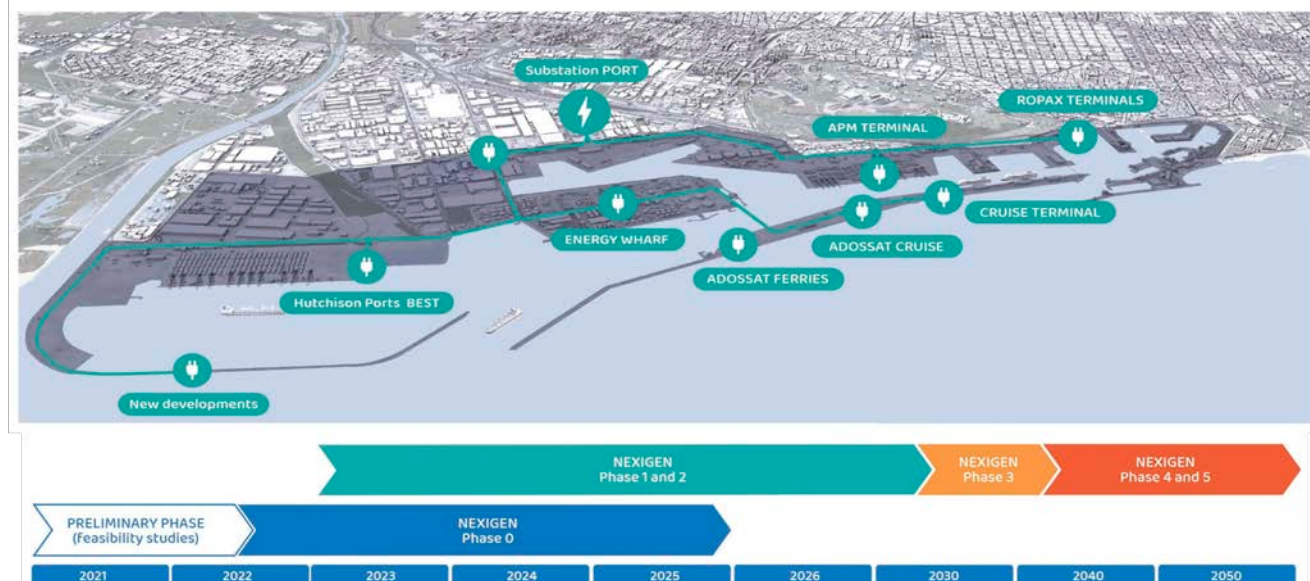
En 2024 se culminó el piloto de entró en funcionamiento el OPS en la terminal Hutchison Ports BEST —primer sistema de suministro eléctrico a portacontenedores en un puerto mediterráneo— y se completó el piloto en la terminal de ferris de Grimaldi.

En 2025 entraron en pleno servicio los dos sistemas el OPS de la terminal de ferris de Grimaldi comenzó a operar diariamente, consolidándose la electrificación de muelles como realidad operativa. Paralelamente, se adjudicó la licitación de se empezó a construir la Subestación Port (SE Port), infraestructura de 80 MW que distribuirá la energía hasta los distintos muelles, y se inició la instalación del

primer OPS para cruceros en la terminal de MSC en el muelle Adosado.

Se estima que el despliegue completo de NEXIGEN comportará una reducción de cerca del 47% de las emisiones de CO₂ y NOx en el entorno portuario, contribuyendo de forma decisiva al objetivo de descarbonización. La inversión comprometida prevista para completar todo el plan de electrificación se sitúa alrededor de los supera los 110 200 millones de euros.

- **Fase 0:** OPS en Hutchison Ports BEST (portacontenedores) y Grimaldi Terminal (ferris)
- **Fase 1:** Construcción de la SE Port y despliegue de la red de media tensión hasta el muelle Adosado e implantación del primer OPS para cruceros en la terminal MSC.
- **Fase 2:** Construcción de OPS en la terminal RRCC y ampliación progresiva de OPS en el resto de terminales de cruceros del muelle Adosado
- **Fase 3:** Despliegue en terminales de ferris y contenedores
- **Fase 4:** Terminales de automóviles
- **Fase 5:** Terminales de graneles — Muelle de la Energía y nuevos desarrollos



Promoción de nuevos combustibles

La promoción de nuevos combustibles de cero emisiones de carbono para barcos, vehículos pesados y maquinaria de las terminales será un eje clave para avanzar en el proceso de descarbonización y cumplir los objetivos de reducción de emisiones fijados por la Unión Europea y la Organización Marítima Internacional para el 2030 y 2050. Por ejemplo, a través del estudio del uso de hidrógeno renovable, la compra de electricidad verde, la producción de energía fotovoltaica, el fomento del GNL y el bioGNL, y la promoción del metanol verde como combustible marítimo.

En septiembre de 2025 fue aprobada la convocatoria del concurso público para seleccionar la empresa que construirá la primera hidrogenera para camiones, autobuses y equipos terrestres de las terminales y las áreas logísticas del Puerto de Barcelona.

La nueva hidrogenera será pionera en el ámbito portuario estatal por qué no sólo suministrará hidrógeno a vehículos terrestres y maquinaria portuaria sino que lo producirá mediante electrolizadores alimentados con energía de origen 100% renovable, garantizando que el combustible suministrado sea neutro en emisiones y se pueda calificar de hidrógeno verde.

World Ports Climate Action Program (WPCAP)

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

La iniciativa, en la que participan los puertos de Vancouver, Los Ángeles, Long Beach, Nueva York, Hamburgo, Amberes, Rotterdam, Goteburgo y Buzan, se organiza en 5 grupos de trabajo orientados a acciones concretas. El Port de Barcelona lidera el grupo dedicado al suministro de electricidad a buques desde muelle, a la vez que participa como socio en el grupo de combustibles sostenibles para buques.

Conexión eléctrica de los buques

El Port de Barcelona hizo público durante 2019 su compromiso de electrificar los muelles donde hacen escalas los cruceros, los portacontenedores, los buques de vehículos y los ferris para que durante su estancia en puerto puedan conectarse y así evitar las emisiones de sus motores auxiliares.

En 2030 el objetivo es disponer de la infraestructura eléctrica para la conexión de los buques en las estaciones de crucero, en la terminal de contendores del Moll Prat y en las estaciones marítimas de ferris, lo que supondrá una reducción de aproximadamente el 47% de las emisiones de CO₂ y de NO_x.

El calendario de tareas en el que se está trabajando prevé que progresivamente se vaya desplegando esta infraestructura eléctrica a través de estaciones transformadoras y centros de mando para ayudar a ramificarse hasta llegar a los muelles donde se conectarán los barcos.



Compromisos a nivel de autoritat portuària

Alumbrado público

La APB está mejorando su red de alumbrado público progresivamente, incorporando lámparas con tecnología led y mejorando la gestión de iluminación estableciendo periodos horarios con diferente intensidad de encendido.

Flota propia

De las aproximadamente 90 unidades de la flota (incluyendo motos, vehículos ligeros y camiones) hoy 37 unidades son eléctricas (vehículos y motos, principalmente) y el resto son híbridos eléctricos o híbridos GLP/GNC. Solo 24 unidades utilizan únicamente combustibles de tipo fósil como fuente de energía.

Calculadora de emisiones
Oficina Catalana del Canvi Climàtic



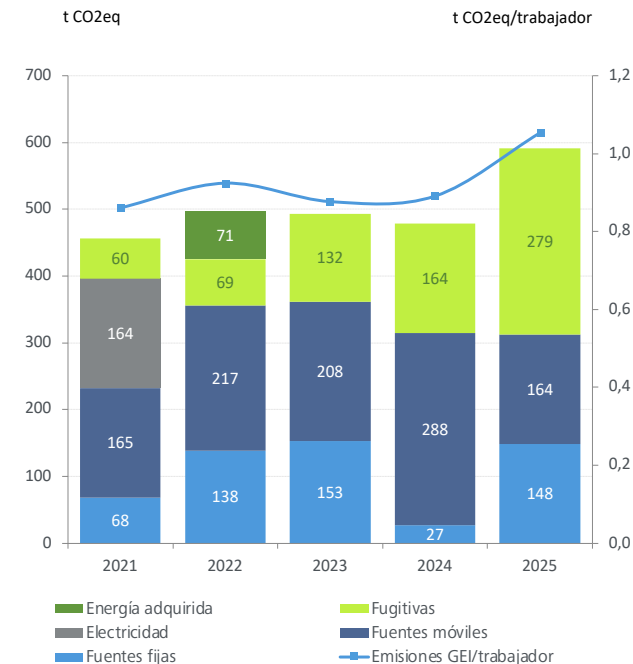
Adhesión a los acuerdos voluntarios de la OCCC

El Port de Barcelona lleva más de 10 años adherido a los Acuerdos Voluntarios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) promovidos por la Oficina Catalana de Canvi Climàtic (OCCC), de la Generalitat.

Con la firma de este acuerdo, en 2012, la organización se compromete a reducir gradualmente sus emisiones directas e indirectas (de alcance II) debidas al consumo de combustible de su flota de 90 vehículos, 2 embarcaciones y algunos generadores, así como también a reducir su consumo eléctrico. Como se observa en el gráfico adjunto, en 2025 las emisiones de CO₂eq atribuibles a la APB fueron 591 toneladas, de las cuales 279 toneladas correspondieron a fugas de gases refrigerantes en equipos de refrigeración y de climatización en el edificio PIF.



Emisiones GEI





Edificación e instalación

La Autoridad Portuaria encamina acciones para garantizar el ahorro y la máxima eficiencia energética de sus edificaciones e instalaciones, además de la generación de energía renovable. Entre estas actuaciones cabe destacar:

- Acciones para mejorar la gestión energética del edificio WTC ocupado por la APB, con la sustitución de lámparas compactas por leds y la sectorización del encendido y apagado.
- Instalación de renovables en el Muelle de Pescadores: nuevos edificios de la lonja de Pescadores, antiguo tinglado de redes y patio de redes.
- Instalación de renovables en edificio PIF.
- La instalación de renovables en todos los edificios de la APB y de las empresas participadas por esta.
- Remodelación del edificio ASTA

Remodelación edificio ASTA

El proyecto de reforma y modernización del edificio ASTA del Port de Barcelona, actualmente en ejecución, ha obtenido financiación pública dentro del Plan de reducción del consumo energético en la Administración General del Estado (programa FEDER). Este plan está orientado, principalmente, a la realización de rehabilitaciones energéticas en edificios e infraestructuras existentes de la administración pública.

Esta es una rehabilitación completa e integral y, por lo tanto, aborda todos los aspectos de eficiencia energética del edificio, incluyendo nuevas fachadas, cierres y aislamiento, así como una renovación integral de todas las instalaciones, que incrementan significativamente la calificación energética. Adicionalmente, el proyecto fue modificado en el año 2023 para, entre otras cuestiones, adaptar el sistema de climatización del edificio a un sistema de intercambio hidráulico con conexión en la red de frío y calor, que la empresa Ecoenergías Barcelona está desarrollando en la zona sur de Barcelona.

De forma pionera, el futuro edificio ASTA no sólo consumirá electricidad verde con garantía de origen, como todos los edificios de la Autoridad Portuaria de Barcelona, sino que su sistema de climatización y el abastecimiento de agua caliente sanitaria también funcionará con energía renovable, reduciendo al mínimo su impacto en el medio ambiente.

Aprovechamiento del frío de la regasificación

La red de frío será un ejemplo innovador de economía circular porque aprovechará el frío residual que genera la regasificación del GNL que llega en barco en la terminal de Enagás, en el muelle de la Energía.

Este innovador sistema permitirá ahorrar 32.000 toneladas de CO2 anuales y evitar el uso de enfriadores eléctricos convencionales como los que utilizan las industrias o, en menor escala, los equipos de aire acondicionado tradicionales. Al mismo tiempo, se evita su impacto sonoro y visual, así como gran parte de los costes de mantenimiento, y se libera el espacio que ocupan en los edificios.

El proyecto es un ejemplo de economía circular ya que aprovechará el frío residual que genera la regasificación del GNL en el Puerto de Barcelona.

Electricidad con certificación de generación renovable

Desde 2017, toda la electricidad que consume la APB y sus empresas participadas (Port 2000, WTC Barcelona y CILSA) tiene certificado de garantía de generación renovable, por lo que las emisiones asociadas no computan como emisiones de gases de efecto invernadero.

Movilidad sostenible

En 2021 se creó el **Plan de desplazamiento para los trabajadores y trabajadoras de la Autoritat Portuària de Barcelona**. Para ello se creó la Mesa de Movilidad, formada por trabajadores y trabajadoras de diferentes departamentos de la APB junto con el comité de empresa.

Personas de la APB que hacen uso de la tarjeta de transporte público (T-usual + T-casual)

Evolución	2021	2022	2023	2024	2025
Personas	226	240	242	259	258

El objetivo de esta Mesa es la definición del Plan de desplazamiento, estableciendo una diagnosis del escenario presente mediante un análisis de la situación actual y la elaboración de encuestas a las personas trabajadoras para conocer sus hábitos en cuanto a movilidad. Una vez analizada la información, se establecerá un plan de acción por los próximos años.

Para fomentar el uso del transporte público, además, la APB facilita **tarjetas de transporte público integrado (T-usuals y T-casual)** a las personas de su plantilla que opten por esta opción para ir al trabajo. En 2025 un total de 258 personas de la plantilla de la Autoritat Portuària se ha beneficiado de esta iniciativa.



Compromisos a nivel de la comunidad portuaria

Extensión del Plan de puntos de recarga de vehículos eléctricos a las instalaciones concesionadas

En los contratos de concesión se promueve la extensión de los puntos de recarga eléctricos en las instalaciones para posibilitar que el personal trabajador pueda disponer de instalaciones de recarga para sus vehículos eléctricos.

Promoción de los acuerdos voluntarios de la OCCC

El Puerto promueve entre los concesionarios la adhesión a los acuerdos voluntarios de la Oficina Catalana del Cambio Climático, para reducir las emisiones GEI.

Promoción de combustibles limpios en maquinaria de terminal

A través de las bonificaciones ambientales y de las cláusulas de concesión se promueve igualmente que las concesiones renueven su maquinaria para incorporar unidades que funcionen total o parcialmente con electricidad (si es posible) u otros combustibles limpios.

Equipos y medios de las empresas prestadoras de servicios portuarios

En las condiciones de licencia para prestar el servicio se obliga progresivamente a adaptarse a las mejores prácticas y a incorporar equipos más eficientes desde el punto de vista de las emisiones.

Promoción de la eficiencia energética y generación renovable en edificios e instalaciones

Por medio de las bonificaciones ambientales a las concesiones que recoge la ley de Puertos y en los nuevos contratos de concesión, se promueve que las instalaciones y edificaciones tengan un desarrollo energético eficiente y que se genere energía renovable en cubiertas y superficies planas.

Nuestro objetivo es llegar a los 100 MWp instalados en el año 2030. Si bien actualmente nos encontramos en una potencia de 10,28 MWp, la proyección actual podrá alcanzar este objetivo. En el siguiente plano se puede observar el potencial de instalación previsto.

Mapa del potencial fotovoltaico en cubiertas de la zona portuaria (en KW pico)





Ecocalculadora

Los clientes de las mercancías y agentes de la cadena logística están cada vez más interesados en conocer las externalidades ambientales para así integrarlas en la toma de decisiones sobre las rutas de transporte. Para responder a esta inquietud, el Port de Barcelona ha puesto a disposición de las empresas propietarias de la mercancía y de los operadores logísticos una herramienta que calcula las emisiones de CO₂ de sus rutas de transporte y de las rutas alternativas más eficientes desde el punto de vista del medio ambiente.

Evaluación de la huella de carbono de la comunidad portuaria

Barcelona se convierte en el primer puerto del Mediterráneo en certificar la huella de carbono del conjunto de la Comunidad Portuaria. Certificada por DNV bajo la norma ISO 14064, este análisis incorpora además del impacto de los buques comerciales y la movilidad interna, actividades como la industria, las obras portuarias o los residuos de los barcos. La huella del global correspondiente al año 2023 ha sido de 518.297 tCO₂eq, de las que 465.739 tCO₂eq corresponden a emisiones directas de la actividad.

Short Sea Shipping promotion

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

La Escola inició su actividad en 2006 como centro de formación para profesionales y estudiantes europeos del mundo de la logística, la gestión del transporte y el comercio internacional. Años después, ha ganado experiencia y conocimiento en la administración de proyectos nacionales e internacionales, la comunicación, el desarrollo de contenidos en colaboración con reconocidas instituciones europeas y en la promoción de los clústeres logísticos.

Desde su creación, la Escola trabaja estrechamente con la European Shortsea Network y más concretamente con los Centros de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que promocionan el short sea y la labor de la Escola en cada país de la Unión.



Artículo
World Ports
Sustainability Program



Contaminación de suelos



Acceda a la página
Web Port de Barcelona
Suelo

El Port de Barcelona tiene como objetivo prevenir la contaminación de los suelos y las aguas subterráneas como titular y responsable último de su estado ambiental. Por este motivo, realiza un seguimiento continuado del estado del subsuelo de la zona portuaria que está bajo concesión de terminales y operadores, así como también de aquellas zonas no concesionadas.

Cuando son necesarias, se llevan a cabo actuaciones de remediación de suelos contaminados en el recinto portuario, ya sea a cargo de la propia Autoritat Portuària, o bien, a cargo de las terminales y concesiones.

En el Puerto de Barcelona hay un total de 40 emplazamientos en los que se han realizado intervenciones de caracterización de suelos o aguas subterráneas; de estos, hasta 2025 se ha realizado remediación en 20.

Desde 2020 el Port de Barcelona dispone de una base de datos de suelos contaminados con más de 1.400 registros correspondientes a la instalación de 564 piezómetros y 195 sondeos realizados en la zona portuaria.

La base de datos permite vincular de forma rápida los espacios concesionados con los valores de contaminación del suelo para prever con tiempo si es o no necesario actuar para caracterizar o remediar una parcela.

Igualmente, la base de datos nos facilita información sobre el nivel de contaminación de fondo y los valores para algunos contaminantes singulares que se encuentran en diversos emplazamientos.



Obras portuarias



Dragados

Consumos de materiales,
esollera y áridos



Acceda a la página
Web Port de Barcelona
Obras

Todas las obras promovidas por la Autoritat Portuària de Barcelona están sometidas a una vigilancia ambiental realizada por una asistencia técnica independiente, contratada directamente por la APB. De esta manera, se asegura que la realización de las obras respeta en todo momento las condiciones fijadas en el proyecto y minimiza sus impactos sobre el entorno.

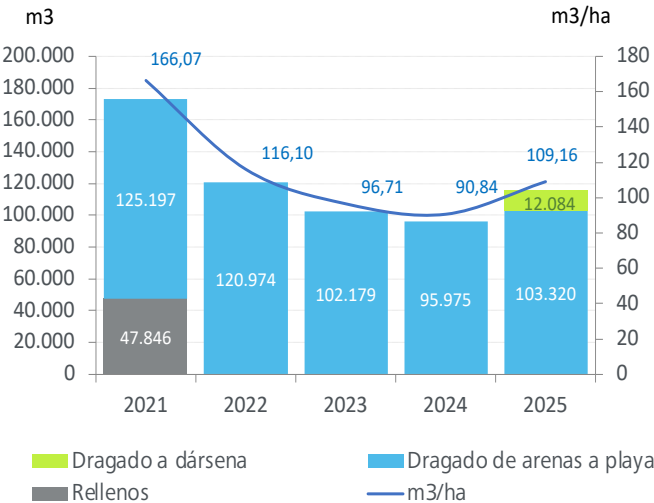
Dragados

Toda obra marítima que implica la realización de dragado de sedimentos marinos o aquellas obras de dragado ejecutadas para mantener o mejorar calados, siguen escrupulosamente lo establecido en las directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en dominio público marítimo terrestre.



Aguas exteriores junto al Dique Sur. Torpedo ocellata

Volúmenes de dragado en obras



Evolución de dragados y rellenos

Volúmenes totales	2021	2022	2023	2024	2025
Dragados en m³	125.197	120.974	102.179	95.975	115.404
Rellenos en m³	47.846	0	0	0	0

Consumo de materiales, escollera y áridos

El consumo de materiales para las obras portuarias es uno de los aspectos ambientales a considerar. A continuación, se muestra la tabla de los materiales utilizados en los últimos años en las obras promovidas por la Autoritat Portuària que se han realizado en el Port de Barcelona.

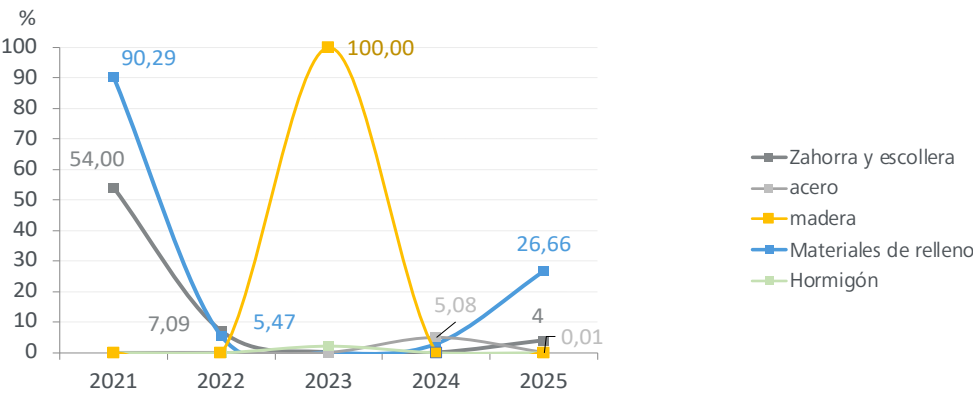
Los materiales reciclados que se han utilizado en las obras ejecutadas y el % que representan sobre el total de la tipología de cada material han sido los siguientes:



Evolución de consumos de materiales

Tipo de material	Unidad	2021	2022	2023	2024	2025
Zahora y escollera	t	49.491	101.206	4.763	6.434	439.302
Hormigón	m³	3.450	14.226	2.083	16.460	22.705
Acero	t	142	2.720	11.026	2.414	1.361.092
Materiales dragados	m³	-	-	-	-	117.370
Materiales de relleno	m³	316.776	476.599	12.349	30.036	128.533
Pavimentos	m³	962	-	142	17.042	148
Madera	m³	-	-	-	117	6
Aglomerado	t	2.684	7.666	-	17.775	17.433

Consumo de materiales reciclados



Residuos propios y ajenos



Residuos No peligrosos

Residuos peligrosos

Gestión de los residuos de concesiones

Gestión de los residuos de los buques



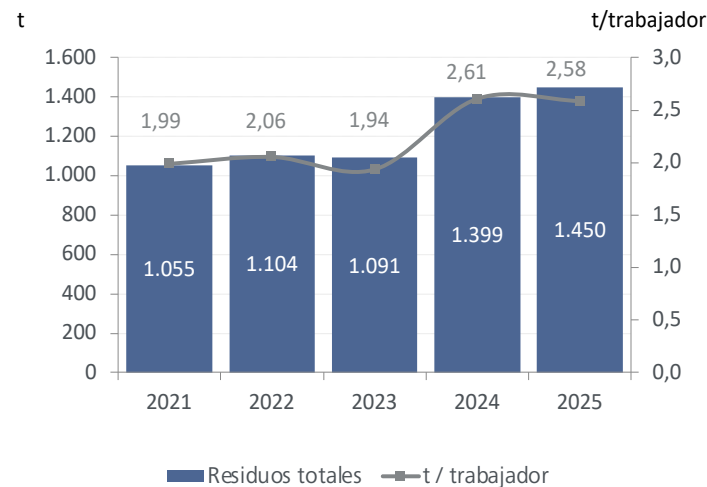
Acceda a la página
Web Port de Barcelona
Residuos de buques

El Port de Barcelona es responsable de la retirada y gestión de los diferentes tipos de residuos generados en los edificios propios, instalaciones y espacios comunes portuarios, así como también de los residuos procedentes de la limpieza viaria.

Se incluye también en el ámbito de la recogida de las basuras los residuos generados por los bares y restaurantes ubicados dentro del puerto.

El único edificio cuyos residuos no son gestionados por la APB son las oficinas y espacios ocupados en las plantas del edificio Este del WTC. En este caso, la gestión de los residuos de la limpieza interior y de oficinas es prestada directamente por el gestor de servicios del edificio.

Generación total de residuos



Tipología de residuos



* Incluidos los propios y los no generados por la APB (encargándose de su gestión).

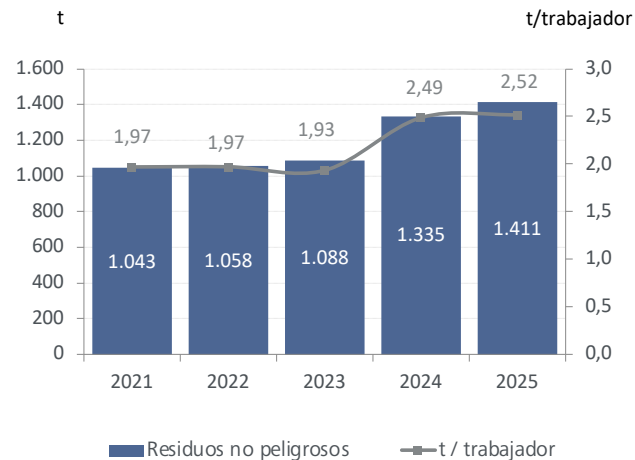


Servicios de recogida de residuos

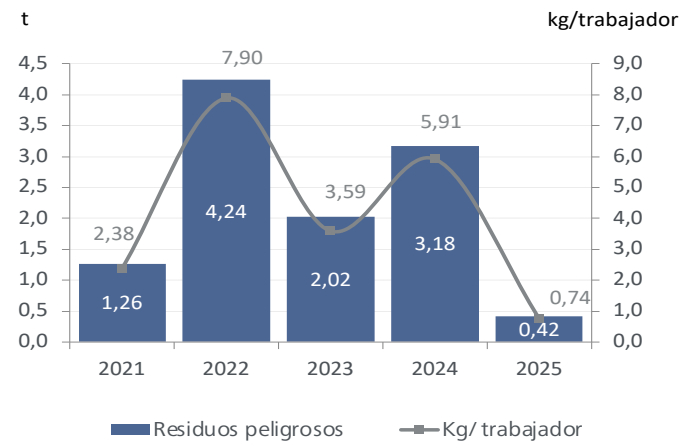
- Residuos generales en espacios comunes, bares y restaurantes.
- Recogida selectiva en edificios.
- Residuos de almacenes y talleres.
- Retirada de residuos de limpiezas puntuales o de choque.



Generación residuos no peligrosos



Generación residuos peligrosos propios



Residuos peligrosos generados por la APB

TIPOLOGÍA (toneladas)	LER	2025	2024	2023	2022	2021
Aceites minerales no clorados de motor, de transmisión mecánica y lubricantes	130205	0	0,559	0,011	0,313	0
Gases en recipientes a presión (incluidos halones) que contienen sustancias peligrosas	160504	0,104	0,028	0	0,235	0,18
Envases que contienen restos de sustancias peligrosas o están contaminados por éstas	150110	0,088	0,32	0,169	0,968	0,115
Mercurio metálico	160307	0	0	0	0,395	0
Materiales que contienen fibrocemento	170605	0	0	0	0	0,6
Residuos orgánicos que contienen sustancias peligrosas	160305	0	0,18	0	0	0
Lámparas	200136	0	0	0,053	0	0
Fluorescentes/lámparas	200121	0	0	0	0	0,107
RAEEs	200123	0	0	0,16	0	0
Emulsiones y disoluciones de mecanizado sin halógenos	120109	0	0,058	0	0,133	0
Sanitarios	180103	0,096	0,0758	0,0655	0	200 L*
Otros disolventes y mezclas de disolventes	140603	0	0,132	0,132	0,079	0
Absorbentes, materiales de filtración	150202	0,128	0,143	0,356	1,315	0,075
Aceites de Sentina recogidos en muelles	130402	0	0	0	0	0,18
Baterías de plomo	160601	0	1,34	1,074	0,799	0
Equipos desechados que contienen componentes peligrosos	160213	0	0,34	0	0	0
TOTAL (t)		0,42	3,18	2,02	4,24	1,26

* Cantidad no totalizada en el sumatorio

Residuos peligrosos externos no generados por la APB

TIPOLOGÍA (toneladas)	LER	2025	2024	2023	2022	2021
Sanitarios	180103	0	0	0	0	0,12
Aceites de sentina recogidos en muelles	130402	38,08	14,5	0	0	9,62
Agua aceitosa preecedente de separadores de agua/sustancias aceitosas	130507	0	0	0	0	0,74
Absorbentes	150202	0	1,09	0,13	2,51	0
Residuos líquidos acuosos que contienen sustancias peligrosas	161001/151001	0	45,64	0	39,02	0
Residuos peligrosos puntuales	160506	0	0	0,5	0	0
Aparatos con CFC, HFC, HCFC, HC, Nh3	16021111	0	0,14	0	0	0
TOTAL (t)		38,08	61,37	0,63	41,53	10,48

Gestión de los residuos de concesiones

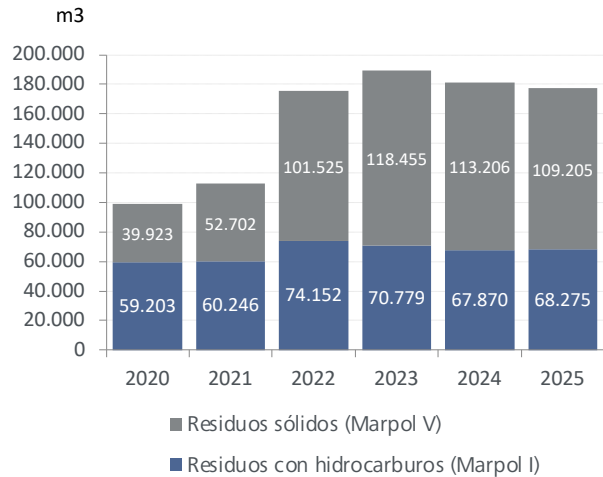
Las concesiones e instalaciones que prestan su actividad en el recinto portuario gestionan sus residuos y, si es el caso, están dadas de alta en el registro de productor de residuos dando cumplimiento a sus obligaciones de gestión de estos.

Gestión de los residuos de los buques

Según el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Marina desde los Buques de 1973 (Conocido como Convenio Marpol 1973/78) los puertos deben disponer de instalaciones adecuadas para la recepción de los residuos de los buques mediante un servicio portuario.

En la tabla siguiente se muestran los residuos entregados a puerto en los últimos años para las categorías incluidas en los anexos I.1 del Convenio (líquidos oleosos de sentinas y motor), anexo I.2 (residuos oleosos de fangos) , anexo I.3 (líquidos oleosos de la limpieza de tanques) y anexo V (residuos sólidos). Con el aumento en los últimos años del tránsito de buques tras la pandemia COVID-19 se han recuperado los volúmenes de residuos recepcionados, alcanzando los niveles prepandemia.

Gestión de residuos MARPOL



Residuos MARPOL entregados por buque

	Tipología (m³)	2022	2023	2024	2025
	Líquidos oleosos de sentinas y motor (1.1)	69.262	65.956	66.030	67.639
	Residuos oleosos fangos (1.2)	1.390	426	84	0
	Líquidos oleosos de limpieza tanques (1.3)	3.499	4.396	1.757	636
	Residuos sólidos (V)	101.525	118.455	113.206	109.205
	TOTALES	175.676	189.233	181.077	177.480



Ecología y biodiversidad



Interacción con espacios naturales y especies protegidas

Control de introducción de especies invasivas

Control de aves

El puerto ocupa una superficie terrestre de 1.057 ha y se encuentra próximo a la Reserva Integral del Delta del Llobregat.

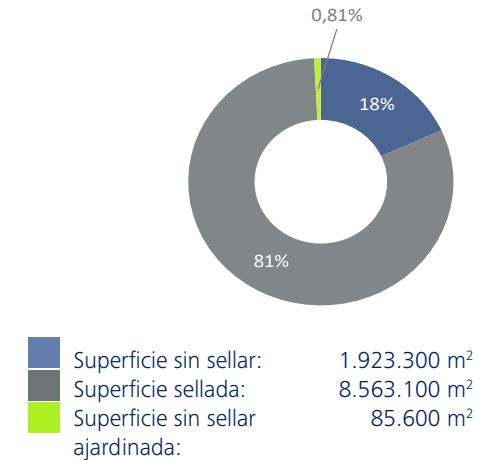
Interacción con espacios naturales y especies protegidas

La presencia de la Reserva Integral del Delta del Llobregat, colindante a la zona portuaria, obliga a tomar precauciones para que la actividad y las obras del puerto interfieran lo menos posible sobre los ecosistemas y las poblaciones de aves y otras especies. Es destacable que desde 2016 una importante colonia de cría de gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) se ha establecido en el Dique del Este. Desde entonces, unas 1.200 parejas crían cada año, convirtiendo esta colonia en una de las más importantes del Mediterráneo Occidental.

Otra acción innovadora y proactiva de las realizadas para la preservación de especies animales, es la que se ha llevado a cabo en los últimos diez años con la población de cormoranes, que ha consistido en proveerles de un nuevo hábitat.

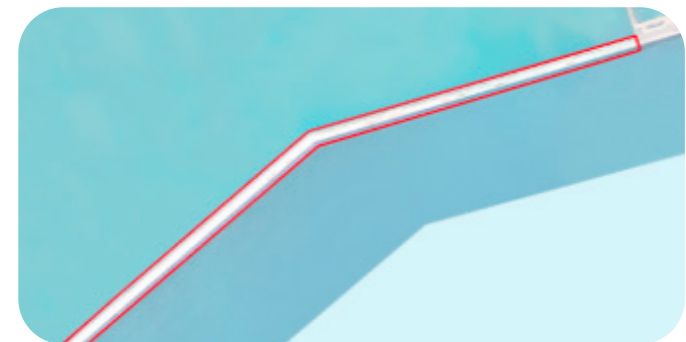
En este sentido, un total de 8.157 m² ubicados dentro de las instalaciones del puerto se puede considerar destinada a la conservación y promoción de la biodiversidad.

Indicador EMAS



En 2025 son revisadas y recalculadas las superficies para su adecuación a la última actualización del plano del Puerto de Barcelona.

Superficie total en el centro orientada según la naturaleza: 8.157 m²



Control de introducción de especies invasoras

Los puertos constituyen puntos de riesgo para la introducción de especies alóctonas, que bajo ciertas condiciones pueden convertirse en invasoras. Las principales vías de introducción en el Port de Barcelona incluyen las aguas de lastre de los buques, el fouling del casco de las embarcaciones, y la llegada asociada a contenedores o mercancías.

La Autoritat Portuària de Barcelona ha realizado estudios y seguimientos de especies animales y vegetales para detectar posibles especies alóctonas con potencial invasor. Hasta la fecha, los controles efectuados no han identificado ninguna especie reconocida como invasora.

En el ámbito del fitoplancton, los monitoreos se centraron en la detección de especies alóctonas; no se registró su presencia, aunque la literatura científica menciona blooms de *Alexandrium catenella* en la década de 1990.



Estrella mariposa (*Echinaster sepositus*)



Leptogorgia sarmentosa

Los estudios sobre especies bentónicas (fijas al sustrato), tanto en fondos sedimentarios como en transectos verticales de muelles, no han detectado especies invasoras introducidas. Un estudio de la Universitat de Barcelona en 2003-2004 sobre organismos incrustantes señaló la presencia esporádica y aislada de un briozoo no identificado, posiblemente alóctono.

Respecto a las aguas de lastre, un análisis taxonómico y de viabilidad realizado en 2004 identificó hasta 40 especies de fitoplancton y 42 de zooplancton en un tanque, concluyendo que su viabilidad depende principalmente del tiempo de residencia en el tanque.

Finalmente, un estudio de 2004 sobre artrópodos terrestres en la zona portuaria detectó la hormiga argentina (*Linepithema humile*) y la mosca *Bradysia*, especies alóctonas ya establecidas en el territorio desde hace años.

Control de aves

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

En los años 2001 y 2002, el Port de Barcelona participó en la re-introducción del Halcón peregrino (*Falco peregrinus*) en la ciudad de Barcelona, con la cría de 3 pollos en un nido artificial instalado en un silo de grano. Como resultado de la iniciativa, la población de halcones en Barcelona se está consolidando y en 2025 en el puerto criaron 4 parejas de las 9 que hay en Barcelona. La presencia continuada de los halcones tiene un efecto disuasorio para la población de palomas que diariamente baja de la ciudad a alimentarse al muelle Contradique y a otras áreas portuarias.



Halcón Peregrino (*Falco peregrinus*)

Ruido ambiental



Port Vell

Puerto comercial

El puerto como territorio debe gestionar la contaminación por ruido ambiental a través del Mapa de Ruido; instrumento de gestión que permite visualizar de forma gráfica la realidad sonora actual.

Port Vell

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

El Mapa ha considerado por separado los niveles de inmisión de ruido procedente de diferentes fuentes emisoras (tránsito viario, tránsito marítimo, actividades industriales y ruido aéreo (aviones)).

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

En 2022 se realizó un estudio de impacto acústico de la operación de ferris sobre áreas residenciales, para la evaluación de su afectación.

Puerto comercial

A diferencia del caso del Port Vell, el estudio ha contemplado por separado dos fuentes de ruido: el ruido del tránsito terrestre y el ruido del tránsito marítimo, realizando los mapas para los periodos diurno, tarde y noche. En el estudio se ha establecido la Zona de Servidumbre Acústica que quedaría afectada por la actividad y desarrollo de la infraestructura portuaria.



Emergencia ambiental



Planes interiores

Plan de Autoprotección

Sistemas de alertas meteo-oceanográficas

Procedimientos de actuación del Centro de Control

El puerto de Barcelona tiene organizada y sistemizada la respuesta ante situaciones de emergencia ambiental a través de 4 instrumentos operativos.

Planes Interiores Marítimos

El Port de Barcelona aplica una política activa de prevención de incidentes y accidentes que comportan vertido a las aguas portuarias de hidrocarburos y de cualquier otro producto químico.

El instrumento de prevención y respuesta ante estos incidentes es el Plan Interior Marítimo (PIM) del Puerto de Barcelona, realizado por la APB y aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante que recoge la organización de la respuesta y los medios a utilizar.

El PIM, integrado en el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina, tiene por objetivo organizar la respuesta ante accidentes o incidentes de vertido al medio marino de sustancias químicas perjudiciales e hidrocarburos que puedan suponer un daño al ecosistema marino, a los bienes o a la salud de las personas.

El PIM del puerto está coordinado con los PIMs de las terminales portuarias que manipulan sustancias químicas e hidrocarburos.

La dirección del PIM corresponde a la Autoritat Portuària, debidamente coordinada con la Autoridad Marítima.

En 2025 hay constancia de 44 avisos de vertido de hidrocarburos y otras sustancias a las aguas portuarias, de los cuales, únicamente 4 episodios han requerido de la activación del PIM en situación de alerta y 3 más en situación "0".





Nuevos sistemas para la protección de los vertidos

El Port de Barcelona ha renovado y ampliado en 2025 los sistemas para controlar y limpiar vertidos contaminantes en las aguas del puerto, aumentando la capacidad y mejorando la operativa de despliegue. Los nuevos dispositivos se han instalado durante el primer semestre de 2025 y ya se encuentran plenamente operativos.

Los sistemas están formados por cuatro contenedores con barreras, dos más de las que había hasta ahora. Tres de los nuevos contenedores están fijos con barreras para contener vertidos en el interior del puerto y el cuarto es un modelo embarcable para controlar vertidos en aguas abiertas.

Las nuevas barreras suponen una mejora sustancial respecto las anteriores. La principal novedad es que se ha incorporado un motor integrado en el contenedor a cada una de ellas para agilizar el despliegue y se ha ampliado su longitud

total. Desde el departamento de Sostenibilidad ambiental y Transición energética del Port de Barcelona, se destaca que **“los nuevos sistemas suponen un salto cualitativo importante en la protección del medio marino del Port de Barcelona. No sólo duplicamos la capacidad de las barreras, sino que son mucho más ágiles de desplegar y, en caso de necesidad, nos permitirán controlar vertidos de forma mucho más eficiente”**.





Plan de Autoprotección

Otro de los instrumentos de respuesta en caso de emergencia ambiental es el **Plan de Autoprotección del Puerto (PAU)** que se activa en caso de accidentes o incidentes de cualquier tipo que puedan suponer un riesgo para las personas.

El PAU del puerto está dividido en 11 sectores y engloba, a su vez, los PAUs de todas las terminales y concesiones portuarias. El PAU tiene 3 niveles de activación: un nivel de alerta inicial, un nivel 1 que corresponde con emergencia en una terminal, un nivel 2 que responde a una emergencia de sector portuario y el nivel 3 que hace referencia a una emergencia de más de un sector portuario.

El grupo de intervención definido en el PAU corresponde a los bomberos de Barcelona según el convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Barcelona y la APB. Están especializados en actuaciones de carácter portuario.



Sistema de alertas meteo-oceanográficas

El Port de Barcelona tiene habilitado un procedimiento de avisos en **Situaciones de Alerta Meteo-oceanográfica (SAM)**, que consiste en un procedimiento de respuesta ante predicciones de rebases y de intensidad de viento que proporciona Puertos del Estado.

Ante las alertas de temporal o de viento, la respuesta consiste en la distribución de las alarmas a los potenciales interesados del puerto (Autoridad Portuaria, Autoridad Marítima, terminales y usuarios), y en la activación de medidas de prevención y restricción de actividades según el umbral de riesgo previsto.

Procedimientos de actuación del Centro de Control

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

Estos procedimientos de actuación del centro de Control ante incidencias ambientales (PPC) comprenden 19 procedimientos de respuesta y aviso ante las incidencias más habituales relativas a: emisiones de polvo, emisiones de buques, animales marinos en dársena, animales terrestres, contaminación de las aguas, derrames en calzada y explanada, ruidos, olores y otras incidencias similares.

Los procedimientos consisten en un sistema de recepción de avisos y llamadas a las partes interesadas y de actuación por parte del Centro de Control de Guardamuelleres.

Los responsables de cada PCC son los departamentos implicados, y la responsabilidad de mantenerlos al día recae en el Departamento de Medio Ambiente.

Incidencia ambiental	2025
Vertido contaminante en zona servicio marítimo	44
Grandes flotantes en dársenas	40
Residuos en dársenas	20
Animales marinos en dársenas	9
Derrames líquidos en calzada	29
Derrames sólidos en calzada	40
Animales Terrestres Vivos	23
Riesgo de caída de árbol	4
Aves muertas	2
Polvo debido a operaciones con graneles sólidos	1
Humo negro de la chimenea de un buque	4
Avería sistema informático soja	3
Quejas olores desagradables	1
Cualquier incidencia detectada en la red de saneamiento del puerto	4
TOTAL GENERAL	224

Relación de gasto ambiental

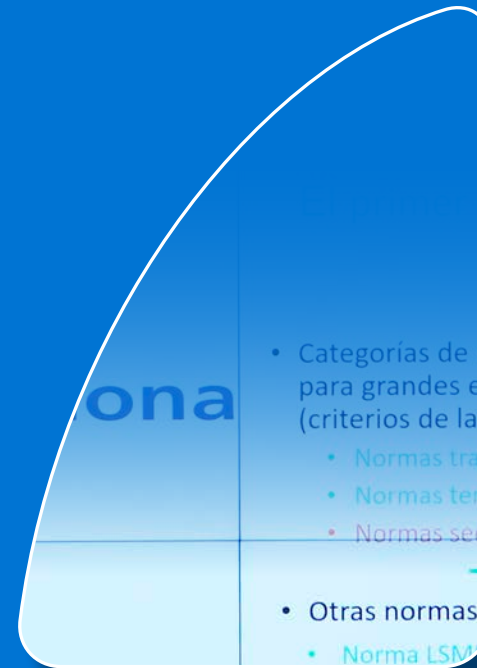
Presupuesto ejecutado destinado a Medio Ambiente	2025
Suelos contaminados: control	88.455,36 €
Directiva Marco Agua	103.152,30 €
Estudios Plan de Calidad del Aire	0,00 €
Certificación ISO 14.001	19.720,00 €
Core-Clean Port	72.037,50 €
Mantenimiento red automática calidad del aire	15.599,03 €
Mantenimiento red meteorológica	42.927,70 €
Convenio soja - Mantenimiento red control aire	55.056,18 €
Visitas y aten. institucionales	8.420,72 €
Plan transición energética	41.712,00 €
Estudios biodiversidad. Economía azul	0,00 €
Responsabilidad social gatos	7.296,00 €
Biodiversidad	0,00 €
Incidències ambientals	9.213,96 €
Viajes genéricos departamento	4.436,76 €
TOTAL	468.027,51 €



PARTES INTERESADAS

73 Participación activa

76 Convenios de buenas prácticas (concesionarias)





Participación activa



Participación activa

Buenas prácticas ambientales

Convenios de buenas prácticas ambientales con las empresas concesionarias

El Port de Barcelona impulsa un Plan de Sostenibilidad Sectorial que nace como una iniciativa del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad del Consejo Rector para la Promoción del Port de Barcelona con el objetivo de dar respuesta a las demandas y expectativas de las partes interesadas de la Comunidad Portuaria.

Dicho plan manifiesta la voluntad de actuar colectivamente más allá de las respuestas individuales de cada una de las organizaciones que forman la Comunidad Portuaria; es decir, hacerlo de una manera conjunta como enclave portuario.

Se inicio en el año 2016 y, en el marco del Plan, se han definido actuaciones que tienen en cuentas las expectativas de los grupos de interés de la Comunidad Portuaria.

En este sentido, la Memoria de Sostenibilidad es una herramienta clave que mide la satisfacción de estas expectativas, entre las que se incluyen las de tipo medioambiental.

En 2025 se consiguieron nuevas adhesiones de organizaciones y empresas de la Comunidad Portuaria al Plan de Sostenibilidad Portuaria, situando la cifra total en 148.

POSITIVE IMPACT: <https://www.portdebarcelona.cat/es/conoce-el-puerto/comunidad-portuaria/positive-impact-port>

A partir de los datos aportados por las organizaciones adheridas han sido elaborados indicadores de desempeño ambiental, social y económico que permiten explicar de forma más precisa cómo responde la Comunidad Portuaria a las necesidades de sus grupos de interés.

Líneas estratégicas del Plan de Sostenibilidad Sectorial:

- Concienciar y difundir el Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona.
- Crear comunidad para desarrollar el Plan de Sostenibilidad Sectorial del Port de Barcelona (rol de embajador).
- Gestionar las expectativas de los grupos de interés.
- Promover la sostenibilidad ambiental.
- Promover la sostenibilidad social.
- Promover la sostenibilidad económica.



Sección Intranet Medio Ambiente

La APB actualiza de forma permanente la sección de Medio Ambiente de la intranet corporativa, incluyendo en su blog noticias y videos de interés, así como el acceso directo a procedimientos y documentos internos operativos de carácter ambiental.

Líneas estratégicas del Plan de Sostenibilidad Sectorial:

La herramienta de participación de la Comunidad Portuaria para los temas ambientales se enmarca en el Grupo de Trabajo de Calidad Ambiental del Consejo Rector de la Comunidad Portuaria, del que también forman parte los Grupos de Responsabilidad Social y Prevención de Riesgos Laborales.

El Grupo de Trabajo de Calidad Ambiental fue creado en 2004, y sus integrantes son miembros de empresas de la comunidad portuaria que representan diversos sectores del ámbito portuario.

En 2025 el grupo se ha ampliado con el subgrupo de Medio Ambiente Marítimo, de manera que el grupo de trabajo tiene ahora dos subgrupos, el terrestre y el marítimo. En total en 2025 hay 108 miembros que representan 61 empresas de la Comunidad Portuaria.

El Grupo de Trabajo, entre otras, lleva a cabo dos iniciativas destacadas que son:

- La creación de un grupo de compra de energía eléctrica exclusivo para las empresas privadas del ámbito portuario que se acojan voluntariamente.

La subasta se realiza anualmente y es conjunta con la que realiza la Autoritat Portuària para adjudicar su contrato de suministro eléctrico. Las empresas privadas del grupo de compra acceden a la subasta en lotes diferentes al de la Autoritat Portuària y, una vez subastado el mejor precio, pueden o no contratar con la empresa adjudicataria.

- El diseño y organizaciones de jornadas técnicas y de sensibilización dirigidas a los miembros de la Comunidad Portuaria.

Con el fin de sensibilizar e informar a los miembros de la Comunidad Portuaria, se organizan con periodicidad cuatrimestral unas jornadas técnicas sobre temas de actualidad o que son de interés para la actividad portuaria. El objetivo que se persigue en estas jornadas es prestar un servicio de soporte a las empresas y actividades que desempeñan sus funciones en el ámbito portuario. Para ello se eligen las materias que por algún motivo son de interés común para la mayoría, y se intenta que sean expuestas con claridad y siempre desde un sentido práctico, aplicando el entorno portuario.





A continuación, se muestran las jornadas realizadas en el periodo 2020-2025:

06/03/2020	Jornada "Calidad de las aguas y saneamiento"
17/06/2021	Jornada "La descarbonización de la actividad portuaria"
06/10/2021	Jornada "Hacia la transición energética"
18/05/2022	Jornada "La mejora de la calidad del aire"
20/07/2022	Charla coloquio sobre la situación del mercado eléctrico
29/09/2022	Jornada "La gestión de la contaminación de suelos en la zona portuaria"
07/11/2022	Primera edición de la Jornada de Sostenibilidad organizada por el grupo de trabajo de Sostenibilidad del Consejo Rector para la promoción de la Comunidad Portuaria
22/09/2023	Jornada "LogisPort. Rumbo a la eficiencia y sostenibilidad portuaria", dedicada a promover las prácticas sostenibles y la implantación de las nuevas tecnologías en el ámbito portuario
16/11/2023	Jornada "Tendencias en la gestión ambiental de la actividad portuaria", en la que participaron especialistas ambientales y representantes de la Comunidad Portuaria de Barcelona
18/04/2024	Jornada "Financiación de actuaciones sostenibles"
25/06/2024	Jornada "Implementación de la normativa para descarbonizar el transporte marítimo"
28/06/2024	Encuentro "Financiación de la descarbonización de las empresas del puerto"
15/07/2024	Jornada "Financiación de vehículos de transporte de mercancías de bajas emisiones"
23/10/2024	Jornada "Nuevas obligaciones en sostenibilidad corporativa"
19/03/2025	Jornada "Sostenibilidad en el transporte por carretera"
02/04/2025	Jornada "Descarbonización del transporte marítimo"
13/10/2025	Jornada "CAE's y otras ayudas singulares"
25/11/2025	Jornada "Electrificación de buques"





Convenios de buenas prácticas con las empresas concesionarias

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante contempla el establecimiento de una bonificación de la tasa de actividad de las instalaciones portuarias que dispongan de una concesión o autorización, o de licencia para la manipulación de las mercancías.

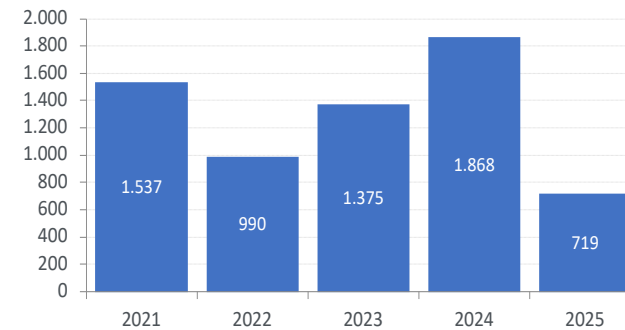
Esta bonificación pretende incentivar las buenas prácticas ambientales y requiere que la instalación tenga implantado un sistema de gestión medioambiental y tenga firmado un convenio con la propia Autoritat Portuària en materia de buenas prácticas ambientales, siguiendo el model de la Guía de Buenas Prácticas Ambientales del Puerto de Barcelona, aprobadas por la APB el 20 de noviembre de 2011 y revisadas en fecha 28 de noviembre de 2012.

En el convenio, las instalaciones se comprometen a desarrollar un programa de mejoras que implica inversión económica en nuevos equipos, sistemas y suministros.

En abril de 2025 fueron establecidos nuevos contenidos para actualizar estos convenios incluyendo nuevos criterios que se deberán tener en cuenta para optar a las bonificaciones en el año 2026.

Evolución de la inversión ambiental bonificada

Miles de €



Desde 2020, las empresas que han suscrito este convenio con la APB han realizado inversiones objeto de bonificación por el importe que se muestra en el gráfico siguiente, en el que observamos una reducción en el último año.



COMPLIANCE AMBIENTAL

- 78 Competencias de la Autoridad Portuaria
- 78 Requisitos legales básicos de aplicación
- 79 Convenios internacionales
- 79 Calidad del aire
- 79 Contaminación de suelos
- 80 Transición energética y cambio climático
- 80 Disposiciones más relevantes en 2021



Competencias



Competencias
de la Autoritat Portuària

Requisitos legales básicos
de aplicación

Competencias de la Autoritat Portuària

Desde un punto de vista ambiental, las competencias de la APB contempladas en la Ley de Puertos, son las siguientes:

- Lucha contra la contaminación.
- Mantener y mejorar la calidad de las aguas.
- Servicio de recogida de residuos de buques.
- Prevenir la contaminación de suelos.
- Prevención y control de riesgos ambientales (PAU y otros instrumentos).
- Bonificaciones a buques y concesiones por desempeño ambiental.
- Control ambiental de las concesiones y actividades a través de Ordenanza, Instrucciones, pliegos de condiciones y pliegos concesionales.

Desde un punto de vista amplio, las actuaciones ambientales de la Autoritat Portuària abarcan también las siguientes competencias y áreas de gestión:

- Controlar la calidad del aire y velar por su mejora.
- Gestionar las aguas residuales generadas por las instalaciones de la zona de servicio portuaria.
- Gestionar el ruido ambiental.
- Gestionar los residuos peligrosos y no peligrosos.

La Autoritat Portuària de Barcelona cumple con los requisitos legales que le son de aplicación en el periodo de la declaración.

Requisitos legales básicos de aplicación

La principal legislación que debe cumplir la Autoritat Portuària de Barcelona deriva de:

1. Convenios internacionales para la protección del mar
2. Legislación sectorial de la Unión Europea ambiental
3. Legislación ambiental estatal y autonómica
4. Ordenanzas y reglamentos municipales



Convenios internacionales

Entre los principales convenios internacionales que condicionan la actividad portuaria, destaca el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques 1973/78. El convenio obliga a los puertos a disponer de instalaciones adecuadas y suficientes para que los buques puedan dejar sus residuos en tierra.

El Port de Barcelona tiene otorgadas 3 licencias para la prestación del servicio portuario de recepción de residuos líquidos oleosos de buques, y 2 licencias para la recepción de residuos sólidos.

Calidad del aire

La principal normativa que aplica el puerto es la que hace referencia a calidad de aire y protección de la atmósfera.

La principal legislación que debe cumplir la Autoritat Portuària de Barcelona deriva de:

- La Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, define y establece los objetivos de calidad del aire y sirve de marco regulador para la elaboración de los planes nacionales, autonómicos y locales para la mejora de la calidad del aire.

- El Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, transpone al ordenamiento jurídico español de contenido de la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008 y la Directiva 2004/107/CE, de 15 de diciembre de 2004.
- Real Decreto 34/2023, de 24 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire; el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, aprobado mediante el Real Decreto 208/2022, de 22 de marzo, sobre las garantías financieras en materia de residuos.

Calidad de las aguas

La principal normativa que aplica al puerto es la relativa al seguimiento y evaluación de las aguas superficiales y normas de calidad ambiental, así como también la que hace referencia a las descargas de los sistemas unitarios de saneamiento a las aguas portuarias.

- Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.

- Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, de desarrollo del Real Decreto-ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas, y posteriores modificaciones.

Contaminación de suelos

La principal normativa que aplica al puerto es la relativa a las actividades potencialmente contaminantes y los criterios y umbrales sobre los niveles de contaminación de los suelos.

- Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Transición energética
y cambio climático

La principal normativa que aplica al puerto en materia de cambio climático es aquella que fomenta la instalación de renovables y permite abrir las redes eléctricas a nuevos usos.

- Real Decreto-ley 17/2019, de 22 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes para la necesaria adaptación de parámetros retributivos que afectan el sistema eléctrico y por el que se da respuesta al proceso de cese de actividad de centrales térmicas de generación.
- Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica.
- Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- DECRETO LEY 24/2021, de 26 de octubre, de aceleración del despliegue de las energías renovables distribuidas y participadas.

Disposiciones legales
más relevantes en 2025

A continuación, se cita la principal legislación ambiental que es aplicable de forma específica a la actividad:

1. Real Decreto 164/2025, de 4 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales. (BOE nº 87, de 10/04/2025)
2. Reglamento (UE) 2025/40, de 19 de diciembre de 2024, sobre los envases y residuos de envases, por el que se modifican el Reglamento (UE) 2019/1020 y la Directiva (UE) 2019/904 y se deroga la Directiva 94/62/CE. (DOCE nº L, de 22/01/2025)
3. Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono y por el que se establece la obligación del cálculo de la huella de carbono y de la elaboración y publicación de planes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
4. Real Decreto 659/2025, de 22 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 390/2021, de 1 de junio, por el que se aprueba el procedimiento básico para la certificación de la eficiencia energética de los edificios.
5. Real Decreto 712/2025, de 26 de agosto, de neumáticos al final de su vida útil

6. Real Decreto 770/2025, de 2 de septiembre, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad industrial en lo relativo al régimen de contratación de los profesionales habilitados
7. Ordenança reguladora dels sistemes d'aprofitament d'aigües grises
8. REGLAMENTO (UE) 2025/2083 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 8 de octubre de 2025 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2023/956 en lo que respecta a la simplificación y el refuerzo del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono.
9. REGLAMENTO (UE) 2025/2365 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 12 de noviembre de 2025 relativo a la prevención de las pérdidas de grana de plástico para reducir la contaminación por microplásticos
10. REGLAMENTO (UE) 2025/2650 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 19 de diciembre de 2025 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2023/1115 en lo que respecta a determinadas obligaciones de los operadores y comerciantes
11. Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
12. Acuerdo GOV/229/2025, de 30 de septiembre, por el que se introduce una modificación puntual en el Plan especial de actuación en situación de alerta y eventual sequía, aprobado por el Acuerdo GOV/1/2020, de 8 de enero.



DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- 82 Guías y documentos de referencia sectorial EMAS
- 82 Parámetros comparativos de excelencia
- 83 Documentos de referencia
- 83 Extractos derivados de esta Declaración
- 83 Indicadores ambientales básicos
- 87 Agenda 2030. ODS
- 89 Validación de la Declaración
- 90 Certificados de gestión ambiental



Guías y documentos de referencia sectorial EMAS

En fecha 18 de mayo de 2019 entró en vigor la aplicabilidad de la Decisión (UE) 2019/61 DE LA COMISIÓN de 19 de diciembre de 2018 relativa al documento de referencia sectorial sobre las mejores prácticas de gestión ambiental, los indicadores sectoriales de comportamiento ambiental y los parámetros comparativos de excelencia para el sector de la administración pública en el marco del Reglamento (CE) n° 1221/2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

La APB, como organismo que se encuentra comprendido dentro del sector de la administración pública, tiene en cuenta este documento de referencia sectorial (DRS) a la hora de implementar y mantener su sistema de gestión y evaluar su comportamiento a través de su declaración ambiental.

Para ello, este DRS describe una relación de mejores prácticas de gestión ambiental (MPGA), indicadores de comportamiento y parámetros comparativos de excelencia, que deben ser considerados para aquellos aspectos ambientales evaluados como significativos o de mayor impacto.

Dadas las características de la actividad desarrollada por la APB dentro del sector de la administración pública, son de aplicación significativos para las siguientes secciones:

- 3.1 Mejores prácticas de gestión ambiental para oficinas sostenibles,
- 3.11 Mejores prácticas de gestión ambiental en la contratación pública ecológica y.
- 3.12 Mejores prácticas de gestión ambiental en la educación ambiental y la difusión de información.

Es por ello por lo que la APB ha tenido en cuenta las MPGA incluidas en estas secciones para la planificación de medidas y actuaciones para la mejora de su comportamiento ambiental, así como se han identificado otras que ya se venían realizando y otras que aún no estando directamente relacionadas con sus aspectos ambientales significativos, han sido consideradas. Todas las acciones llevadas a cabo, así como las planificadas, vienen descritas en cada uno de los capítulos de esta declaración ambiental.

De la misma forma, los indicadores sectoriales específicos para los aspectos ambientales significativos han sido incluidos en la tabla de indicadores EMAS que se anexa al final de este documento.

Parámetros comparativos de excelencia

Los parámetros comparativos de excelencia pretenden medir el nivel de comportamiento ambiental tomando como referencia los resultados obtenidos por aquellas organizaciones del sector que presentan los mayores niveles de desempeño ambiental.

A continuación, se presenta el grado de cumplimiento de la APB para aquellos parámetros comparativos incluidos en las secciones que le son de aplicación y que presentan resultados favorables tras su evaluación. Entre paréntesis se señala el apartado del DRS donde se encuentran referenciados.

Generación de residuos en oficinas (3.1.3)

- No se destina a vertederos ningún residuo generado en los edificios de oficinas.

El 100 % de los residuos generados en oficinas son recogidos de forma selectiva para su valorización final por gestores autorizados.

- El total de residuos generados en los edificios de oficinas es inferior a 200 kg/empleado equivalente a tiempo completo/año.

En 2025 el indicador de generación de residuos en oficinas fue de 35 kg/empleado equivalente a tiempo completo/año, muy por debajo del valor del parámetro comparativo.

Desplazamientos de los trabajadores (3.1.5)

- Se aplican y promueven herramientas para fomentar los desplazamientos sostenibles entre el domicilio y el trabajo de los trabajadores.

La APB facilita la obtención de tarjetas de transporte público integrado de forma gratuita entre sus trabajadores.

- Hay instalaciones de videoconferencias disponibles para todo el personal, y su uso es objeto de seguimiento y promoción.

Todo el personal de oficinas y policía portuaria dispone de acceso a plataformas on-line para la realización de videoconferencias. Aunque en el ejercicio 2019 se contabilizó un porcentaje bajo de uso, ya se percibió en el año 2020 y 2021 un gran incremento debido a la implementación del estado de alarma por la pandemia del COVID-19, que ha potenciado el hábito de uso de estas plataformas en los años anteriores.

Por otro lado, el puerto ha implementado el “flexiwork” que permite a los trabajadores realizar teletrabajo desde sus casas entre uno y dos días por semana.

Documentos de referencia

Las informaciones y datos contenidos en la presente Declaración Ambiental han sido obtenidos o calculados a partir de fuentes propias, y muchos de ellos son comunicados de forma oficial ante los diferentes organismos y competencias medioambientales.

Las imágenes y gráficos que se incluyen son de elaboración propia o adquirida directa o indirectamente a sus autores para su utilización en la presente Declaración Ambiental.

Adicionalmente, la Organización Internacional de Normalización (ISO) introdujo enmiendas sobre el cambio climático el 22 de febrero de 2024, modificando las cláusulas 4.1 (Comprensión de la organización y su contexto) y 4.2 (Comprensión de las necesidades y expectativas de las partes interesadas)

Extractos derivados de esta Declaración

La Autoritat Portuària de Barcelona podrá editar y publicar extractos o resúmenes a partir de la información contenida en la presente declaración verificada, con el objeto de una mejor divulgación y comunicación informativa en materia de gestión ambiental.

Para ello, recopilará datos y contenidos de forma exacta, sin modificar los ya validados, pudiendo indicar o hacer referencia a los mismos en caso de utilizar otras unidades y equivalencias más comprensibles por parte del destinatario de dichas informaciones.

La versión digital de dichos extractos se encontrará a disposición del público en la página web de la APB de forma agrupada para su mejor localización.

En cualquier caso, toda modificación de la presente Declaración Ambiental será comunicada y transmitida documentalmente al organismo certificador para su revisión y comprobación a efectos que dichos cambios no alteren lo ya verificado y establecido de acuerdo con el Reglamento Europeo EMAS.

Indicadores ambientales básicos

En la tabla siguiente se muestran los indicadores ambientales básicos relativos al número de trabajadores y a la superficie de la APB.

Indicadores

INDICADOR		VALOR DE LA MAGNITUD AMBIENTAL				RATIOS R / TRABAJADOR				RATIOS R / SUPERFÍCIE			
		2023	2024	2025	Unid. A	2023	2024	2025	Unid. R	2023	2024	2025	Unid. R
	Magnitud B					563 trab.	537 trab.	561 trab.		14.400 m²	18.900 m²	18.900 m²	
CONSUMO DE MATERIAS													
	Papel	7,08	5,03	3,29	t	1,26E-02	9,36E-03	5,87E-03	t/trab.	4,91E-04	2,66E-04	1,74E-04	t/m²
	Mat. auxiliares mantenimiento	249,85	208,10	220,40	L	4,44E-01	3,88E-01	3,93E-01	L/trab.	1,74E-02	1,10E-02	1,17E-02	L/m²
	Zahorra y escollera	4.763,00	6.433,48	439.301,59	t	8,46E+00	1,20E+01	7,83E+02	t/trab.	3,31E-01	3,40E-01	2,32E+01	t/m2
	Hormigón	2.083,00	16.459,72	22.704,80	m3	3,70E+00	3,07E+01	4,05E+01	m3/trab.	1,45E-01	8,71E-01	1,20E+00	m3/m2
	Acero	11.026,00	2.412,56	1.361.092	t	1,96E+01	4,49E+00	2,43E+03	t/trab.	7,66E-01	1,28E-01	7,20E+01	t/m2
	Materiales dragados	0,00	0,00	117.369,81	m3	0,00E+00	0,00E+00	2,09E+02	m3/trab.	0,00E+00	0,00E+00	6,21E+00	m3/m2
	Materiales de relleno	12.348,00	30.034,67	128.533,07	m3	2,19E+01	5,59E+01	2,29E+02	m3/trab.	8,58E-01	1,59E+00	6,80E+00	m3/m2
	Pavimentos	141,75	17.041,45	147,54	m3	2,52E-01	3,17E+01	2,63E-01	m3/trab.	9,84E-03	9,02E-01	7,81E-03	m3/m2
	Madera	0,00	116,48	6,00	m3	0,00E+00	2,17E-01	1,07E-02	m3/trab.	0,00E+00	6,16E-03	3,17E-04	m3/m2
	Aglomerado	0,00	17.773,61	17.432,93	t	0,00E+00	3,31E+01	3,11E+01	t/trab.	0,00E+00	9,40E-01	9,22E-01	t/m2
CONSUMO DE ENERGÍAS													
	Consumo total energía*	8.936,08	9.128,51	13.330,69	Mwh	1,59E+01	1,70E+01	2,38E+01	MWh/trab.	1,21E-02	1,23E-02	1,79E-02	MWh/m²
	Consumo electricidad*	7.308,18	7.953,57	12.212,28	Mwh	1,30E+01	1,48E+01	2,18E+01	MWh/trab.	9,87E-03	1,07E-02	1,64E-02	MWh/m²
	Consumo combustibles fósiles	1.627,90	1.174,94	1.118,41	Mwh	2,89E+00	2,19E+00	1,99E+00	MWh/trab.	1,13E-01	6,22E-02	5,92E-02	MWh/m²
	Consumo total energía renovable*	7.308,18	7.953,57	12.212,28	Mwh	1,30E+01	1,48E+01	2,18E+01	MWh/trab.	9,87E-03	1,07E-02	1,64E-02	MWh/m²
	Consumo energía en calefacción ^{EP} ****	0,00	0,00	0,00	Mwh	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	Kwh/ETC	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	KWh/m²
	Consumo electricidad edificios ****	3.790,16	4.039,27	4.069,66	Mwh	6,89E+03	7,70E+03	7,41E+03	Kwh/ETC	2,63E+02	2,14E+02	2,15E+02	KWh/m²
	Consumo total energía edificios ****	4.631,44	4.149,46	4.069,66	Mwh	8,42E+03	7,91E+03	7,41E+03	Kwh/ETC	3,22E+02	2,20E+02	2,15E+02	KWh/m²
CONSUMO DE AGUA													
	Agua riego**	7.649,00	2.600,00	5.138,57	m³	1,36E+01	4,84E+00	9,16E+00	m³/trab.	9,02E-02	3,07E-02	6,00E-02	m³/m²
	Agua edificios	10.295,00	12.284,00	17.882,93	m³	1,83E+01	2,29E+01	3,19E+01	m³/trab.	7,15E-01	6,50E-01	9,46E-01	m³/m²
	Agua garitas	568,00	640,00	933,87	m³	1,01E+00	1,19E+00	1,66E+00	m³/trab.	3,94E-02	3,39E-02	4,94E-02	m³/m²
	Agua total***	18.512,00	15.524,00	23.955,37	m³	3,29E+01	2,89E+01	4,27E+01	m³/trab.	1,87E-01	1,50E-01	2,29E-01	m³/m²



INDICADOR	VALOR DE LA MAGNITUD AMBIENTAL				RATIOS R / TRABAJADOR				RATIOS R / SUPERFÍCIE			
	2023	2024	2025	Unid. A	2023	2024	2025	Unid. R	2023	2024	2025	Unid. R
	Magnitud B				563 trab.	537 trab.	561 trab.		14.400 m²	18.900 m²	18.900 m²	
GENERACIÓN DE RESIDUOS												
Residuos totales	1.090,94	1.399,14	1.449,81	t	1,94E+00	2,61E+00	2,58E+00	t/trab.	7,58E-02	7,40E-02	7,67E-02	t/m²
Residuos totales peligrosos	2,65	64,55	38,50	t	4,71E-03	1,20E-01	6,86E-02	t/trab.	1,84E-04	3,42E-03	2,04E-03	t/m²
Gases en recipientes a presión (incluidos halones) que contienen sustancias peligrosas	0,00	0,03	0,10	t	0,00E+00	5,21E-05	1,85E-04	t/trab.	0,00E+00	1,48E-06	5,50E-06	t/m²
Envases que contienen restos de sustancias peligrosas o están contaminados por éstas	0,00	0,32	0,09	t	0,00E+00	5,96E-04	1,57E-04	t/trab.	0,00E+00	1,69E-05	4,66E-06	t/m²
Baterías de plomo	1,07	1,34	0,00	t	1,90E-03	2,50E-03	0,00E+00	t/trab.	7,43E-05	7,09E-05	0,00E+00	t/m²
Pilas	0,06	0,04	0,07	t	1,07E-04	7,54E-05	1,24E-04	t/trab.	4,17E-06	2,14E-06	3,68E-06	t/m²
Fluorescentes/lámparas	0,05	0,00	0,03	t	8,88E-05	0,00E+00	5,70E-05	t/trab.	3,47E-06	0,00E+00	1,69E-06	t/m²
Residuos eléctricos/electrónicos	15,60	0,00	0,00	t	2,77E-02	0,00E+00	0,00E+00	t/trab.	1,08E-03	0,00E+00	0,00E+00	t/m²
Tóner	0,34	0,00	0,00	t	6,04E-04	0,00E+00	0,00E+00	t/trab.	2,36E-05	0,00E+00	0,00E+00	t/m²
Emulsiones y disoluciones de mecanizado sin halógenos	0,00	0,06	0,00	t	0,00E+00	1,08E-04	0,00E+00	t/trab.	0,00E+00	3,07E-06	0,00E+00	t/m²
Sanitarios	0,07	0,08	0,10	t	1,24E-04	1,41E-04	1,71E-04	t/trab.	4,86E-06	4,01E-06	5,08E-06	t/m²
Aceites de Sentina recogidos en muelles	0,00	14,50	38,08	t	0,00E+00	2,70E-02	6,79E-02	t/trab.	0,00E+00	7,67E-04	2,01E-03	t/m²
Absorbentes	0,49	1,23	0,13	t	8,70E-04	2,30E-03	2,28E-04	t/trab.	3,40E-05	6,52E-05	6,77E-06	t/m²
Otros disolventes	0,13	0,13	0,00	t	2,31E-04	2,46E-04	0,00E+00	t/trab.	9,03E-06	6,98E-06	0,00E+00	t/m²
Aceites usados	0,01	0,56	0,00	t	1,78E-05	1,04E-03	0,00E+00	t/trab.	6,94E-07	2,96E-05	0,00E+00	t/m²
Papel y cartón	35,53	37,90	38,08	t	6,31E-02	7,06E-02	6,79E-02	t/trab.	2,47E-03	2,01E-03	2,01E-03	t/m²
Envases ligeros	7,37	7,00	5,36	t	1,31E-02	1,30E-02	9,55E-03	t/trab.	5,12E-04	3,70E-04	2,84E-04	t/m²
Vidrio	4,67	3,38	2,74	t	8,29E-03	6,29E-03	4,88E-03	t/trab.	3,24E-04	1,79E-04	1,45E-04	t/m²
Chatarra	0,00	28,19	18,93	t	0,00E+00	5,25E-02	3,37E-02	t/trab.	0,00E+00	1,49E-03	1,00E-03	t/m²
Escombros de obra menor	381,83	513,16	383,81	t	6,78E-01	9,56E-01	6,84E-01	t/trab.	2,65E-02	2,72E-02	2,03E-02	t/m²
Neumáticos i defensas	35,37	42,16	71,15	t	6,28E-02	7,85E-02	1,27E-01	t/trab.	2,46E-03	2,23E-03	3,76E-03	t/m²
Banal	507,22	583,66	535,10	t	9,01E-01	1,09E+00	9,54E-01	t/trab.	3,52E-02	3,09E-02	2,83E-02	t/m²
Envases de plástico	0,00	4,47	3,78	t	0,00E+00	8,32E-03	6,74E-03	t/trab.	0,00E+00	2,36E-04	2,00E-04	t/m²
Residuos de limpieza de alcantarillado	90,54	59,72	211,70	t	1,61E-01	1,11E-01	3,77E-01	t/trab.	6,29E-03	3,16E-03	1,12E-02	t/m²
Ropa	0,00	0,38	0,01	t	0,00E+00	7,13E-04	8,91E-06	t/trab.	0,00E+00	2,03E-05	2,65E-07	t/m²
Higiénicos	0,22	0,00	0,00	t	3,91E-04	0,00E+00	0,00E+00	t/trab.	1,53E-05	0,00E+00	0,00E+00	t/m²
Jardinería	1,72	0,00	0,00	t	3,06E-03	0,00E+00	0,00E+00	t/trab.	1,19E-04	0,00E+00	0,00E+00	t/m²
Equipos rechazados que contienen componentes peligrosos	0,00	0,34	0,00	t	0,00E+00	6,33E-04	0,00E+00	t/trab.	0,00E+00	1,80E-05	0,00E+00	t/m²



8

TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

11

CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

16

PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

17

ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS





INDICADOR	VALOR DE LA MAGNITUD AMBIENTAL				RATIOS R / TRABAJADOR				RATIOS R / SUPERFÍCIE			
	2023	2024	2025	Unid. A	2023	2024	2025	Unid. R	2023	2024	2025	Unid. R
Magnitud B					563 trab.	537 trab.	561 trab.		14.400 m²	18.900 m²	18.900 m²	
Equipos rechazados que NO contienen componentes peligrosos	0,00	2,41	2,65	t	0,00E+00	4,48E-03	4,72E-03	t/trab	0,00E+00	1,27E-04	1,40E-04	t/m²
Mezclas de hormigón, ladrillos, tejas y materiales cerámicos	0,00	37,98	124,90	t	0,00E+00	7,07E-02	2,23E-01	t/trab	0,00E+00	2,01E-03	6,61E-03	t/m²
Residuos biodegradables	0,00	2,32	0,00	t	0,00E+00	4,32E-03	0,00E+00	t/trab	0,00E+00	1,23E-04	0,00E+00	t/m²
Residuos líquidos acuosos que contienen sustancias peligrosas	0,00	45,64	0,00	t	0,00E+00	8,50E-02	0,00E+00	t/trab	0,00E+00	2,41E-03	0,00E+00	t/m²
Residuos que se generan de forma puntual	8,64	0,00	0,00	t	1,53E-02	0,00E+00	0,00E+00	t/trab	6,00E-04	0,00E+00	0,00E+00	t/m²
Lodos de la limpieza, pelado, centrifugado y separación	0,00	6,00	0,00	t	0,00E+00	1,12E-02	0,00E+00	t/trab	0,00E+00	3,17E-04	0,00E+00	t/m²
Residuos de la recogida y eliminación de los cuales no son objeto de requisitos especiales	0,00	0,14	12,59	t	0,00E+00	2,62E-04	2,24E-02	t/trab	0,00E+00	7,44E-06	6,66E-04	t/m²
Madera	0,00	5,68	0,00	t	0,00E+00	1,06E-02	0,00E+00	t/trab	0,00E+00	3,01E-04	0,00E+00	t/m²
Equipos rechazados que contienen clorofluorocarburos	0,00	0,14	0,42	t	0,00E+00	2,61E-04	7,49E-04	t/trab	0,00E+00	7,41E-06	2,22E-05	t/m²
Residuos orgánicos que contienen sustancias peligrosas	0,00	0,18	0,00	t	0,00E+00	3,35E-04	0,00E+00	t/trab	0,00E+00	9,52E-06	0,00E+00	t/m²
BIODIVERSIDAD												
Uso total del suelo	10.565.000	10.565.000	10.572.000	m²	18.765,54	196.74,12	18.844,92	m²/trab.	-	-	-	-
Superficie sellada total	8.367.000	8.484.600	8.563.100	m²	14.861,46	15.800,00	15.263,99	m²/trab.	-	-	-	-
Superficie total en el centro orientada según la naturaleza	8.157	8.157	8.157	m²	14,49	15,19	14,54	m²/trab.	-	-	-	-
EMISIONES												
Emisiones de CO ₂ eq	493,52	478,47	591,43	teqCO ₂	0,88	0,89	1,05	tCO ₂ eq/trab.	3,43E-02	2,53E-02	3,13E-02	tCO ₂ eq/m2
Emisiones de CO ₂ eq edificios ****	285,52	190,49	427,13	teqCO ₂	519,13	363,05	778,13	KgCO ₂ eq/Etc.	1,98E+01	1,01E+01	2,26E+01	KgCO ₂ eq/m2

Notas:

- * Superficie instalaciones + exteriores iluminadas: 745.100 m²
- ** Superficie verde: 85.600 m²
- *** Superficie verde + instalaciones: 104.500 m²
- **** Indicador sectorial para la administración pública asociado a los aspectos ambientales significativos

En 2025 son revisadas y recalculadas las superficies para su adecuación a la última actualización del plano del Puerto de Barcelona para las áreas dentro del alcance del sistema de gestión ambiental y para un histórico de 3 años.

EP - Energía primaria.
ETC (Empleado equivalente a tiempo completo): 549



Agenda 2030

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Gestión ambiental

Pág. 11



Recursos Naturales

Pág. 26



Mejora de la calidad de las aguas

Pág. 32



Mejora de la calidad del aire

Pág. 37



Estrategia Climática

Pág. 50



Prevención de la contaminación de suelos

Pág. 57



Control ambiental de obras portuarias

Pág. 58



Gestión de residuos y ajenos

Pág. 60



Ecología y biodiversidad

Pág. 64



Gestión y control del ruido ambiental

Pág. 66



Planes de emergencia ambiental

Pág. 67



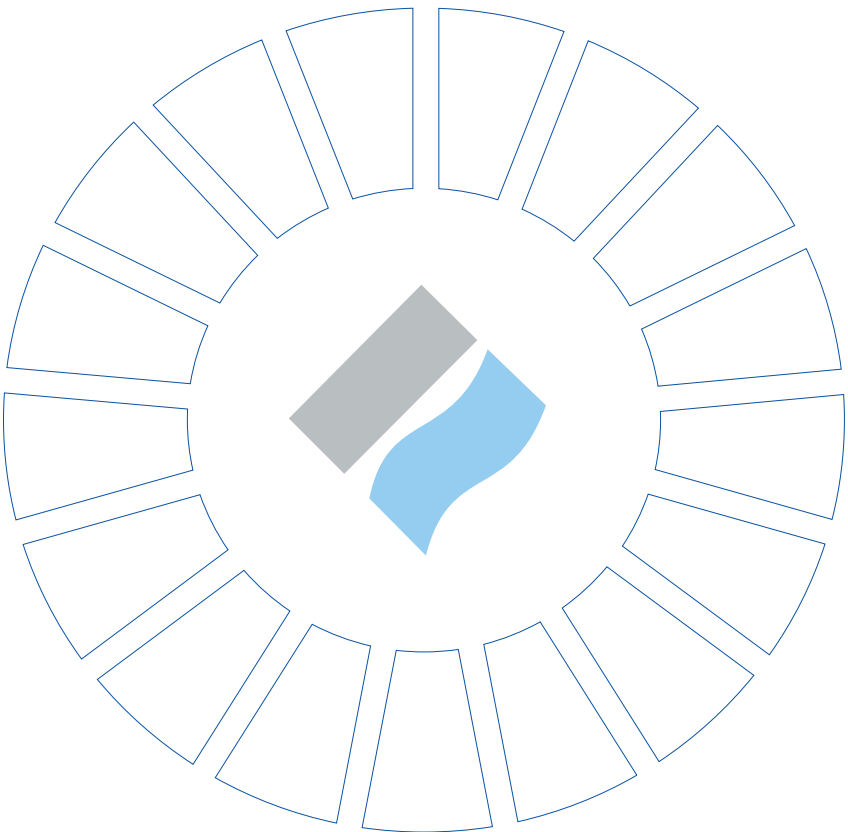
Partes interesadas · Stakeholders

Pág. 70



Compliance medioambiental, guías y referencias

Pág. 77



Validación de la Declaración

DECLARACIÓN AMBIENTAL VALIDADA POR:

VERIFICADOR AMBIENTAL: Cámara Certifica

NÚMERO: ES-V-0017

VERIFICADOR: Alfredo Sanchis Pérez



Certificados de gestión ambiental





Autoridad Portuaria de Barcelona
World Trade Center Barcelona
—
Edificio Est, Moll de Barcelona, s/n
08039 Barcelona
T 93 306 88 00
www.portdebarcelona.cat



Port de Barcelona

**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS**

Ecomundis Comunicació & Sostenibilitat - validacion@lightsupply.es