



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD

Comprometidos con el desarrollo sostenible

2013

PORT DE TARRAGONA

ÍNDICE

SALUDO DEL PRESIDENTE	05
01 LA AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA	07
02 CAPITAL HUMANO DE LA ORGANIZACIÓN	19
03 EL PORT DE TARRAGONA	27
04 MUELLES Y TERMINALES.....	33
05 SERVICIOS PRESTADOS	43
06 LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	53
07 DESARROLLO DE OBRAS.....	57
08 ESTRATEGIA COMERCIAL	69
09 PLAN DE INNOVACIÓN	77
10 DATOS ECONÓMICOS	85
11 SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL.....	101
12 COMUNIDAD PORTUARIA.....	123
13 PORT Y CIUDAD	129
14 LA SEGURIDAD EN EL PORT.....	143
15 RETOS CONSEGUIDOS EN EL 2013.....	153
TABLA DE INDICADORES.....	157

El Port de Tarragona juega un papel fundamental en la economía de su área de influencia y del resto del país, ya que es una entidad al servicio del sector productivo que actúa como un factor de atracción de nueva actividad empresarial y de nuevas inversiones en los sectores industriales y logísticos.

La estrategia de crecimiento del Port de Tarragona se basa en cinco líneas de trabajo: proyección internacional, diversificación de los tráficos, inversión en infraestructuras estratégicas que favorezcan el crecimiento del *hinterland* del Port, compromiso con la sostenibilidad y desarrollo del tráfico de cruceros. Estas líneas de actuación se desarrollan, como no podía ser de otro modo, en un marco de cohesión con la Comunidad Portuaria.

El Port de Tarragona mira hacia el 2014 con optimismo, puesto que el 2013 ha sido un año caracterizado por las inversiones y la planificación de grandes proyectos. Aunque el movimiento de mercancías ha sido fluctuante debido a la situación coyuntural, hemos cerrado el ejercicio habiendo recuperado el volumen de varios tráficos. Ante la compleja situación económica del país solo podemos seguir trabajando para que el Port de Tarragona se consolide como un puerto de referencia en el Mediterráneo.

En cuanto a los tráficos, hemos apostado por la diversificación durante este último año sin dejar, por supuesto, de potenciar los tráficos tradicionales (productos petroquímicos, químicos y sólidos a granel). Tenemos la certeza de que vamos en la dirección correcta y de que nuestro puerto es atractivo para cualquier empresa que desee prosperar. Med Cross Lines, empresa que ha abierto una nueva línea regular que enlazará Tarragona y Argelia, y la naviliera Unifeeder, que transportará contenedores desde nuestra ciudad hasta Túnez, son dos buenos ejemplos de empresas que han apostado por nuestro puerto para abrir mercado.

Sin duda alguna, el año 2014 será el año del ferrocarril, en consonancia con la futura conexión que existirá entre Europa y el Port de Tarragona. Por eso hemos invertido en la construcción de la estación intermodal, abierta a todas las empresas del territorio, en la mejora de las conexiones internas, en la ampliación del muelle de la Química o en el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas. Todas las inversiones que hacemos tienen como objetivo la mejora de la competitividad de nuestros clientes y nuestro cometido es prestarles servicios eficientes en relación a sus necesidades específicas de transporte marítimo, distribución terrestre y servicios logísticos.

En cuanto a la dimensión social, el Port de Tarragona es un fantástico ejemplo de integración puerto-ciudad. Desde su nacimiento y a lo largo de toda su historia el Port ha estado estrechamente unido a la ciudad que lo acoge; en este sentido, durante los últimos años se ha hecho un ingente trabajo para mejorar y ampliar los espacios portuarios abiertos a la ciudad.

Nuestro puerto no solo es el escenario de una actividad económica y productiva necesaria para el desarrollo del área de influencia a la que pertenece; además, es un gran foco dinamizador de la actividad social y cultural de la zona y una entidad comprometida con los valores sostenibles que ineludiblemente deben acompañar a cualquier actividad cuyo fin último sea el progreso.

Josep Andreu Figueras
Presidente del Port de Tarragona

01

LA AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA

Naturaleza

Organismo público adscrito al Ministerio de Fomento (Puertos del Estado) cuya función principal es la gestión del Port de Tarragona.

Tiene personalidad jurídica y patrimonio propio independiente del Estado. Su actuación se sujeta al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y la contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el Ordenamiento les atribuye.

Legislación por la que se rige

Disposiciones de la Ley General Presupuestaria y la Ley General Tributaria que le sean de aplicación, Ley de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado y legislación específica (RDL 2/2011, que aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

Funciones y competencias

- Prestación y gestión de los servicios necesarios para lograr que los usuarios desarrollen su actividad en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad.
- Ordenación de la zona de servicio del Port y de los usos portuarios.
- Planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto y de las señales marítimas.
- Provisión del suelo y de las infraestructuras adecuadas a los operadores de la comunidad portuaria, según lo establecido en la norma aplicable.
- Gestión económica del patrimonio y de los recursos del Port.
- Fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- Coordinación de las operaciones de las distintas modalidades de transporte en el espacio portuario.

Misión, visión y valores

Misión

Contribuir al **desarrollo** económico y social de su entorno de forma **sostenible**, en un contexto de máxima **competitividad**, impulsando la modernización y adecuación de las infraestructuras portuarias a la prestación de **servicios de valor añadido**, bajo un marco de cohesión entre los miembros de la **comunidad portuaria**, favoreciendo la realización profesional de su **capital humano**.

La Autoridad Portuaria de Tarragona llevará a cabo su misión con un firme compromiso con la calidad de la gestión, el desarrollo de una actividad respetuosa con el medio ambiente y bajo

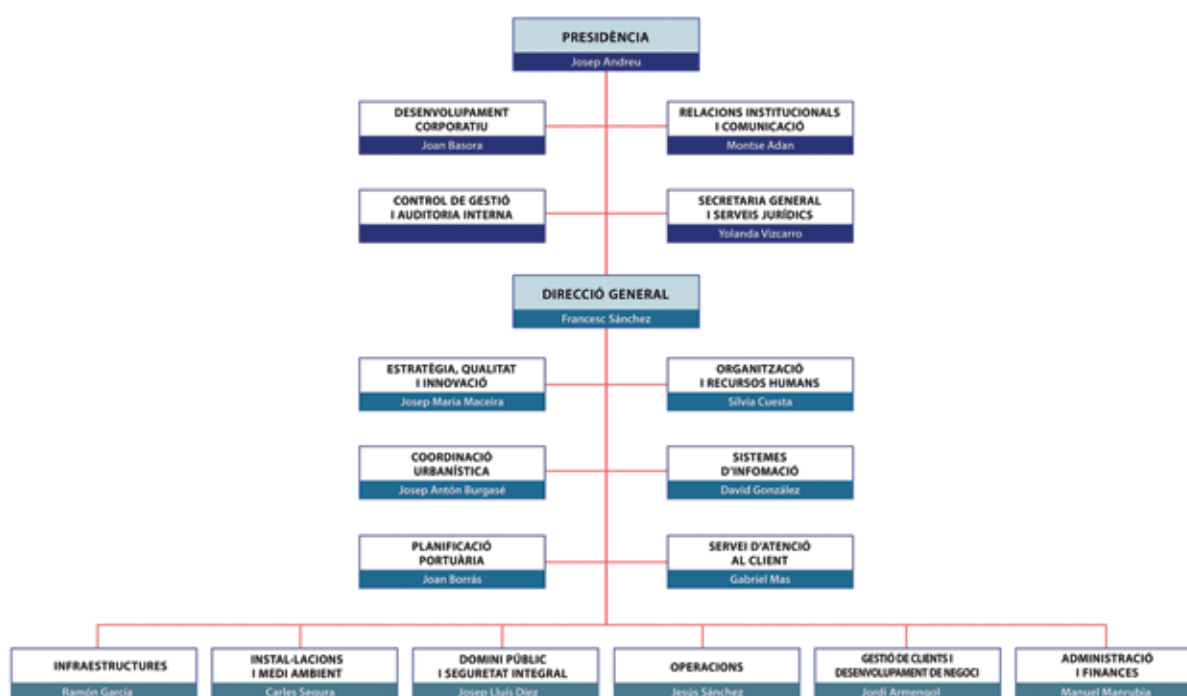
los criterios de sostenibilidad, con garantía de seguridad, optimización y rentabilizando de forma competitiva sus recursos, integrándose en las redes logísticas internacionales, promoviendo la inversión y la iniciativa privada, y con un especial cuidado del capital humano de la entidad y del conjunto de la comunidad portuaria.

Visión

1. Consolidar el liderazgo en el sistema portuario en tráficos de gráneles líquidos y sólidos.
2. Desarrollar la estrategia para convertir al Port en puerto logístico de referencia impulsando el Polo Logístico del Suroeste europeo.
3. Ser una referencia intermodal y de integración en los programas de Autopistas del Mar.
4. Ser reconocida por su importancia en la actividad económica de Cataluña y del Valle del Ebro.

Valores

1. Liderazgo. Ser ejemplo y referente. Ser conciliadores.
2. Integridad de criterios (honestidad, rectitud ética y dignidad).
3. Responsabilidad social corporativa.
4. Equipo humano eficiente y comprometido.
5. Transparencia y accesibilidad de información para los diferentes agentes implicados.
6. Orientación a la satisfacción del cliente.
7. Excelencia operativa en las actividades diarias, con una prestación de servicios de calidad y competitiva dentro del Sistema Portuario.
8. Innovación tecnológica y de gestión.
9. Respeto y cuidado del entorno medioambiental y contribución al desarrollo sostenible.
10. Cumplimiento de compromisos y mejora continua.
11. Compromiso social con la ciudad y el entorno socioeconómico del Port.



Organigrama

Josep Andreu Figueras

Presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT)

En representación de la Generalidad de Cataluña:

Joan Pedrerol Gallego

Presidente de la Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT)

Joan Oriol Rovira

Delegado de la Asociación Catalana de Empresas Concesionarias con instalaciones portuarias (ASCIPORT)

Gregorio de la Fuente Expósito

Presidente de la Asociación de Consignatarios del Port de Tarragona

Carles Severino Inglan

Presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras del Port de Tarragona

En representación de la Administración General del Estado:

Oscar Villar Serrano

Capitán Marítimo de Tarragona

Oscar Figueres Fortuna

Abogado del Estado y coordinador de la Asistencia Jurídica

Eva Miquel Subía

Asesora corporativa de Puertos del Estado

Jordi Sierra Viu

Subdelegado del Gobierno en Tarragona

En representación de los municipios en los cuales se encuentra la zona de servicios del Port de Tarragona:

Pau Pérez Herrero

Primer teniente de Alcalde de Servicios Centrales, Economía y Hacienda del Ayuntamiento de Tarragona

Josep Pobleu Tous

Alcalde del Ayuntamiento de Vila-seca

En representación de las cámaras de comercio, organizaciones empresariales y sindicales, y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario:

Albert Abelló Hierro

Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona

Isaac Sanromá Ortega

Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Reus

Joan Moreno Cabello

Secretario general de la Federación Nacional de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT de Catalunya

Jaume Pros i Perelló

Secretario general de la Unión intercomarcal de las Comarcas Tarragoninas de CCOO

Tienen voz pero no voto:

Francesc Sánchez Sánchez

Director general de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT)

Yolanda Vizcarro Caparrós

Secretaria general de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT)

Órganos de gobierno

Consejo de Administración

Máximo órgano de decisión de la institución que asegura su pluralidad con la presencia de miembros de todas las administraciones y sectores económicos que tienen relación con la actividad portuaria.

El presidente

El presidente forma parte de los órganos de gobierno de la APT y es designado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. Sus funciones principales son representar a la Autoridad Portuaria, establecer directrices para la gestión de los servicios, velar por el cumplimiento de las normas aplicables en la entidad y los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración, y ejercer las facultades especiales que este Consejo le delegue y las demás facultades que la ley le atribuya.

Órganos de gestión y asistencia

La Dirección General

El director es nombrado por el Consejo de Administración a propuesta del presidente. Le corresponde la dirección y gestión de la entidad y de sus miembros, de acuerdo con las directrices que recibe del presidente o del Consejo de Administración, así como la elaboración y el seguimiento de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad.

El Consejo de Navegación y Puerto

El Consejo de Navegación y Puerto es un órgano de asistencia e información al servicio del presidente de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima. En él están representados los organismos y entidades que tienen un interés directo en el buen funcionamiento del puerto y del comercio marítimo y que pueden contribuir de forma eficaz al desarrollo y la buena marcha de este.

El Comité de Servicios Portuarios

El Comité de Servicios Portuarios se constituye a instancia del Consejo de Navegación y Puerto. Está formado por los usuarios de los servicios y organizaciones que los representan y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas.

La Autoridad Portuaria consulta, al menos una vez al año, al Comité de Servicios Portuarios, en relación a las condiciones de prestación de servicios portuarios y, en particular, sobre las tasas de los servicios abiertos de uso general, la organización y la cualidad de los servicios, así como sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores de un servicio.

Los informes y actas del Comité se tramitan al Observatorio Permanente del Mercado de Servicios Portuarios.

El Comité Ejecutivo

Órgano de dirección decisorio integrado por el presidente, el director general y los directores de la APT. Sus miembros se reúnen semanalmente y analizan el día a día de los asuntos portuarios más

relevantes, dando impulso, resolviendo y ejecutando los diferentes temas portuarios con el fin y efecto de cumplir los objetivos marcados y establecidos por la propia Autoridad Portuaria. Los miembros de este Comité tienen también como objetivo realizar, teniendo en cuenta los criterios de rigor, orden y trabajo, las tareas necesarias y adecuadas para la preparación de las sesiones del Consejo de Administración.

El Comité Directivo

Es un órgano de dirección integrado por los miembros del Comité Ejecutivo, los directores de Estrategia, Calidad e Innovación, Planificación Portuaria y Coordinación Urbanística, la jefa del Departamento de Calidad y Planificación y la jefa del Departamento de Estudios e Innovación. El Comité Directivo es un órgano consultivo y de planificación estratégica.

El Comité Operativo

Es un órgano informativo integrado por los mandos intermedios de la organización, en el cual el presidente, el director general y la directora de Organización y Recursos Humanos comparten información de interés y fomentan la participación del resto de los miembros.

El Comité Consultivo de Protección del Port

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria constituyó el Comité Consultivo de Protección del Port de Tarragona el 16 de diciembre de 2008. Este Comité está integrado por miembros representantes de la propia Autoridad Portuaria y miembros representantes designados de diferentes administraciones: Marítima, Aduanas, Protección Civil, Control Sanitario, Delegación del Gobierno, Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, Comandancia Naval, Policía Autónoma y corporación local, todos ellos en calidad de vocales.

Funciones de los miembros del Comité Consultivo de Protección del Port

- Aprobar el reglamento de funcionamiento interno del comité.
- Desarrollar procedimientos y protocolos de colaboración y coordinación entre los organismos y entidades participantes, y entre estos y el resto de organismos y entidades afectadas o interesadas en materia de protección de los barcos, de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- Proponer sugerencias y recomendaciones a la autoridad nacional competente en relación a la protección marítima para la mejora de la protección del transporte marítimo, de los barcos, de las instalaciones portuarias y de los puertos.
- Emitir informe sobre la evaluación y el plan de protección del Port y sus modificaciones, con carácter previo a su aprobación.
- Asistir a la autoridad de protección portuaria en situaciones de crisis.
- Y, finalmente, colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.

Sistemas de gestión de la APT

Sistemas de gestión de objetivos y procesos

Se ha implantado en toda la organización el **Sistema de Control de Indicadores y Objetivos (SCIO)**, que integra tanto el Sistema de Gestión por Objetivos (Cuadro de Mando Integral [CMI]), herramienta corporativa de Puertos del Estado para todo el sistema portuario), como el Sistema de Gestión por Procesos, basado en la Norma ISO 9001, modelo adoptado por la APT para su Sistema de Gestión de Calidad (en adelante SGQ).

El SCIO gestiona a la vez el Mapa Estratégico y el Mapa de Procesos de la organización, de forma que se obtienen trimestralmente indicadores comunes a los dos que permiten analizar, de forma simultánea, el grado de avance en la ejecución de los objetivos y el funcionamiento de los procesos. **El sistema ayuda a identificar las desviaciones y a generar, si es preciso, acciones correctivas, preventivas y de mejora**, que se integran en el SGQ, de acuerdo con lo establecido en el procedimiento obligado por la Norma ISO 9001.

Sistema de Gestión de la Calidad



El 9 de abril de 2013, la APT obtuvo la **Certificación ISO UNE-EN ISO 9001**, emitida por la empresa AE-NOR. Su alcance es el siguiente:

1. Prestación de servicios al buque, a la mercancía y al pasaje durante su escala en el Port de Tarragona

- Servicios al buque
 - Autorización de escala
 - Llegada, estancia y salida de buques en aguas portuarias
 - Servicio de aguadas
 - Gestión de aprovisionamiento
 - Gestión de servicios asociados al buque

- Servicios a la mercancía y al pasaje
 - Atención al pasaje
 - Servicio de básculas de la Autoridad Portuaria
 - Gestión de la admisión de mercancías peligrosas
 - Gestión de autorización de grúas móviles y transportes especiales
 - Gestión de ocupación de superficie

- Servicios al buque, a la mercancía y al pasaje
 - Vigilancia y protección portuaria
 - Mantenimiento de infraestructuras, equipos e instalaciones
 - Facturación
 - Servicio de atención al cliente



2. Prestación de servicios de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades: gestión de practicaje, gestión de remolque, gestión de amarre y desamarre, y gestión de residuos generados por buques

La certificación alcanza, además de los 6 procedimientos obligados por la norma, a más de 70 procedimientos generales o específicos de su Mapa de Procesos.

Esta certificación tiene un reconocimiento internacional a través de la Asociación IQnet (*International Certification Network*), que agrupa las entidades certificadoras líderes de los principales países del mundo y garantiza un amplio reconocimiento y prestigio.

El resultado de la auditoría evidencia que la Autoridad Portuaria posee un sistema de gestión que se encuentra en un nivel de madurez avanzado, consistente, fiable y conforme a la reglamentación aplicable, que satisface los requerimientos de sus clientes actuales y que puede adaptarse a los que determinen los nuevos clientes que deseen trabajar en el Port de Tarragona.

Por otro lado, durante el mes de noviembre, se llevó a cabo la auditoría interna y se pudo determinar que el sistema de gestión de calidad es adecuado a las disposiciones planificadas, que se ha implementado correctamente y que se mantiene de manera eficaz. Esta auditoría se ha realizado como preparación a la auditoría externa de renovación de la certificación ISO 9001, que está prevista para el primer trimestre de 2014.

Actuaciones de mejora de la calidad y de la eficiencia de los servicios

La APT dispone de diversos instrumentos que permiten la mejora en la calidad del servicio, asegurando el cumplimiento de unos estándares de calidad comunes para todos los proveedores de los servicios portuarios y los operadores de los diversos tráficos de mercancía, todo ello con el objetivo de lograr la mayor satisfacción de los clientes y usuarios del Port de Tarragona.

En el mes de septiembre de 2012, Puertos del Estado aprobó unos Referenciales Genéricos de calidad de servicio para los servicios portuarios y los diversos tráficos manipulados en todo el sistema portuario español, sobre la base de los cuales la Autoridad Portuaria de Tarragona elaboró los nuevos Referenciales Específicos, adaptados a las características propias del Port.

Estos Referenciales Específicos establecen las características de calidad de servicio que sirven de referencia para la certificación necesaria para la obtención de la bonificación por calidad de servicio prevista (15 % sobre la tasa de actividad, de acuerdo con lo que prevé el artículo 19.2 b. de la Ley 33/2010). Asimismo, detallan los métodos, registros o indicadores a utilizar para la comprobación del cumplimiento de las características de calidad, los sistemas de evaluaciones de conformidad y la emisión de certificados, así como un sistema de revisión y mejora continua de las condiciones de calidad.

El 3 de abril de 2013, Puertos del Estado validó los Referenciales Específicos de Calidad de Servicio para los servicios de practicaje, amarre y desamarre de buques, remolque y recepción de residuos generados por buques, así como para los tráficos de contenedores, mercancía rodada, gráneles sólidos y líquidos, mercancía general convencional y cruceros; todos ellos fueron aprobados por el Consejo de Administración el 24 de abril de 2013. Posteriormente, **debido a que la certificación del tráfico de vehículos se establece de acuerdo al Esquema de Certificación Puertos del Estado-ANFAC, el ente validó con fecha 2 de diciembre de 2013 dicho Referencial Específico,** que fue aprobado por el Consejo de Administración de la APT con fecha 18 de diciembre de 2013.

Actualmente, por tanto, **la APT tiene en vigor, debidamente validados y aprobados, los siguientes Referenciales Específicos:**

- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Tráfico de Cargas Sólidas y Líquidas a Granel en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Tráfico de Contenedores en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Tráfico de Mercancía General Convencional en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Tráfico de Cruceros en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Tráfico de Mercancía Rodada (Ro-Ro) en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Tráfico de Vehículos en Régimen de Mercancía en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Servicio de Amarre y Desamarre en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Servicio de Practicaje en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Servicio de Remolque en el Port de Tarragona.
- Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Servicio de Recepción de Desechos Generados por Buques en el Port de Tarragona.

En relación a dichos Referenciales, el Port cuenta con tres empresas certificadas para el tráfico de gránulos líquidos, una para el tráfico de gránulos sólidos, una para el tráfico de vehículos y otra para el servicio de amarre.

El análisis y seguimiento de las evidencias y los indicadores necesarios para que las empresas puedan ser auditadas con éxito para la certificación se lleva a cabo en las Comisiones de Seguimiento de los Referenciales, que están constituidas por representantes de las diferentes direcciones de la APT relacionadas con aspectos incluidos en los Referenciales, así como por los representantes de las empresas certificadas.

En la actualidad, existen tantas Comisiones de Seguimiento de los Referenciales como empresas certificadas, ya que tras la aprobación de los nuevos Referenciales Específicos se ha querido tratar de una manera más personalizada la relación entre las diferentes empresas y la APT.

Sistema interno de sugerencias

El Sistema Interno de Sugerencias (SIS) está integrado en el Sistema de Gestión de la Calidad de la APT y fue creado con el objetivo de canalizar y poner en práctica las ideas de mejora del colectivo de trabajadores de la entidad, aprovechando la experiencia, el conocimiento y la capacidad creativa de todo el personal.

Mediante el SIS se consigue la **optimización de los recursos**, la **rentabilidad de los procesos** y, en definitiva, la **mejora continua de la Autoridad Portuaria**, tanto interna como en relación a los clientes y usuarios del Port.

Compromiso de la comunidad portuaria en la gestión de la calidad

La Autoridad Portuaria identifica y publica en su web las iniciativas de calidad de las empresas de la comunidad portuaria, con el fin de dar a conocer el alcance de la promoción y la implementación de sus sistemas de calidad y con la intención de dar visibilidad a estas iniciativas.

Se puede afirmar que la comunidad portuaria de Tarragona está firmemente comprometida con la calidad de los servicios y realiza acciones concretas para evidenciar este compromiso, acciones que están plasmadas en la obtención de certificaciones, menciones y sellos de calidad.

El 67 % de las empresas que operan en el Port disponen de certificación de calidad

Compromiso con los grupos de interés

Compromiso con clientes y usuarios

- Ofrecer servicios de calidad
- Aumentar las conexiones de las vías de transporte
- Garantizar la seguridad en el recinto portuario
- Protección y control medioambiental
- Mantener una comunicación activa y transparente
- Dar una respuesta adecuada a sus necesidades y expectativas

Compromiso con la sociedad

- Crear empleo y riqueza para la ciudad
- Garantizar relaciones sostenibles puerto-ciudad
- Poner a disposición infraestructuras para actividades culturales, lúdicas y deportivas
- Generar valor añadido al territorio

Compromiso con los empleados

- Fomentar el desarrollo profesional
- Garantizar las ventajas sociales del trabajador
- Garantizar la conciliación de vida laboral y familiar

Compromiso con el Estado

- Optimizar la gestión económica y rentabilizar los recursos asignados
- Colaborar para garantizar el cumplimiento de la normativa en diversos ámbitos

Protección de datos

La implantación de la normativa de protección de datos en la APT se inició en el año 2003. Desde entonces, y con el objetivo de cumplir con lo previsto en la Ley Orgánica de Protección de Datos (LOPD), la Autoridad Portuaria ha diseñado y puesto en marcha una serie de medidas, normas de actuación, formularios, cláusulas y procedimientos que le permiten cumplir con todas y cada una de las garantías que dicha ley establece.

La APT dispone de catorce ficheros declarados ante la Agencia Española de Protección de Datos y dos nuevos ficheros que se encuentran actualmente en tramitación.

También se han realizado las auditorías de cumplimiento de la normativa que la LOPD establece como obligatorias cada dos años; la última se realizó durante el 2013 con un resultado **favorable** y **conforme** a los requisitos exigidos por la Ley.

De todo esto, se concluye que la APT tiene un **alto grado de madurez** y **concienciación** en relación a la gestión de los datos de carácter personal y a la aplicación de la LOPD.

02

CAPITAL HUMANO DE LA ORGANIZACIÓN

El objetivo principal de la Autoridad Portuaria de Tarragona en materia de recursos humanos es que las personas que forman parte de su equipo se sientan comprometidas con el proyecto empresarial y consideren que forman parte de una comunidad.

Los miembros de la plantilla y las personas colaboradoras de la APT disponen de diversos mecanismos de participación técnica orientados a la mejora de los procesos productivos de la entidad, como son los Comités Ejecutivo, Directivo y Operativo, las reuniones departamentales, el SIS (Sistema Interno de Sugerencias) y el SGC (Sistema de Gestión de la Calidad).

Perfil de la plantilla

La Autoridad Portuaria tiene una política de estabilidad en el empleo y este dato queda reflejado en el elevado porcentaje de contratos indefinidos respecto del total de la plantilla (243 trabajadores/as), que en el año 2013 ha sido de un 86,01 %.

Año	Nº trabajadores	Fijos	Eventuales	% trabajadores eventuales/ total fijos
2011	245	214	31	12,65
2012	249	214	35	14,05
2013	243	209	34	13,99

La plantilla se distribuye, según áreas de actividad, de la siguiente manera:

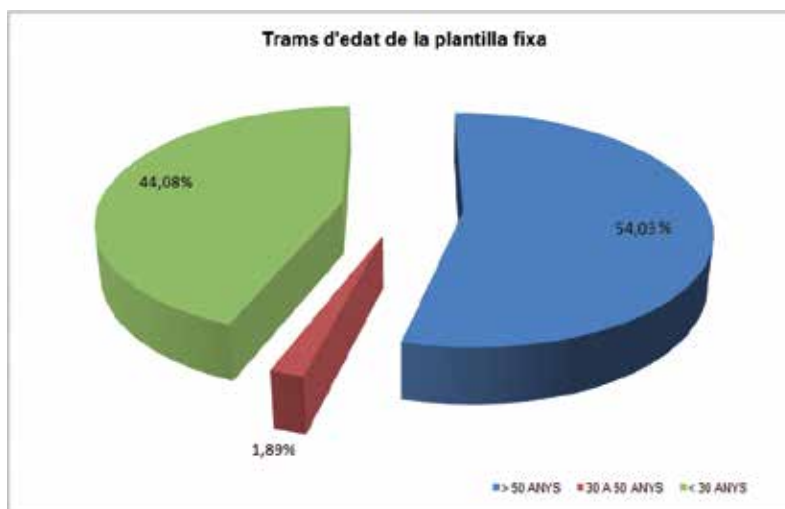
Distribución de la plantilla	2011	2012	2013
Personal adscrito al servicio de Policía Portuaria	51	53	55
Personal adscrito al servicio de mantenimiento	6	6	6
Personal de oficina adscrito al Convenio Colectivo	113	102	93
Personal de oficina no adscrito al Convenio Colectivo	30	30	32

El porcentaje de trabajadores sujetos al Convenio Colectivo en el conjunto de la plantilla de la APT en el año 2013 ha sido del 86,00 % (un 86,01 % constituye personal fijo y un 13,99 % personal eventual).

En la actualidad, el 19,80 % del total de la plantilla está formada por mujeres, de las cuales el 81,25 % están adscritas al Convenio Colectivo.

Año	Nº mujeres	%	Nº mujeres fuera del Convenio	%
2011	45	18,37	8	3,26
2012	46	18,50	9	3,60
2013	48	19,80	9	3,70

A continuación se presenta la distribución de la plantilla fija según la edad:



Como dato importante cabe señalar la congelación de la oferta de trabajo público para todo el sistema portuario español.

Clima laboral

A finales del 2013 se puso en marcha la encuesta de satisfacción de la plantilla "OPINA 2013". Los resultados de la encuesta han permitido conocer la valoración de la plantilla sobre aspectos clave de la organización, para de este modo diseñar un plan de acción durante los próximos dos años para mejorar aquellas áreas con una baja valoración.

La encuesta se llevó a cabo mediante una consultora externa que aportó rigor, independencia y confidencialidad.

Encuesta OPINA 2013

Participación: 58,83 %

Índice de satisfacción global: 6,85 sobre 10

De los resultados obtenidos podemos decir que **la APT está formada por una plantilla comprometida con la organización**, que valora positivamente todas aquellas acciones de carácter lúdico-sociales que permiten la buena relación entre todas las direcciones.

Comunicación interna

La APT pretende conseguir que la comunicación interna sea una herramienta estratégica para la organización. Además de ser un elemento de información para los trabajadores, el objetivo de la comunicación interna es que mejore el clima laboral y aumente el compromiso de la plantilla para que este contribuya de forma activa en los resultados del negocio.

En este sentido, la Autoridad Portuaria puso en marcha en abril de 2013 un Plan de Comunicación Interna, mediante el cual dotaba a la organización de los instrumentos necesarios para dar apoyo a las nuevas necesidades.

Plan de Comunicación Interna 2013

- Implantación de la Intranet
- Implantación del Portal del empleado
- Reuniones departamentales
- Manual de bienvenida
- Otras acciones

Régimen laboral y representación sindical

Las relaciones laborales del personal que presta servicios en la APT se rigen por lo establecido en el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y en el Acuerdo Local de Empresa. De manera supletoria, serán de aplicación las disposiciones normativas del Estatuto de los Trabajadores y del Estatuto Básico del Empleado Público.

Comité de Empresa APT

- Confederación General del Trabajo (CGT): 5 miembros
- Comisiones Obreras (CCOO): 3 miembros
- Unión General de Trabajadores (UGT): 2 miembros
- Unión Sindical Obrera de Cataluña (USOC): 2 miembros
- Sindicato Profesional de Policía Portuaria (SPPP): 1 miembro

Mecanismos de representación e información de la plantilla de la APT

- Comité de Empresa
- Comité de Seguridad y Salud
- Comisión de Control del Plan de Pensiones
- Comisión Local de Gestión para Competencias
- Comisión Negociadora
- Comisión del Fondo Social

Gestión por Competencias

La organización utiliza como instrumento integral de clasificación, formación y promoción de la plantilla el modelo de Gestión por Competencias adoptado por el sistema portuario español en su II Convenio Colectivo, firmado en el año 2006.

Este modelo pretende alinear la estructura organizativa y la gestión de los recursos humanos con las estrategias del negocio portuario como aspecto esencial para su competitividad. Así mismo, **facilita la gestión integrada de los recursos humanos a través del aprovechamiento y desarrollo de sus conocimientos, capacidades y habilidades**, disponiendo de esta manera de una organización más ágil y con mayor capacidad de adaptarse a los cambios de ritmo que el mercado requiere.

La Gestión por Competencias, que se basa en los conocimientos y la aplicación práctica de **30 áreas de conocimiento técnico y 6 de habilidades**, analiza e identifica cada una de las competencias que son necesarias para el correcto desarrollo laboral de cada puesto de trabajo.

Actuaciones de desarrollo profesional y formación

Una vez analizados los perfiles personales y detectadas las ocupaciones y las necesidades formativas de la organización, y tras acuerdo con la Comisión Local de Gestión por Competencias, se publicó el **Plan de formación del ejercicio 2013**, en el que se establecieron las líneas formativas con el objetivo de **reducir la distancia entre el perfil profesional y el personal respecto al puesto desempeñado**.

Como se puede ver a continuación, **el número de acciones formativas y participantes ha aumentado en 2013** en relación a los ejercicios anteriores:

Principales índices de formación	2011	2012	2013
Nº horas de formación	6.389	12.048	16.319
Nº total de asistentes	461	703	860
Nº total de cursos/sesiones	66	105	144
Horas formación/nº trabajadores	26,07	48,44	65,54

La evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio, es la siguiente:

	Total horas	Nº empleados	Horas/Nº empleados
Dentro del convenio	12.600	182	69,23
Fuera del convenio	3.719,5	28	132,84

Formación 2013

144 acciones formativas
 524 personas obtuvieron certificado de formación
 358 personas obtuvieron certificado de aprovechamiento *
 Índice de satisfacción: 4,17 sobre 5

Formación en conocimientos específicos (57,64 %)
 Formación en competencias técnicas (24,30 %)
 Formación en idiomas (12,50 %)
 Formación en competencias genéricas (5,56 %)

* Los alumnos que recibieron certificados con aprovechamiento representaron un 41,63 % del total de asistencias. Este índice tiene aún mayor relevancia teniendo en cuenta que la formación de seminarios o jornadas informativas con proveedores externos no suelen incluir una evaluación del aprovechamiento.

Formación en conducción eficiente

Para la obtención del Distintivo de Garantía de Calidad Ambiental para flotas de vehículos se organizaron cursos de formación en conducción eficiente, dirigidos especialmente al personal que conduce vehículos de empresa, así como también al resto de la plantilla:

4 ediciones
 93 asistentes (37,35 % de la plantilla)
 Previsión de nuevos cursos en 2014

Igualdad de oportunidades y diversidad

Igualdad de oportunidades

Como ya hemos comentado, un 19,80 % del total de la plantilla de la APT está constituido por mujeres, porcentaje que ha aumentado respecto al año anterior. Por otra parte, cabe destacar que **la presencia de mujeres en los órganos de dirección de la APT ha ido aumentando en los últimos tres años.**

La evolución de la presencia de mujeres en las diferentes áreas funcionales, durante los últimos años, se muestra en el siguiente gráfico:

El sector portuario ha sido históricamente un sector con una presencia mayoritariamente masculina. Por ello, desde el año 2008, la APT trabaja en la aplicación y la integración del principio de igualdad efectiva entre mujeres y hombres, mediante el establecimiento de un proyecto para el fomento de la igualdad de oportunidades entre ambos sexos en el ámbito de las relaciones

laborales. Desde el año 2011, aplica el **I Plan de Igualdad de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias**, así como el **Protocolo para la prevención y el tratamiento de los casos de abuso sexual y por razón de sexo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias**.

Durante el 2013 se han realizado acciones de formación y sensibilización en torno a la igualdad, tales como la **participación en una mesa redonda para tratar temas de liderazgo femenino abierta a la población general y un taller de sensibilización dirigido a la plantilla de la APT**.

Diversidad

La Autoridad Portuaria trata de garantizar en todo momento el cumplimiento de la Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de Minusválidos (LISMI). Además de contar en su plantilla con algunos trabajadores con discapacidad, manifiesta su compromiso en este sentido en los siguientes acuerdos contraídos:

- Contrato de servicios prorrogable con la **Fundación Privada Onada**, que se ocupa de la integración social y laboral de las personas con discapacidad psíquica, para el mantenimiento de las zonas ajardinadas del recinto portuario.
- Convenio marco de colaboración con el Consell Comarcal del Baix Camp, a través de su Servicio de Inserción Sociolaboral de Personas con Discapacidad (**Proyectos Maragda y Heura**), para la realización de prácticas no laborales (desde junio 2013).

Beneficios sociales

La APT ofrece a su plantilla una serie de importantes beneficios sociales:

- **Fondo social:** gestionado por los agentes sociales, cuenta con una partida presupuestaria destinada a la ayuda de estudios para hijos y personal de la APT, ayudas sanitarias y ayudas para actividades socioculturales y deportivas.
- **Plan de pensiones**
- **Seguro de accidentes y de responsabilidad civil**
- **Seguro médico**
- **Anticipos reintegrables y préstamos a corto plazo.**
- **Asociación de jubilados.**

Retribuciones

La retribución de la plantilla viene estipulada en el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y según las cantidades autorizadas en esta materia para el personal directivo y técnico.

En la APT no existe discriminación por razón de género en materia retributiva.

03

EL PORT DE TARRAGONA



Apuntes de historia

45 a. C. Tàrraco pasa a ser colonia romana y el puerto se constituye como un gran centro comercial de productos agrícolas.

S. XII El puerto se acondiciona con el objetivo de obtener beneficio de las operaciones comerciales.

1484 El rey Fernando el Católico autoriza la habilitación definitiva del puerto.

1790 Se aprueban las nuevas obras de adecuación y ampliación propuestas por el capitán Juan Ruiz Apodaca.

1835 Las obras del puerto y su gestión pasan a ser competencia del Ministerio de Fomento.

1869 Se crea la Junta de Obras del Puerto.

Siglo XX Se equipan las zonas ya existentes, se adquieren grúas y diversa maquinaria y se construyen los tinglados, almacenes y silos.

1960 Las instalaciones se adaptan a la recién industria instalada en la zona: la industria petroquímica.

1986 Se abre al público el Moll de Costa, punto de referencia cultural para los tarraconenses.

A partir de 1990 Se construyen el puente móvil y los muelles de Catalunya, Alcúdia, Navarra, Andalucía, Galicia y Cantàbria.

Tarragona es una ciudad costera perteneciente a la Comunidad Autónoma de Catalunya y situada en el noreste de la Península Ibérica.

La ciudad está considerada **Patrimonio de la Humanidad desde el año 2000** y será la **sede de los Juegos del Mediterráneo en el 2017**.

El Port de Tarragona es el principal agente económico de las comarcas de Tarragona, uno de los grandes motores de Cataluña y un referente para el conjunto de la comunidad marítima y portuaria del Estado español y del mar Mediterráneo. Está situado en una zona en la que confluyen dos infraestructuras viarias básicas: el corredor del Mediterráneo y el eje del Ebro.

Accesos y comunicaciones

A través de carretera: Autopistas AP-7 y AP-2 (A-27 en construcción)
Autovías A-7 y T-11
Carreteras nacionales N-241, N-240 y N-340

La accesibilidad al Port de Tarragona por vía terrestre está garantizada a través del Eje Transversal y de las tradicionales entradas por los muelles de Llevant y Reus, mediante una red de viales que permite a los vehículos rodados acceder directamente sin trama urbana y circular con facilidad.

A través de ferrocarril: Estación AVE del Camp de Tarragona (a 13 km del Port)
Línea de ancho ibérico con conexión directa al Port
Red interna de 35 km con acceso a todos los muelles

A través de red aérea: Aeropuerto de Reus (a 8 km del Port)
Aeropuerto del Prat de Llobregat (a 82 km del Port)

Características técnicas

Canal de entrada: 450 m de ancho y 2.400 m de largo

Calado máximo: 19 m (barco) y 42,80 m (monoboya)

Área de lámina de agua: 489 ha

Área terrestre: 545 ha

Longitud total muelles: 11.340 m (incluye el muelle de la Química que se acabará de construir en 2014)

Nº de atraques: 113

Servicio de remolque: 6 remolcadores de 4.500 HP a 5.516 HP

Rampas: 11 rampas Ro-Ro

Faros y balizamiento

Las funciones de la **Unidad de Señales Marítimas del Port** son:

- La gestión de los balizamientos del Port.
- La inspección periódica de todas las señales marítimas de la provincia de Tarragona (puertos deportivos, puertos pesqueros, cultivos marinos y emisarios).
- El mantenimiento de los faros y balizas de la red litoral de la provincia y de las señales del Port de Tarragona.

La gestión de esta unidad es llevada a cabo por dos técnicos de Sistemas de Ayudas a la Navegación y se caracteriza por seguir una detallada metodología de trabajo basada en la formación continua del personal, la realización de tareas de inspección y la mejora continua de la calidad de servicio.

Esta línea de trabajo garantiza la eficacia del servicio y ha derivado en la **obtención del Referencial de Servicio de Ayudas a la Navegación, certificado por AENOR, por tercer año consecutivo**. Esta certificación significa que el Port está siguiendo óptimamente los protocolos en relación al ámbito de las señales marítimas, de acuerdo con las directrices de Puertos del Estado.

Faros y balizas de la Red Litoral:

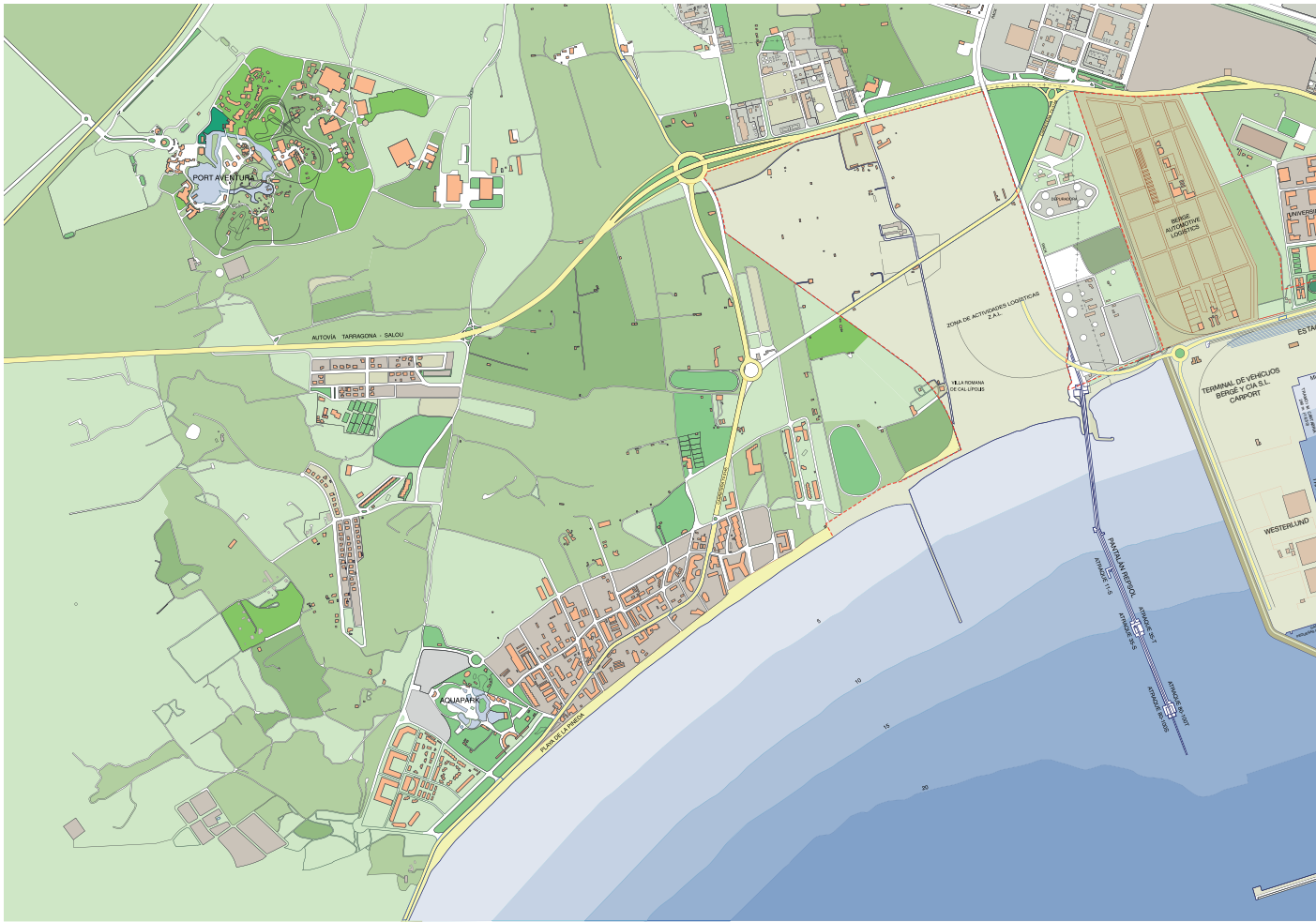
- Faro Punta Senieta (Sant Carles de la Ràpita)
- Faro Punta de la Banyà
- Faro Cabo Tortosa
- Faro Punta del Fangar
- Faro Cabo Salou
- Faro Torredembarra
- Baliza Punta Corballera
- Baliza (boya) Desembocadura río Ebro
- Baliza Margen Norte río Ebro
- Balizas espigones playa de la Pineda 2

Faros y balizas Port de Tarragona:

- Faro extremo dique de Llevant
- 30 balizas

04

MUELLES Y TERMINALES





Longitud de los muelles: 11 km
 Calado máximo: 19 m (barco) 42,80 m (monoboya)
 Área de depósito: 233 ha
 Nº de atraques: 113

Muelles

Muelle	Longitud (m)	Usos principales
Alcúdia	127	Sólidos a granel (principalmente energéticos -carbón-)
Andalusia	1.056	Mercancía general en contenedor y vehículos mediante Ro-Ro
Aragó	1.070	Sólidos a granel (principalmente agroalimentarios) y mercancía general convencional
Cantàbria I	246	Vehículos, pasta de papel, mercancía general y productos siderúrgicos
Cantàbria II	772	Vehículos, pasta de papel, mercancía general y productos siderúrgicos
Cantàbria (dársena interior)	193	Vehículos, pasta de papel, mercancía general y productos siderúrgicos
Castella Sud	696	Sólidos a granel y mercancía general
Castella Oest	496	Sólidos a granel y mercancía general
Catalunya	674	Sólidos a granel (principalmente energéticos -carbón-)
Costa	426	Embarcaciones de recreo
Dique de Llevant	707	Estación marítima de cruceros
Galícia	280	Vehículos, pasta de papel, mercancía general y productos siderúrgicos
Lleida Nord	207	Embarcaciones de recreo
Lleida Sud	169	Mercancía general convencional
Llevant	327	Embarcaciones de recreo
Navarra	562	Sólidos a granel (principalmente energéticos -carbón-)
Pescadors		Pesca
Química A	583	Líquidos a granel: productos petrolíferos y químicos
Química B	372	Líquidos a granel: productos petrolíferos y químicos
Química C	286	Líquidos a granel: productos petrolíferos y químicos
Química atraque 1	63	Líquidos a granel: productos petrolíferos y químicos
Química atraque 2	75	Líquidos a granel: productos petrolíferos y químicos
Química atraque 3	88	Líquidos a granel: productos petrolíferos y químicos
Química ampliación atraque 3	162	Líquidos a granel: productos petrolíferos y químicos
Reus Nord	255	Mercancía general convencional (fruta)
Reus Tester	122	Mercancía general convencional (fruta)
Reus Sud	349	Mercancía general convencional (fruta)
La Rioja	234	Mercancía general convencional (fruta)
Atraque Asesa P/100	90	Líquidos a granel: productos petrolíferos
Terminal TAPP	160	Líquidos a granel: productos químicos
Terminal Euroenergo	85	Líquidos a granel: productos petrolíferos
Atraque P100 muelle	408	Líquidos a granel: productos petrolíferos

Terminales e instalaciones

Contenedores y carga general

Contenedores

Muelle: Andalucía

Terminales: DP World Tarragona SA

Superficie: más de 330.400 m²

Línea de atraque: más de 1.000 m

Calado: 16,50 m

Capacidad máxima: 1,5 millones de TEUs

Infraestructuras: dos puntos de atraque Ro-Ro y terminal ferroviaria. Dispone de tres grúas súper post-panamax, tres grúas panamax y post-panamax.

Vehículos

Vehículos

Muelles: Cantàbria y Galicia

Terminales: Bergé Marítima SL

Superficie: 117.325,73 m²

Capacidad máxima: 7.000 vehículos

Infraestructuras: tres rampas Ro-Ro

Vehículos de importación

Muelles: Cantàbria y Galicia

Terminales: Bergé Automotive Logistics

Superficie: 324.607 m²

Capacidad máxima: 13.000 vehículos

Infraestructuras: PDI (Predelivery Inspection)

Ambas instalaciones disponen de protección antigranizo y terminales ferroviarias.

Pasta de papel y productos siderúrgicos

Muelle: Cantàbria

Terminales: Euroports Ibérica General Cargo Terminal, SL (también carga general)

Superficie: 63.395 m² con cuatro almacenes

Infraestructuras: medios mecánicos y grúas puente para la manipulación y descarga de estos productos, así como de ferrocarril

Muelle: Aragón

Terminales: Algeposa Tarraco, SL (almacenaje de estos productos)

Superficie: 24.446,11 m²

Capacidad: más de 100.000 t de productos siderúrgicos y 30.000 t de pasta de papel

Infraestructuras: medios mecánicos para almacenaje y manipulación y línea de ferrocarril

Muelle: Aragón

Terminales: Gonvarri Tarragona, SL (almacenaje y tratamiento de productos siderúrgicos)

Superficie: 34.100 m²

Capacidad: 120.000 t

Infraestructuras: dispone de 8 grúas puente y medios mecánicos, así como de acceso ferroviario en el interior de sus instalaciones

Muelle: Aragón

Terminales: Bergé Marítima SL (almacenaje)

Superficie: 10.567 m²

Infraestructuras: medios mecánicos para la manipulación de mercancía

Muelle: Aragón

Terminales: Schwartz-Hautmont Construcciones Metálicas SA (centro de producción de transformados metálicos)

Superficie: 17.821 m²

Fruta

Muelles: Reus y La Rioja

Terminales: dos instalaciones frigoríficas (almacenaje y manipulación de fruta)

Superficie: 18.954 m² (distribuidos en 7 cámaras de temperatura independiente)

Capacidad: 15.000 palés

Infraestructuras: modernos sistemas de control, 6 grúas para la descarga y 15 bocas para la carga de camiones



Productos sólidos a granel

Productos agroalimentarios

Muelles: Catalunya y Aragón

Terminales: Bergé Marítima SL (almacenaje horizontal)

Superficie: 41.305 m²

Infraestructuras: medios mecánicos para manipulación

Muelles: Castilla y Aragón

Terminales: Codemar Ibelbulk SA (almacenaje)

Superficie: 39.475,50 m²

Infraestructuras: grúas y cintas automáticas para la descarga

Muelles: Castilla y Aragón

Terminales: Silos de Tarragona SA (dos terminales y almacenes)

Superficie: 55.808,73 m² (silos verticales y horizontales)

Infraestructuras: grúas neumáticas y convencionales, medios mecánicos de manipulación y apartadores ferroviarios propios

Muelle: Castilla

Terminales: Euroports Ibérica TPS, SL (una terminal y diversos almacenes)

Superficie: 19.223,89 m²

Capacidad: 113.000 t

Infraestructuras: grúas especializadas que permiten un rendimiento de descarga de 1.000 t/hora, cintas transportadoras y medios mecánicos

Muelle: Aragón

Terminales: Ership, SAU

Superficie: 52.546,01 m²

Capacidad: 150.000 t

Infraestructuras: medios mecánicos necesarios para la descarga y manipulación

Minerales

Muelles: Catalunya y Navarra

Terminales: Euroports Ibérica TPS, SL (descarga y almacenaje de carbón y coque)

Superficie: 119.553,02 m²

Capacidad: 606.000 t

Infraestructuras: grúas, cintas transportadoras, medios mecánicos de carga y descarga automática (2.500 t/hora), apartador y playa de vías para la distribución de productos

Muelle: Catalunya

Terminales: Garcia Munté SL (almacenaje y clasificación de carbón)

Superficie: 8.000 m²

Capacidad: 54.000 t

Infraestructuras: medios mecánicos necesarios y acceso ferroviario

Cemento

Muelle: Reus

Terminales: Cemex (descarga, almacenaje y manipulación)

Superficie: 2.000 m²

Infraestructuras: medios mecánicos para el ensacado

Muelle: Aragón

Terminales: World Trade Bulk SA (almacén para materias primas, molida, ensilado, carga general y ensacado de cemento)

Superficie: 35.091,75 m²

Productos líquidos a granel

Productos petrolíferos

Muelle: Pantalán y monoboya

Terminales: Repsol Petróleo, SA

Superficie: 21.928,75 m² de superficie concesionada y 89.550 m² de lámina de agua

Infraestructuras: medios mecánicos

Muelle: de la Química

Terminales: Repsol Butano, SA (atraque y tuberías para la carga-descarga de gases licuados del petróleo)

Superficie: 8.886,12 m²

Muelle: de la Química

Terminales: Asfaltos Españoles, SA (descarga)

Superficie: 2.389 m² de superficie terrestre y 14.184 m² de lámina de agua

Muelle: de la Química

Terminales: Euroenergo España, SL (parque de tanques de almacenaje)

Superficie: 59.087,41 m²

Capacidad: 328.400 m³

Infraestructuras: acceso ferroviario

Productos químicos

Muelle: de la Química

Terminales: Terminales Portuarias, SA

Superficie: 30.510,06 m² de superficie de almacenaje (38 tanques)

Capacidad: 43.380 m³

Infraestructuras: acceso operativo a tres puntos de atraque y acceso ferroviario

Muelle: de la Química y explanada de Hidrocarburos

Terminales: Terminales Químicos, SA (almacenaje en 78 tanques)

Superficie: 106.381,81 m² de superficie terrestre y 14.184 m² de lámina de agua

Capacidad: 384.100 m³

Infraestructuras: dispone de un apartador ferroviario

Muelle: explanada de Hidrocarburos

Terminales: Basf Española, SA (productos químicos a granel en tanques)

Superficie: 75.327 m²

Capacidad: 54.370 m³

Infraestructuras: instalación conectada al rack Dixquimics que distribuye productos al polígono químico de Tarragona

Instalación conectada a la terminal de la empresa TAPP

Muelle: explanada de Hidrocarburos

Terminales: Dow Chemical Ibérica, SA

Superficie: 47.500 m²

Capacidad: 3.000 m³

Instalación conectada a la terminal de la empresa TAPP

Otros productos líquidos

Muelle: Castella

Terminales: Norel, SA (45 tanques para descarga y almacenaje de productos derivados de ácidos grasos y aceites vegetales)

Superficie: 12.471 m²



05

SERVICIOS PRESTADOS

Servicios generales

- De ordenación, coordinación y control del tráfico portuario (prestación directa).
- De coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades (prestación directa).
- De señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación (con subcontratación de algunos mantenimientos).
- Servicio de policía en las zonas comunes (prestación directa).
- Servicio de iluminación en las zonas comunes (con subcontratación de algunos mantenimientos).
- De limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y agua (prestación indirecta, mediante subcontratación a empresas externas).
- De prevención y control de emergencias (prestación directa, con subcontratación de ciertos servicios).

Servicios portuarios

Servicios técnico-náuticos -practicaje, remolque y amarre-, servicios al pasaje, recepción de desechos y manipulación de mercancías cuya prestación es indirecta mediante licencia, concesión o autorización.

Servicios portuarios	Nº de empresas
Estiba	6
MARPOL	5
Practicaje	1
Remolque	1*
Amarre	1

* Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por 3 empresas

Servicios comerciales

Servicios prestados por empresas externas, en régimen de libre competencia, mediante licencia o autorización.

Servicio de señalización marítima

- Servicio prestado directamente por la APT.



Concesiones y autorizaciones

En el Port de Tarragona operan numerosas empresas en régimen de concesión o autorización; muchas de ellas pueden contar simultáneamente con títulos concesionales o autorizaciones de ocupación y obtener, además, licencia de actividad como empresas auxiliares, de provisión, estibadoras o consignatarias.

110 operadores con licencia o autorización de actividad
48 empresas titulares de concesiones
68 empresas con autorizaciones de ocupación

En la actualidad, el Port está realizando gestiones para facilitar a través de internet las condiciones generales de otorgamiento de concesiones y la información sobre los procesos de tramitación para solicitar una licencia o concesión. Por otro lado, se prevé que la información sobre superficies disponibles y usos también esté disponible en breve.

Porcentaje de suelo concesionado: 42,68%

La APT pone a disposición de los operadores que desean prestar sus servicios en el Port de Tarragona diversos mecanismos de información, como la publicación de los pliegos reguladores de servicios a través de su página web y otros instrumentos de calidad dirigidos a la comunidad

portuaria, tales como referenciales específicos para terminales marítimas o manuales de servicio para practicaje, remolque y amarre.

El listado de todas las empresas que trabajan en el recinto portuario está disponible en la web del Port de Tarragona.

Servicios telemáticos

Los servicios que son ofrecidos por vía telemática a través de la página web del Port son los siguientes:

Servicios a usuarios	Servicios a barcos
Básculas	Recogida de residuos
Entrada y salida de grúas móviles	Bombeo de aceite y gasoil
Entrada y salida de transportes especiales	Petición de agua
Ocupación de superficie	Provisiones
Fumigación	Parada de motor
Otros servicios	Inspección y trabajos submarinos

A través de la web también se puede acceder al **sistema Vía Portus**, mediante el cual se puede **realizar la solicitud de todos aquellos servicios relativos a la tramitación de información generada a raíz de la escala de un buque en el puerto**, siempre y cuando el peticionario esté dado de alta en dicho sistema:

- Solicitud de superficie
- Solicitud de básculas
- Solicitud de agua
- Notificación de grúas
- Solicitud de residuos
- Aviso de llegada de buque
- Gestión de escala
- Gestión de mercancía peligrosa
- Declaración sumarial
- Manifiesto de carga
- Documento de aduana
- Contenedores

Además, desde el 2013, las empresas estibadoras y consignatarias del puerto pueden consultar el estado aduanero de las mercancías depositadas en el recinto portuario en tiempo real.

Servicio de atención al cliente

El personal del Servicio de Atención al Cliente (SAC) de la APT está atendido por un equipo de cinco personas, incluyendo un director. La franja horaria de atención al público es de 8 a 18 h, de lunes a viernes.



Las demandas de información más frecuentes que se dirigen al SAC están relacionadas con las siguientes temáticas:

- Líneas marítimas regulares y operativas relativas a animales vivos
- Datos estadísticos e información sobre los barcos atracados y sus operativas
- Información sobre empresas y organismos de la propia comunidad portuaria
- Actividades organizadas por el Museo del Port
- Contenidos de la web del Port
- Notificaciones y comunicaciones
- Currículos y ofertas de trabajo en el Port
- Gestión de las reclamaciones del Centro de Acreditaciones
- Información sobre las contrataciones y el perfil del contratante
- Actos de la semana y programación de las actividades en el Moll de Costa

El Servicio Lingüístico

El Servicio Lingüístico, integrado dentro de la Dirección de Relaciones Institucionales y Comunicación, atiende las consultas y las dudas de los usuarios de la organización y la comunidad portuaria que lo solicitan con el objetivo de mejorar la calidad de las comunicaciones. Este servicio incluye tanto las tareas de asesoramiento lingüístico y terminológico como la revisión y la formación lingüísticas.

Se ha realizado la revisión de textos institucionales y administrativos y de diversas publicaciones, como por ejemplo la *Memoria del CEMAPT*, el *Manual de bienvenida* de la organización, los cuentos que se editan en colaboración con otras entidades, puntos de libro, la revista semestral de la *Unió de Jubilats del Port*, el boletín semanal en línea *NewsalPort* o los libros que editó el Servicio de Publicaciones del Port, además de catálogos, textos de exposiciones, el Portal del Empleado, programas, agendas, bases de convocatorias de premios, etc. También, con motivo del cambio de imagen del logotipo de la entidad, se han modificado algunas plantillas generales y otras específicas para determinados colectivos, y se han revisado modelos de actas y documentación de la Policía Portuaria. Además, se ha ayudado a revisar los textos corporativos que ha realizado el área de Imagen para la difusión de la marca Port de Tarragona.

Además, con la puesta en funcionamiento de la intranet del Port de Tarragona, el Servicio Lingüístico ha creado un apartado de herramientas de comunicación que incluye recursos y criterios de lengua y edición en catalán, español e inglés.

La formación en lengua catalana se ha centrado en actividades dirigidas a la divulgación de herramientas de asesoramiento y apoyo lingüístico para la plantilla. Además de la formación, dentro del ámbito de la dinamización lingüística, se ha continuado con la edición mensual del **boletín lingüístico en lengua catalana EN PARLEM**, que se publica en la intranet y en la web portuarias, y se ha colaborado con artículos en la revista de la Unión de Jubilados del Port («Cómo normalizar los nombres y apellidos en catalán») y «La Wikipedia, la enciclopedia libre más grande del mundo») y en varias campañas para el fomento del catalán (campaña sobre el voluntariado lingüístico). También se ha colaborado en proyectos de interés común con entes del ámbito local relacionados con actividades para fomentar el catalán como el Pleno por la Lengua en el Camp de Tarragona.

Desde la página web del Servicio Lingüístico se mantiene el apoyo a la autonomía lingüística y se ponen al alcance de la comunidad portuaria los servicios de asesoramiento y de recursos lingüísticos en línea.

Integración de sistemas con inspección de salida

El sistema de Integración de Sistemas con Inspección de Salida (ISIS) es una plataforma de gestión del transporte terrestre capaz de interactuar con los agentes de la comunidad portuaria de forma sencilla y fiable, y **sitúa al Port de Tarragona en la vanguardia tecnológica portuaria**. La aplicación de tecnologías de la información en la mejora del tránsito aduanero es muy importante hoy en día; por eso, el Port de Tarragona se ha esforzado en la puesta en funcionamiento del sistema ISIS, cuyo objetivo es la regulación y el control de vehículos y personas en el recinto portuario y la notificación automatizada de salida de mercancías del recinto aduanero.

El sistema ISIS contempla un sistema de control de accesos al recinto portuario que, además de cumplir con los objetivos habituales de seguridad, también incluye el “Levante Sin Papeles” (LSP). Además, está diseñado para acoger futuros procesos relacionados con el transporte portuario (pre-notificaciones de operaciones tipo “Entréguese/Admítase” por vía telemática, órdenes de “Transporte/Albarán” en ruta, etc.).

La comunidad logística portuaria se ha adaptado de manera muy rápida a los sistemas de procesamiento electrónico de los documentos de importación, hecho que ha permitido que se empiecen a analizar ya los procesos electrónicos de exportación.



El concepto «Levante sin papeles»

El «Levante Sin Papeles» es el procedimiento que permite la salida de la mercancía de un recinto aduanero de forma telemática, en calidad de importación, sin la necesidad de presentar ante las autoridades fiscales el documento justificativo de que la mercancía ya ha sido despachada en la Aduana.

Mediante el LSP, los procesos que se llevan a cabo en el recinto portuario se agilizan (requieren menos tiempo y personal) y se modernizan, por lo que la competitividad del Port de Tarragona aumenta.

En el 2013 se han añadido a los documentos de despacho aduanero ya telematizados (DUA, DVD, etc.) el Justificante de Estatuto Comunitario (JEC), también conocido como T2L, y el documento de Tránsitos de Expedición (TEX), consiguiendo de este modo que el sistema «Levante sin papeles» aplicado a la importación esté completamente instaurado en el Port de Tarragona.

Instalaciones fronterizas de control sanitario de mercancías

El Port de Tarragona dispone de unas Instalaciones Fronterizas de Control Sanitario de Mercancías, homologadas según la legislación vigente, para la inspección y control físico, documental, sanitario y aduanero de las mercancías que llegan a la Unión Europea. En el concepto que comúnmente se conoce como «Punto de Inspección Fronterizo» (PIF) **se incluyen cuatro tipos de instalaciones** diferenciadas en función de los productos que se inspeccionan y controlan en cada una de ellas.

- **Punto de Inspección Fronterizo (PIF):** inspección de animales vivos y productos de origen animal, consumo humano y consumo no humano. También se inspeccionan productos de origen no animal para consumo animal.
- **Recinto Aduanero Habilitado (RAH):** inspección de productos de origen no animal y consumo humano.
- **Punto de Inspección Fronteriza Fitosanitaria (PIF-fito):** inspección de productos de origen vegetal, consumo humano y consumo no humano.
- **Punto Designado de Importación (PDI):** inspección de productos sometidos a especiales medidas de protección.



Por otra parte, el Port de Tarragona dispone de los siguientes **servicios**:

- **Punto de Inspección Aduanero (PIA):** control aduanero, arancelario y de impuestos establecido en la normativa estatal y de la Unión Europea. La Aduana dispone de un nuevo edificio en el muelle Andalucía dotado de instalaciones específicas para el desarrollo de sus competencias en el Port de Tarragona.

- **Servicios de Inspección en Frontera (SIF):** estos servicios dependen de la Administración General del Estado y, a través de ellos, se realizan tareas de inspección y control de las mercancías en las IFCSM-PIF para asegurar las adecuadas condiciones higiénicas, sanitarias, de calidad comercial y seguridad industrial de los productos que se importan y exportan. Son los siguientes:

- **Sanidad Exterior (importaciones):** controles y vigilancia de las condiciones higiénico-sanitarias en el tráfico internacional de mercancías para consumo humano.

- **Sanidad Animal (importaciones):** inspección y control sanitario de animales vivos y de productos de origen animal no destinados al consumo humano, productos zoo-sanitarios, productos para la alimentación animal y medicamentos veterinarios.

- **Sanidad Vegetal (importaciones):** control fitosanitario contra la introducción en territorio nacional o de la Unión Europea de organismos nocivos para los vegetales o productos vegetales procedentes de terceros países, expedición de certificados fitosanitarios de exportación y autorización de introducción de productos de origen vegetal.

- **Inspección del Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones (SOIVRE):** realización de controles para garantizar el cumplimiento de la normativa de seguridad y calidad comercial de los productos agroalimentarios y eléctricos de bajo voltaje, juguetes, textiles y calzado. También se ocupa de la inspección y control del comercio de especies protegidas por el Convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre (CITES).

Objetivos cumplidos en el 2013

- Instalación y puesta en marcha del escáner para la inspección no intrusiva de contenedores y vehículos.

- Entrada en funcionamiento del nuevo edificio aduanero ubicado en la explanada del muelle de Andalucía y dotado con tres muelles y cámara frigorífica.

- Diseño y construcción de la tercera ampliación de las IFCSM para disponer de nuevas instalaciones independientes en las que se realicen inspecciones de control sanitario de los productos de origen vegetal no destinados al consumo humano.

06

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Directrices del Plan Estratégico 2008-2020 que se desarrollan mediante objetivos materializados en los Planes de Empresa anuales:

- Optimización de las infraestructuras
- Impulso y creación de nuevas infraestructuras
- Mejora de la productividad
- Mejora de la calidad de los servicios portuarios
- Iniciativas viarias
- Iniciativas ferroviarias
- Impulso de las actividades logísticas y las cadenas logísticas intermodales
- Mejora de la gestión de la APT
- Potenciar los tráficos actuales y diversificar
- Iniciativas medioambientales, seguridad y relaciones puerto-ciudad

Líneas estratégicas 2013



CRECIMIENTO diversificado y de valor añadido:

La Autoridad Portuaria lidera los esfuerzos de la comunidad portuaria para lograr el crecimiento económico del Port, impulsando principalmente la captación de nuevos tráficos (**DIVERSIFICACIÓN**), la consolidación de los actuales y la fidelización mediante la oferta de nuevos servicios, la mejora de la calidad, la política de bonificaciones, el desarrollo del *marketing* portuario y la potenciación de las inversiones de la iniciativa privada.

Según estos criterios y en relación a la captación de nuevos tráficos, la Autoridad Portuaria ha dedicado sus esfuerzos a la captación del tráfico de **CRUCEROS**, a través del grupo de trabajo en el

que también están presentes el Patronato de Turismo de la Diputación, el Patronato Municipal de Turismo de Tarragona, la Cámara de Comercio de Tarragona, la Patronal de Turismo, la Escuela de Turismo de la Universidad Rovira i Virgili, Port Aventura y BCN World, organismos que tienen interés en potenciar la presencia del turismo crucerista en nuestras comarcas.



Competitividad y excelencia operativa:

La Autoridad Portuaria favorece la excelencia en la operación de las actividades desarrolladas en el Port, optimizando sus procesos para permitir la prestación de servicios competitivos, fiables y de calidad, con costos eficientes y niveles de seguridad y de respeto medioambientales excelentes, y dotándose de capacidad para ofrecer respuesta a los diferentes requerimientos y necesidades de los clientes.

SOSTENIBILIDAD financiera:

La sostenibilidad financiera es un factor básico en el desarrollo estratégico de la Autoridad Portuaria; el incremento de los ingresos y la optimización de los costes son sus ejes fundamentales para poder afrontar con garantías las inversiones necesarias para el desarrollo futuro.

Desarrollo de las INFRAESTRUCTURAS portuarias y los servicios logísticos:

La optimización de las infraestructuras e instalaciones del Port se fundamenta en una excelente gestión de las actuales y en el desarrollo de otras nuevas. Por ello, es imprescindible dar un uso eficiente al espacio portuario y fomentar el desarrollo de terminales dedicadas a tráficos de mayor valor añadido y especialización, con unos servicios logísticos de calidad que promuevan la integración de las redes de transporte marítimo-terrestres.

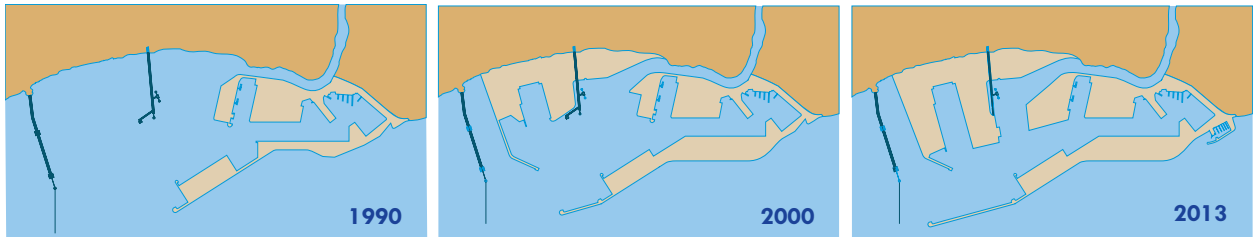
Integración con el entorno y desarrollo sostenible:

En la línea de conseguir el apoyo activo del entorno socioeconómico, la APT fomenta actividades de tipo económico, social, cultural, de ocio, etc., siempre bajo los criterios de respeto medioambiental y fomento de la integración del puerto con la ciudadanía.

07

DESAROLLO DE OBRAS

Evolución del Port de Tarragona



Principales obras ejecutadas en 2013

AMPLIACIÓN DEL MUELLE DE LA QUÍMICA

Inversión certificada: 8.474.208 €



El muelle de la Química tiene 18 hectáreas, el mismo espacio que catorce campos de fútbol

La industria química de Tarragona recibe anualmente millones de toneladas de primeras materias cuyo tráfico requiere unas instalaciones portuarias con capacidad y unos servicios eficientes. El Port de Tarragona, líder en el tráfico de productos energéticos y entidad comprometida con el tejido empresarial de la zona, responde a esta necesidad con la ampliación del muelle de la Química.

Dicha ampliación ha supuesto añadir una línea de atraque de más de 1.240 metros adicionales a la ya existente e implica que los mayores buques químicos, que actualmente operan en mercados internacionales, puedan atracar en el Port de Tarragona.

La consecución de este proyecto garantiza, sin duda, la disposición de instalaciones logísticas eficientes para el desarrollo del **clúster ChemMed**, cuyo objetivo será desarrollar el atractivo y la competitividad del área de Tarragona para la industria, la investigación y la logística de la química.

TERMINAL FERROVIARIA INTERMODAL (primera fase)

Inversión certificada: 206.297 €



La terminal intermodal del Port de Tarragona será el epicentro de todas las mercancías que entran o salen por mar, carretera y ferrocarril, y permitirá la transferencia entre los diversos modos de transporte terrestre y marítimo de una manera más ágil y eficiente.

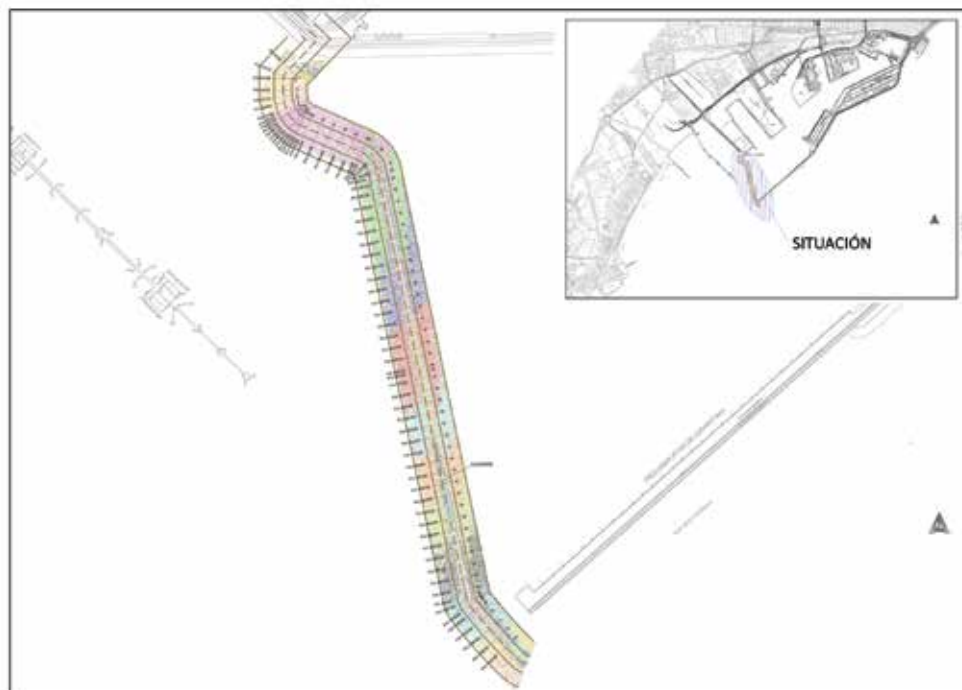
El Port apuesta por el ferrocarril y quiere ser un puerto referente que garantice que las líneas de barcos de contenedores puedan cargar y descargar sus mercancías y llevarlas hacia el centro de Europa.

La terminal estará abierta no solo a las empresas del puerto sino también a las de todo el territorio, permitirá manipular trenes de hasta 750 metros de longitud y tendrá una capacidad de 400.000 TEU/año.

En el 2013, se han ejecutado dos vías paralelas de doble ancho (internacional e ibérico) de 750 m de longitud cada una y de la vía de acceso desde las vías ya existentes hasta estas últimas. Junto a estas vías de ferrocarril se ha instalado una adaptación para pórticos RTG (*Rubber Tired Gantry* o de pórtico con neumático).

DRAGADO DE LA ZONA DE LA BOCANA DEL PORT

Inversión certificada: 1.693.832 €



Se ha realizado un dragado en zanja para la reubicación del emisario submarino existente para situarlo en la cota -27 m.

SISTEMA REUBICABLE PARA LA INSPECCIÓN NO INTRUSIVA DE CONTENEDORES Y VEHÍCULOS

Inversión certificada: 1.444.998 €



El edificio destinado a la inspección aduanera está situado en el muelle de Andalucía y, junto al Punto de Inspección Fronteriza (PIF), garantiza la inspección eficiente de las mercancías, tanto de contenedores como de graneles.

La adquisición e instalación de un escáner para contenedores supone un salto productivo importante ya que agiliza los trámites aduaneros y manifiesta la apuesta del Port de Tarragona por la calidad y la innovación. El escáner puede revisar entre 20 y 25 unidades de vehículos con contenedores de 40 pies por hora.

ADECUACIÓN DE LA INSTALACIÓN CONTRA INCENDIOS DEL MUELLE DE LA QUÍMICA

Inversión certificada: 136.065 €



Traslado a una nueva ubicación (sobre los cajones de ampliación) de 6 bombas contra incendios y 2 bombas de refrigeración del muelle de la Química. También se han trasladado la instrumentación y los equipos complementarios y se han conectado con las terminales.

ACCESO FERROVIARIO EN LA ZONA CENTRAL DEL MUELLE DE CANTÀBRIA

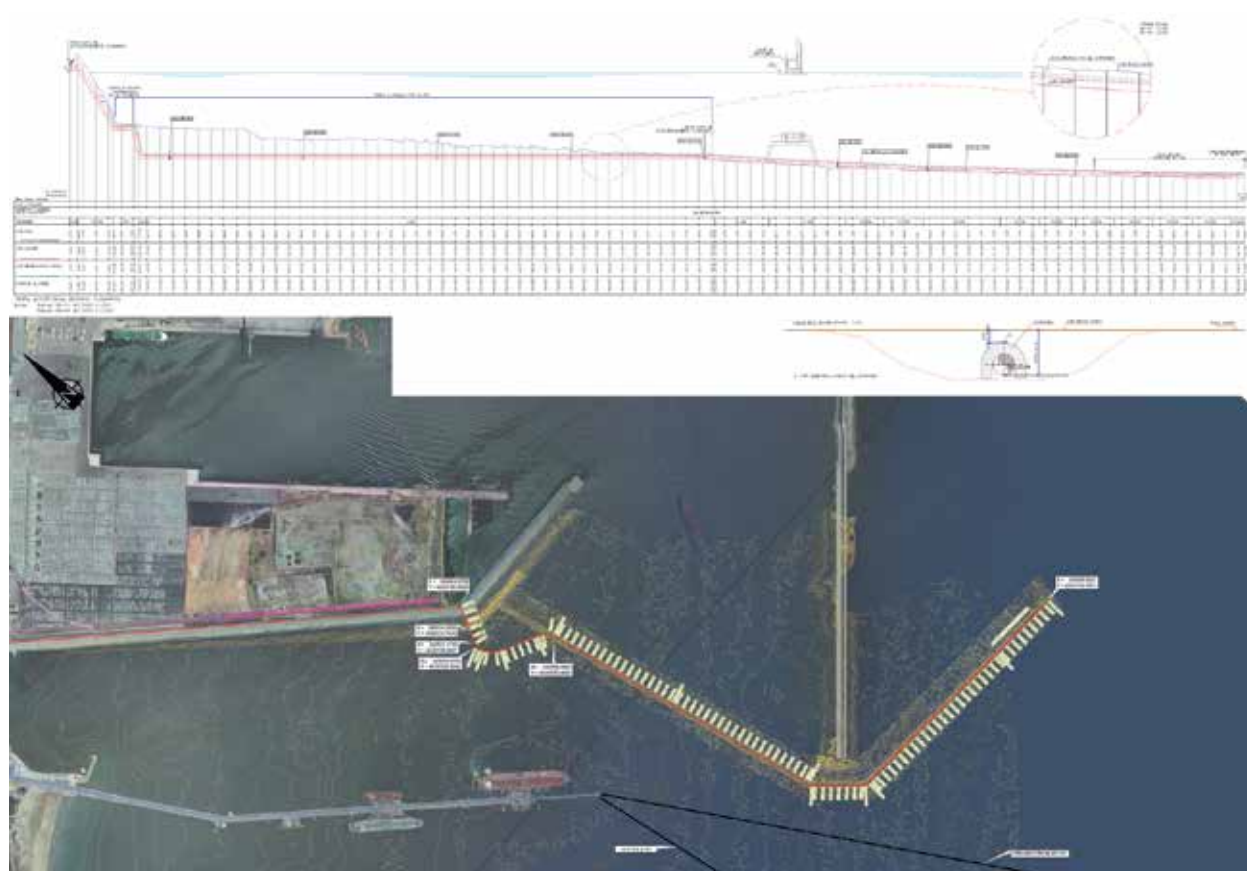
Inversión certificada: 866.003 €



Ejecución de un ramal de acceso a la zona central del muelle de Cantàbria, con tramo de curva y contracurva de acceso de 420 m y una alineación recta de 340 m, y con vía en placa con doble ancho (Renfe e internacional).

ACONDICIONAMIENTO DE EMISARIO SITUADO JUNTO A LA BOCANA

Inversión certificada: 678.339 €



Reflotado de 832 m de emisario submarino y nueva colocación a la cota -27 m entre el contradique y el dique rompeolas, con sus lastres y difusores.

DRAGADO PARA RELLENOS COMPLEMENTARIOS Y PRECARGAS EN EXPLANADA DEL MUELLE DE LA QUÍMICA (aún en ejecución)

Inversión certificada: 2.632.467 €



Dragado del canal de entrada al puerto para el aumento de 1 m de la explanada hasta la cota -2 m y la realización de las precargas de toda la nueva explanada de 18 ha.

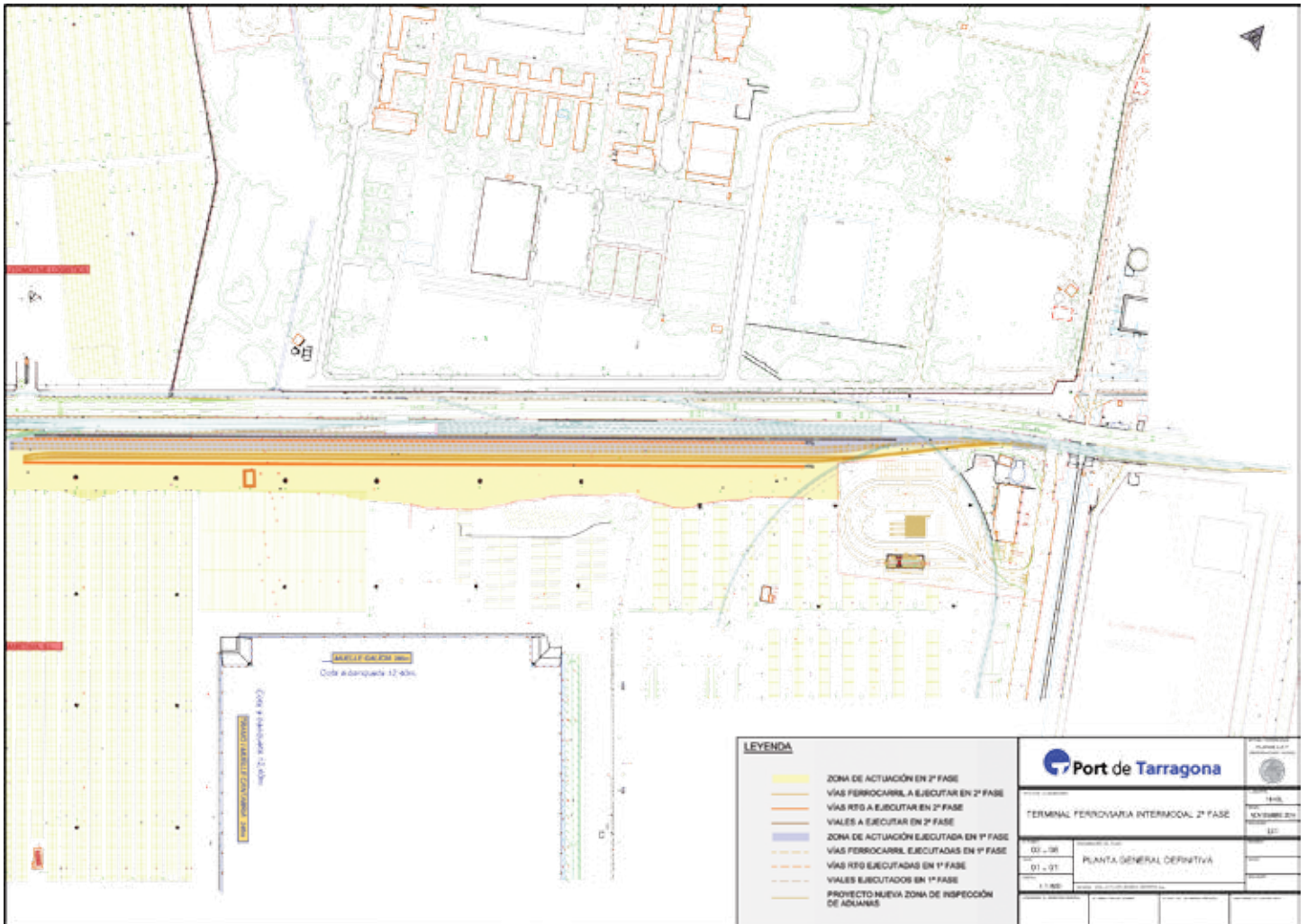
Principales obras a ejecutar en 2014

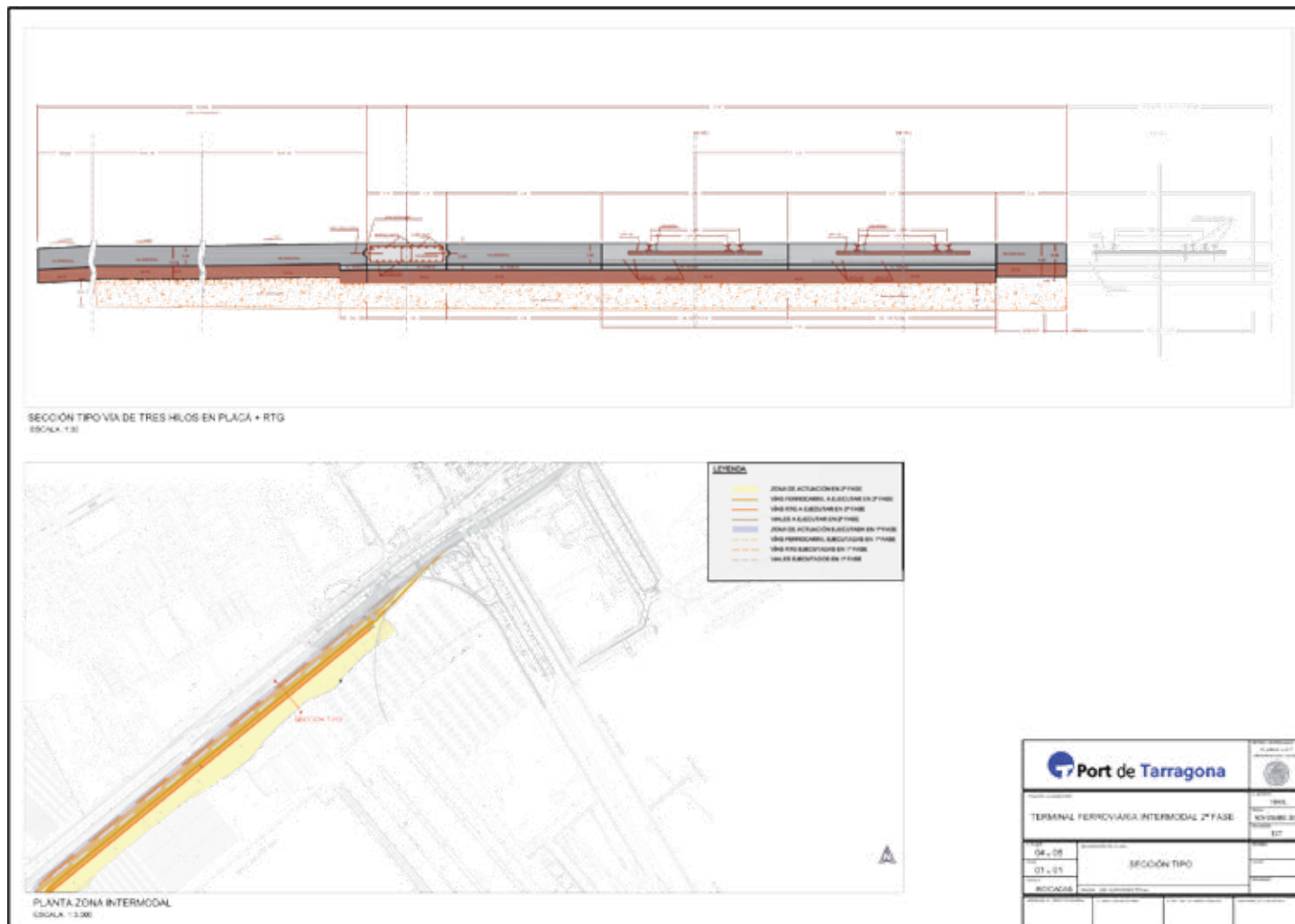
IMPLANTACIÓN DEL ANCHO ESTÁNDAR INTERNACIONAL (UIC) Y ELECTRIFICACIÓN EN EL ACCESO A LA NUEVA TERMINAL INTERMODAL DEL PORT DE TARRAGONA



El Port de Tarragona está en condiciones de acceder al ancho de vía europeo para transportar mercancías y tiene capacidad para llegar a zonas de influencia europeas muy potentes y competir con los grandes puertos del norte de Europa. La conexión del Port con la vía de ancho internacional, a través de tercer hilo entre la estación intermodal y la vía principal, y la electrificación del tramo para que las máquinas locomotoras eléctricas puedan acceder, garantizarán la apertura de nuevos caminos para el tráfico portuario.

SEGUNDA FASE DE LA TERMINAL FERROVIARIA INTERMODAL





Ejecución de la segunda fase de la terminal, completándola con dos vías de tres hilos y una viga de cimentación para grúas RTG (*Rubber Tyred Gantry*).



08

La estrategia comercial desarrollada en el Port de Tarragona durante el ejercicio 2013 se ha fundamentado en:

1. Consolidar los tráficos actuales.

2. Diversificar tráficos para crecer y desarrollar su actividad comercial en el ámbito local e internacional.

Para lograr ambos objetivos se han mantenido contactos con la comunidad portuaria, así como con potenciales operadores, para analizar las necesidades existentes, establecer nuevas relaciones y valorar la posibilidad de fijar nuevos objetivos.

Asimismo, el Port de Tarragona ha participado en diversos foros y ha asistido a eventos en los que ha presentado sus servicios e infraestructuras, y ha iniciado y desarrollado negociaciones para la consecución de nuevos tráficos y líneas regulares.

Además, se han desarrollado nuevas herramientas de comunicación: videos promocionales y materiales de promoción específicos para cada tipo de tráfico.

Desarrollo del *hinterland* y *foreland*

El Port de Tarragona tiene una posición geoestratégica privilegiada respecto al *hinterland* y *foreland*. Por sus instalaciones pasa una gran diversidad de mercancías, cuyo volumen ha superado los **28 millones de toneladas en el 2013**.



Mapa de mercados servidos por mar (líneas regulares)

El *hinterland* está ubicado en el cruce de dos vías principales de comunicación terrestre: la autopista del Mediterráneo y la autopista central. Esta última conecta la zona con el centro de la Península, ofreciendo así una posición ventajosa en relación al tráfico de mercancías en esta área. Por otra parte, las comunicaciones ferroviarias que unen la vertiente mediterránea con el centro y el noroeste de la Península son de paso obligado por Tarragona.

En lo que respecta al *foreland*, el Port está en consonancia con la tendencia actual del transporte marítimo internacional, que presenta un panorama con buques de grandes dimensiones y amplias instalaciones especializadas con capacidad para acoger estos grandes elementos de transporte que trasladan, a grandes distancias, centenares de millones de toneladas.

Las acciones comerciales del Port de Tarragona están centradas en **reforzar y potenciar el conocimiento del *hinterland*** y trabajar para **obtener más y mejores comunicaciones marítimas con grandes centros productivos y de consumidores, como son Oriente Medio y Extremo Oriente, Sudamérica y el norte de África.**

Acciones concretas llevadas a cabo en el 2013

Las principales acciones comerciales llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria de Tarragona durante el 2013 han sido las siguientes:

- Potenciación del tráfico de contenedores: se han mantenido reuniones con empresas del *hinterland*, operadores, navieras y empresas importadoras y exportadoras para aumentar este tráfico en el Mediterráneo y en Oriente Medio.
- Potenciación del tráfico de carga general no transportada en contenedor (pasta de papel, siderúrgicos, *project cargo* o transporte de animales vivos).
- Realización de acciones comerciales y/o de marketing en colaboración con terminales, operadores y agentes del Port.
- Gestiones preliminares para la creación del **Clúster de la Química**.
- Desarrollo de acuerdos de diversa índole con instituciones, operadores y/o empresas.
- Elaboración de material promocional.
- Fomento de alianzas entre empresas para la búsqueda de sinergias para incrementar el movimiento de cargas.
- Visitas directas del equipo comercial a empresas importadoras/exportadoras, navieras, operadores logísticos, transitarias, etc., enfocadas a extraer la información necesaria sobre volúmenes de cargas y estrategias comerciales y logísticas, con el objetivo de conseguir fomentar nuevos servicios marítimos a destinos claves.
- Creación de un grupo de trabajo *think tank* (laboratorio de ideas), formado por empresas químicas y otros grandes importadores y exportadores del *hinterland* inmediato. Su objetivo es analizar los cuellos de botella logísticos (aspectos de inspección fronteriza, aspectos aduaneros, operativos, de conexión con el resto de la cadena logística, etc.) que cada empresa detecta para poder así trabajar en su mejora.

En línea con el objetivo de proyección internacional y de consecución de nuevas líneas marítimas, se han establecido acuerdos de colaboración con instituciones y asociaciones empresariales facilitadoras de información y *know-how* (conocimiento fundamental) en estas áreas. Un ejemplo de estas actuaciones es el estudio que, desde este año, está realizando la patronal PIMEC, en colaboración

con el consorcio Casa Asia, para la **promoción del Port de Tarragona en China y la detección de oportunidades y nichos comerciales a desarrollar.**

Asimismo, el Port de Tarragona ha estado presente en las siguientes ferias nacionales e internacionales durante el 2013:

- Fruit Logistica (Berlín).
- Seatrade Cruise Shipping (Miami).
- Breakbulk Europe (Amberes).
- Transport Logistic (Munich).
- Salón Internacional de la Logística (SIL) y de la Manutención (Barcelona).
- Seatrade Cruise Europe (Hamburgo).
- Eurofruit (Lleida).
- 47th Annual Meeting EPCA -European Petrochemical Association- (Berlín).
- Fruit Attraction (Madrid).
- Logitrans Transport Logistics (Estambul).

Además, ha organizado las siguientes jornadas técnicas:

- La exportación de animales vivos (abril 2013).
- SIL Chemical (junio 2013).
- El transporte intermodal: la conectividad marítima y ferroviaria (octubre 2013).
- Getting Contacts Export & Logistics Tarragona-Lleida (noviembre 2013).

También ha participado en las siguientes jornadas:

- El corredor ferroviario del Mediterráneo (Tarragona, abril 2013).
- XXI Lonja de Cereales del Mediterráneo (Barcelona, mayo 2013).
- Logística y negocios marítimos (Mataró, julio 2013).
- 53a Bolsa de Comercio Europeo (París, octubre 2013).
- Exportar a Argelia (Tarragona, diciembre 2013).

Por otra parte, el Port pertenece a las siguientes asociaciones:

- ShortSea Promotion Centre Spain (Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia).
- The International Association of Ports and Harbors (IAPH).
- Association of Mediterranean Cruise Ports (MEDCRUISE).
- MedPorts Community (MPC).
- Barcelona Centre Logístic Catalunya (BCL).
- The European Petrochemical Association (EPCA).

Proyectos de futuro

Estrategia intermodal

Uno de los grandes proyectos que afectan al Port de Tarragona es el denominado «tercer carril», que supone la **adaptación a un ancho mixto (ibérico y UIC) de una de las vías de tren convencional entre Tarragona y Catellbisbal**, vía que está previsto que se prolongue hasta Vandellòs y el resto de Corredor del Mediterráneo.

En el 2013 se han adjudicado las obras del citado tramo con un plazo estimado de finalización para el año 2015. Este proyecto resulta prioritario tanto para el Port como para las empresas importadoras y exportadoras de su *hinterland*, puesto que garantizará la entrada y/o salida de las mercancías en ancho europeo desde Tarragona hacia Europa y a la inversa, y permitirá su distribución hacia el resto del Estado.

A la espera de la solución definitiva del Corredor Mediterráneo, el tercer carril es necesario, por lo tanto, para mantener y aumentar la competitividad de las empresas de la zona que producen el 25% de los productos químicos de todo el Estado. Por otra parte, **el proyecto del tercer carril tiene un impacto medioambiental mínimo, dado que se aprovechan las infraestructuras existentes.**



En este sentido, **se ha construido una primera fase de la Terminal Intermodal Ferroviaria del Port de Tarragona que incluye dos vías de 750 m con ancho mixto**. En una segunda fase se construirán dos vías más, también de ancho mixto. Esta terminal estará conectada con el Corredor del Mediterráneo, una vez haya finalizado el proyecto del tercer hilo entre Tarragona y Catellbisbal, y con el interior de la Península Ibérica.

Estrategia de cruceros

En relación al tráfico de pasajeros, **durante el 2013 se ha iniciado el proyecto para impulsar el turismo de cruceros en Tarragona**. Con el fin de alcanzar este objetivo, se ha constituido un equipo de trabajo liderado por el Port de Tarragona, en el que participan diferentes instituciones (Patronato de Turismo de la Diputación de Tarragona, el Patronato Municipal de Turismo de Tarragona, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Tarragona, la Patronal de Turismo, la Facultad de Geografía y Turismo de la Universidad Rovira i Virgili, Port Aventura y BCN World).

Dicho equipo de trabajo ha definido la estrategia y el plan de marketing para promocionar el territorio y proponer una alternativa sólida en el Mediterráneo para los cruceros turísticos, creando como punto de partida la marca **Tarragona Cruise Port**.

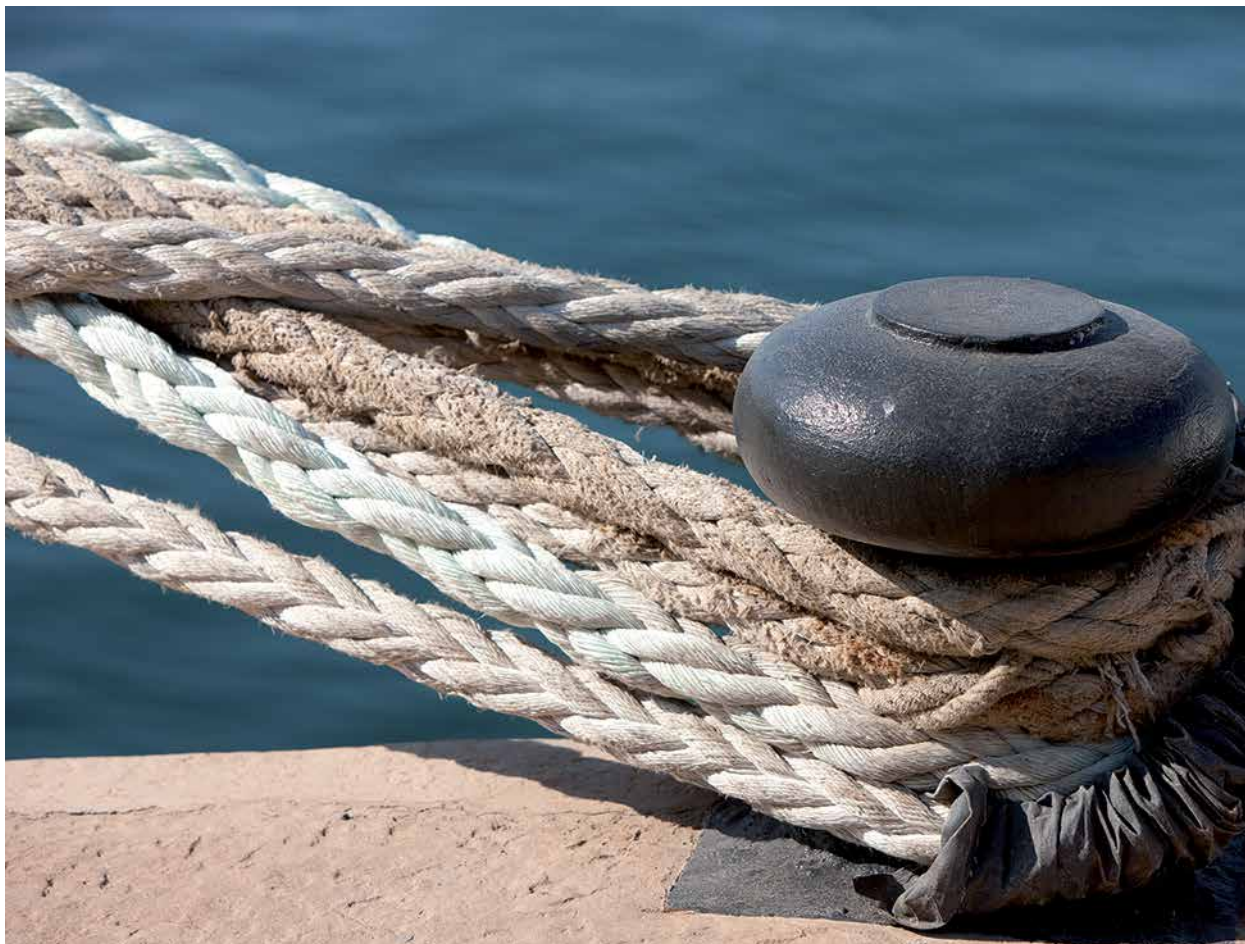


Los esfuerzos del Port de Tarragona se han centrado en la promoción del puerto y de la ciudad como una alternativa a otros puertos que están más consolidados en este tipo de tráfico y la obtención de apoyo de todas las administraciones territoriales. Se han desarrollado diferentes materiales de comunicación para poder presentar toda la información relevante a las navieras (web, catálogo, vídeo corporativo) y se ha asistido a diferentes ferias y eventos clave del sector.



09

Una de las principales tareas de las organizaciones que integran la comunidad portuaria es conseguir, a través de la mediación de la Autoridad Portuaria, ofrecer más y mejores servicios a los clientes finales, mejorar sus procesos y optimizar los recursos de que disponen, para aumentar así la competitividad del Port y de las empresas que operan en el mismo.



Desde el Departamento de Estudios e Innovación de la APT se gestiona el **Plan de Innovación del Port**, cuyos **objetivos principales** son:

- Conseguir que el Port sea reconocido como un puerto innovador.
- Ofrecer un valor añadido y una ventaja competitiva dentro de los mercados globalizados.
- Evolucionar con el entorno.
- Diversificar y mejorar la oferta de servicios del Port.

Por otra parte, las **líneas estratégicas** básicas del citado Plan se orientan a:

- **Promover** el desarrollo de una **cultura de innovación** en la APT y la comunidad portuaria.
- **Impulsar** la realización de **acciones y proyectos** de innovación.
- **Realizar** acciones de **benchmarking**.
- **Implantar** el **Sistema de Gestión I+D+i**, de acuerdo con la UNE 166:002.
- **Considerar** al Port de Tarragona, tanto a **nivel nacional como europeo**, como un **puerto innovador**.

El Plan de Innovación del Port está alineado con la Misión y Visión de la entidad, así como con los Planes Estratégico y de Empresa, independientemente de que cada organización de la comunidad portuaria pueda tener su propio sistema de gestión en relación a su innovación.

Corresponde a la Autoridad Portuaria promover una cultura de innovación en la comunidad portuaria, mediante una actitud de liderazgo y compromiso activo para fomentar e impulsar las actividades I+D+i.

Proyectos I+D+i finalizados en 2013

- El Port ha participado como asociado en el proyecto **TARRACOLAB**, un proyecto financiado por el Fondo Social Europeo y el Servicio de Ocupación de Cataluña del Departamento de Empresa y Ocupación de la Generalitat, y liderado por la Confederación Empresarial de la Provincia de Tarragona (CEPTA).

Durante el 2013 la APT participó en la plataforma de innovación del proyecto lanzando el reto «Por un puerto más protegido»; en dicho reto, un grupo de estudiantes del instituto Vidal i Barraquer consiguió el máximo galardón mediante la creación de un sistema de control de los accesos del puerto a través de los códigos QR.

Concepto: creación de una comunidad de innovación dirigida a potenciar el espíritu emprendedor y de enseñanza.

Presupuesto total: 160.000 €.

Calendario: marzo-diciembre 2013.

- El Port ha sido socio del proyecto **ARTEMIS** (*Advanced Rational Multi-modal Transport and Evaluator Information System*), junto a otros socios de España, Francia, Eslovenia e Italia. Este proyecto ha estado cofinanciado por la Comisión Europea a través de la convocatoria Marco Polo II.

Concepto: plataforma de información cuyo objetivo es proporcionar apoyo a las decisiones del transporte y la logística de mercancías.

Presupuesto total: 2.344.650 €.

Calendario: abril 2011-marzo 2013.

La APT organizó un *workshop* en enero y un seminario de formación en marzo, y participó en otros *workshops* y seminarios organizados por el resto de socios.

Una vez finalizado el proyecto, durante varios meses se trabajó en los informes justificativos de la labor realizada y se dio respuesta a todas las aclaraciones solicitadas por la Secretaría del programa Marco Polo.

Además, la APT participó en junio en el Salón Internacional de Logística SIL haciendo una presentación sobre los resultados obtenidos con el proyecto ARTEMIS.



Proyectos I+D+i en los que participa actualmente el Port de Tarragona

- **Proyecto MED-PCS** (*Promotion of "Port Community System" [PCS] in mediterranean traffic*). El Port de Tarragona es líder de este proyecto junto a un Consorcio constituido por la Autoridad Portuaria de Cartagena, la Autoridad Portuaria de Igoumenitsa, la Autoridad Portuaria de Levante, la Universidad de AEGEAN, la Rete Autostrade Mediterranee S.p.A y la Universidad Federico II de Nápoles.

Concepto: proyecto que pretende lograr una implementación efectiva del Port Community System (PCS) en cuatro puertos del Mediterráneo y desarrollar una plataforma que permita una efectiva comunicación de estos sistemas, asegurando un uso eficiente del PCS y de sus servicios para los potenciales usuarios.

Presupuesto total: 1.901.670 €.

Calendario: enero 2013-junio 2015.

Durante este año, se han realizado las actividades previstas en los distintos *workshops* de su *Work Plan* y se han realizado con los socios las siguientes reuniones de Steering Committee y Technical Meetings:

- Reunión inicial (Kick-Off Meeting) en el Port de Tarragona (abril).
- 1ª Technical Meeting en el Port de Tarragona (abril).
- Steering Committee y 2ª Technical Meeting en el puerto de Igoumenitsa (junio).
- Steering Committee y 3ª Technical Meeting en el puerto de Bari (noviembre).
- También se ha participado en reuniones de interés para el Proyecto MED-PCS a efectos de capitalización de resultados.
- Asistencia a la conferencia MEDNET y FUTUREMED en Roma (mayo).
- Participación en la Conferencia Internacional del Programa Europeo MED organizada en Lisboa (octubre).

- **Proyecto CLYMA** (*Development of the Madrid-Lyon axis on the TEN-T Mediterranean Corridor*). El Port participa como socio.

Concepto: este proyecto analiza una parte del Corredor del Mediterráneo (en concreto, la sección Madrid-Lyon) en relación a los aspectos de requerimientos de gestión y operativa, con la finalidad de que los resultados de este análisis sean aplicables al resto de secciones del Corredor.

En el último trimestre del año del 2013 se llevó a cabo la reunión inicial del proyecto en la ciudad de Zaragoza, donde se abordaron temas como el análisis de la situación actual y futura del eje, la creación de una estructura de gestión intermodal para el eje con un órgano de gestión del nudo de Zaragoza y la determinación de las acciones de desarrollo estratégico en el eje Madrid-Lyon.

Presupuesto total: 2.608.958 €.

Calendario: octubre 2013-diciembre 2015.

- **Proyecto iFreightMED-DC** (*Intermodal Freight Services Development Committees*). El Port participa como asociado.

Concepto: el proyecto está destinado a la creación de Comités regionales de Desarrollo de Servicios de Mercancías Intermodales que funcionarán como grupos técnicos de trabajo, cuya misión será analizar la viabilidad operativa y el rendimiento socioeconómico de los nuevos servicios de mercancía intermodales, a petición de compañías interesadas o mediante una propuesta de cualquier miembro.

La APT ha participado en las distintas reuniones llevadas a cabo en el 2013 en la sede del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya, cuyo objetivo ha sido la identificación de operadores de servicios, la realización de estudios de viabilidad y la identificación del mapa de infraestructuras y servicios intermodales.

Presupuesto total: 1.961.612 €.

Calendario: enero 2013-junio 2015.

- Participación como socio en el **Transpyrenaei Rail**.

Concepto: el propósito de este proyecto es conseguir un cambio modal en el transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril entre España y Francia, fortalecer y garantizar las cadenas de suministro evitando las saturadas rutas de transporte por carretera, establecer una tarifa anual que permita garantizar el establecimiento de costes y evitar los constantes incrementos de las tasas de carburante, autopistas, etc. y consolidar el *hub* de los puertos de Tarragona y Barcelona como la plataforma logística del sur de Europa y como puerta de entrada de las mercancías asiáticas.

La APT aceptó la participación en el proyecto en julio de 2013. Está previsto que se inicie en enero de 2014 y que dure aproximadamente tres años. Durante este tiempo, la organización garantizará el uso de las terminales del puerto involucradas en este proyecto, incluyendo gastos de personal, transporte interno y carga/descarga de mercancías.

Presupuesto total: 13.876.858 €.

Calendario: enero 2014-enero 2017.

Desde la APT **se han presentado otros proyectos a distintos programas europeos** que se consideran puntos de partida para la formación de futuros consorcios:

- **Smartsea:** el objetivo de este proyecto es desarrollar y validar un sistema de monitorización global para controlar vertidos urbanos (parámetros microbiológicos en aguas de baño) y vertidos industriales (hidrocarburos y compuestos químicos en zonas portuarias) mediante la integración de tecnologías de medida continua con análisis avanzados en laboratorio y sistemas de gestión y comunicación de datos, con la finalidad de establecer protocolos de alerta.

- **WiderMos:** el objetivo global de este proyecto es demostrar, a largo plazo, la conexión eficaz y sostenible entre las autopistas del mar y los corredores de la red principal definida por la Ten-T (Red Transeuropea de Transporte). Como marco operativo y político de soporte, la acción WiderMos también mejorará la conexión eficaz y sostenible entre las otras modalidades de transporte (sobre todo, ferrocarril).

Por otra parte, se ha continuado estudiando la creación del **Clúster de Innovación del Port de Tarragona**, que estará integrado por miembros de la comunidad portuaria, diversos organismos y otras instituciones que promueven la innovación.

Los objetivos de este clúster son:

- Promover internacionalmente la capacidad innovadora de las empresas del Clúster, así como su capacidad comercial, elevando los niveles de productividad, competitividad y rentabilidad.
- Acercar los clúster locales de demanda: FCC, logística, transporte, etc.
- Abordar proyectos conjuntos en el sector económico y estratégico del Port de Tarragona.

Además, el Departamento de Estudios e Innovación desarrolla **actividades de benchmarking**. En el transcurso del año 2013 ha participado en diversas jornadas, conferencias, talleres, comisiones y grupos de trabajo como miembro de las siguientes plataformas:

- Comisión Interportuaria de I+D+i de Puertos del Estado.
- Comité de Innovación de la Asociación Española para la Calidad.
- Agencia de apoyo a la innovación e internacionalización de la empresa catalana (ACCIÓ).
- Plataforma Tecnológica Marítima (PTMA).
- Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas (INNOVAMAR).
- Barcelona Centro Logístico (BCL).
- Fóruns internacionales de diferentes programas y proyectos europeos.
- Otros fóruns, conferencias y jornadas de innovación.

Inversiones y gastos en innovación

Proyectos de I+D+i promovidos por la APT	2013
Inversiones I+D+i (€)	3.497.906
Gastos I+D+i (€)	145.767
Total gastos e inversiones APT (€)	3.643.673
% Inversiones I+D+i / Total gastos e inversiones	5,32
% Gastos I+D+i / Total gastos e inversiones	0,22

10

DATOS ECONÓMICOS

Evolución de los tráficos durante el 2013

En el 2013 se han manipulado en el Port de Tarragona un total de **28,14 millones de toneladas**. Esta cifra ha significado una disminución del 15,8% en relación al ejercicio anterior, debido a la bajada del tráfico de graneles sólidos, la pérdida de 2,2 millones de toneladas en el tráfico de carbones y el descenso de 1,1 millones de toneladas en el tráfico de productos agroalimentarios. Con estas cifras, el **Port de Tarragona se sitúa en el sexto lugar en el ranking de puertos del sistema portuario español en relación al volumen de mercancías** y se mantiene en las **primeras posiciones en el tráfico de sólidos y líquidos a granel**, circunstancia esta última remarcable en un contexto en el que la demanda energética ha descendido considerablemente.

En cuanto al tráfico de mercancía general, el Port se sitúa entre los diez primeros puertos del sistema portuario español. Por otro lado, hay que indicar el descenso de volumen de mercancías en contenedor debido a la disminución del consumo que genera la coyuntura económica.



Seis primeros puertos del Estado según volumen de tráfico

Evolución de los tráficos por toneladas

En cuanto a la tipología de carga, el **90%** de la mercancía transportada en el ejercicio 2013 está relacionada con tres sectores (energético, agroalimentario y químico).

Tipo de tráfico	2013	2012	% respecto tráfico total 2013
Líquidos a granel	17.924.518	19.049.525	63,7%
Sólidos a granel	7.375.083	10.888.789	26,2%
Mercancía general	2.589.827	3.133.735	9,2%
Avituallamiento, pesca y local	169.586	168.851	0,6%
Total tráfico marítimo	28.059.014	33.240.900	99,7%
Terrestre	84.264	172.832	0,3%
Tráfico total	28.143.278	33.413.732	100%

En el presente ejercicio se ha continuado reforzando el carácter internacional del Port de Tarragona, por lo que se han mantenido la mayoría de las líneas internacionales ya existentes y se han puesto al servicio de los exportadores e importadores del *hinterland* algunas nuevas conexiones con los destinos más demandados. **La actividad en el comercio exterior mediante contenedores se ha incrementado un 3%** respecto el ejercicio anterior (un crecimiento del 1,7% en la exportación y un 6,1% en la importación). La exportación de mercancías en contenedores (367.674 t) continúa siendo superior a la importación (239.539 t).

Tipo de tráfico	2013	2012	% variación
Mercancía general	2.589.827	3.133.735	-17%
En transporte convencional	1.020.875	1.106.955	-8%
En contenedores	1.568.952	2.026.780	-23%
En contenedores exterior	607.213	587.171	3%
En contenedores cabotaje	69.384	152.990	-55%
En contenedores en tránsito	892.355	1.286.619	-31%

Se ha afianzado el posicionamiento del Port como puerto *hub* para determinadas mercancías, como los sólidos a granel y los contenedores, con una operativa de 3.097 millones de toneladas en régimen de tránsito. Próximamente, la actividad en la ampliación del muelle de la Química permitirá abrir nuevas oportunidades en este tipo de tráfico para los productos líquidos.

Evolución del tráfico en relación a la superficie comercial y a la longitud de los muelles activos

La superficie de uso comercial y la longitud de los muelles no han sufrido variaciones significativas en el ejercicio. La evolución de la ratio ha disminuido por efecto del descenso de tráfico.

	2013	2012	2011
Toneladas totales movidas	28.143.278	33.413.732	32.063.806
Superficie caracterizada de uso comercial (m ²)	2.572.213	2.570.287	2.440.278
Toneladas/m ²	10,94	13,00	13,14

Evolución del tráfico en relación a la superficie comercial

	2013	2012	2011
Toneladas totales movidas	28.143.278	33.413.732	32.063.806
Metros lineales de muelle en activo	16.516	16.516	16.553
Toneladas/m	1.704	2.023	1.937

Evolución del tráfico en relación a los muelles activos

Evolución del porcentaje de mercancía que entra y sale por ferrocarril

El uso del ferrocarril como instrumento para la entrada y salida de las mercancías del puerto ha crecido un 3,13%, debido en parte al incremento que ha habido en el movimiento de automóviles. El movimiento de mercancías entradas o salidas por ferrocarril y carretera ha sido de 6,87 millones de toneladas (un 17,09% de ellas por ferrocarril).

	2013	2012	2011
Tráfico por ferrocarril (t)	1.175.568	1.139.904	1.803.078
Movimiento por ferrocarril y carretera (t)	6.875.976	8.548.959	7.771.210
% tráfico FFCC/total (carretera y FFCC)	17,10%	13,33%	23,20%

Evolución del porcentaje de mercancías marítimas movidas mediante operativa Ro-Ro

Desde hace años, opera en el puerto un servicio Ro-Ro que une la ciudad de Tarragona con Estados Unidos y países de Centroamérica y Sudamérica. Asimismo, existe una actividad comercial del mismo tipo que conecta Extremo Oriente y que está centrada principalmente en el tráfico de vehículos.

Evolución del tráfico Ro-Ro (t)	2013	2012	2011
Mercancía que entra/sale del puerto mediante carga/descarga por rodadura (t)	138.555	160.034	102.278
Mercancía general marítima import-export (t)	21.671.982	28.132.553	26.707.100
% mercancía Ro-Ro/total mercancía general	0,64%	0,57%	0,38%

Tráfico de graneles líquidos

Debido a que el Port se halla cerca de un gran complejo petroquímico, de la zona agroganadera del Eje del Ebro y de la región del Pirineo, sus principales tráfico han sido tradicionalmente los productos a granel, tanto sólidos como líquidos, y entre estos fundamentalmente los de tipo energético, petroquímico y agroalimentario.

En el 2013 el tráfico de líquidos a granel ha disminuido un 5,9%. Los principales tráfico movidos de este tipo son el crudo de petróleo, el fuel y la nafta (más de 13 millones de toneladas en el ejercicio), que representan el 73% de los graneles líquidos; el descenso viene ocasionado **por la disminución de los tráfico de gasóleo y nafta**, ya que conjuntamente representan una disminución de más de 1,1 millones de toneladas.

En relación a este tipo de tráfico, **el Port de Tarragona mantiene la cuarta posición en el conjunto de puertos del sistema de interés general.**

Tráfico de graneles sólidos

La actividad de este tipo de mercancía ha sido la más castigada en los puertos durante este ejercicio. Concretamente, en el Port de Tarragona se ha producido una disminución de 2,2 millones de toneladas (1 millón de toneladas de trigo).

No obstante, **el Port ocupa la tercera posición en el ranking de puertos españoles con más volumen de mercancía sólida a granel.**

Carga general convencional

La mercancía general, especialmente el tráfico de contenedores, continúa siendo una de las cargas más importantes del Port de Tarragona. La evolución del tráfico de mercancía convencional no transportada en contenedor ha sufrido un retroceso a finales de 2013 del 8%; aun así, se ha movido más de 1 millón de toneladas. Incluidos en este apartado, **resultan relevantes el tráfico de papel y su pasta con más de 327.000 toneladas (incremento del 5,7%) y el de productos siderúrgicos con más de 237.000 toneladas movidas (disminución del 3,5%).** Otros productos significativos han sido la chatarra, las frutas, los automóviles y las maderas.

En relación al tráfico de vehículos y según la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), **el Port de Tarragona se ha situado en la tercera posición del ranking español en relación a los criterios de manipulación de vehículos y la inexistencia de daños en los mismos a causa de su manipulación.**

Respecto al futuro del desarrollo portuario, el tráfico de mercancía general es uno de los que ofrece mejores expectativas de crecimiento. El aumento de este tráfico va ligado a la instalación en el terreno portuario de grandes empresas especializadas que invierten en instalaciones que complementan las ya existentes en el puerto. La adquisición de nuevas mercancías no transportadas en contenedor garantizará importantes beneficios en un futuro, ya que este hecho supondrá un aumento de la actividad de las empresas del Port.

Tráfico de contenedores

En el 2013 se han movido en el Port más de 147.000 TEUS, lo que supone 1,5 millones de toneladas de productos transportados en contenedor a través de DP World, la terminal especializada del puerto. La consolidación de este volumen mantiene las perspectivas de crecimiento para los próximos años y sitúa al Port en el **noveno lugar en el ranking portuario español en relación a este tipo de tráfico.**

La apuesta firme de la APT y la gran implicación de la terminal DP World, que realiza una mejora continua de sus instalaciones y productividad, garantizan el futuro del tráfico de contenedores en el Port.

Es destacable el **considerable crecimiento del tráfico de importación (6,1%)**, acompañado de un menor crecimiento del tráfico de exportación (1,7%).

Con vocación de consolidarse como la puerta de entrada y salida de mercancías del sur de Europa, el Port de Tarragona cuenta con líneas regulares y servicios *feeder* que lo conectan con todo el mundo, tanto para el tráfico de contenedores y carga rodada como para el de mercancía general. Durante el año 2013, el Port se ha conectado directamente a través de líneas regulares oceánicas con el continente americano y el africano, y con los países de la cuenca del Mediterráneo, así como con todo el mundo mediante *feeders*. **Destaca el volumen de los intercambios comerciales con Estados Unidos, Israel, Nigeria, Canadá o Costa Rica.**

Evolución de los tráficos en los tres últimos ejercicios

Los siguientes gráficos resumen la actividad en la operativa del puerto en los tres últimos ejercicios:

Evolución de tráficos (t)	2013	2012	2011
Gráneles líquidos	17.924.518	19.049.525	18.700.365
Gráneles sólidos	7.375.083	10.888.789	9.279.089
Mercancía general convencional	1.020.875	1.106.955	1.194.853
Mercancía general en contenedores	1.568.952	2.026.780	2.560.697
Avituallamiento	95.794	127.142	159.365
Pesca	4.108	3.155	3.647
Tráfico local	69.684	38.554	41.059
Total tráfico marítimo	28.059.014	33.240.900	31.939.075
Terrestre	84.264	172.832	124.731
Tráfico total	28.143.278	33.413.732	32.063.806

En relación a la actividad de la mercancía en contenedores:

Evolución tráfico en contenedores	2013	2012	2011
De import-export	607.213	587.171	655.252
En tránsito	892.355	1.286.619	1.713.971
De cabotaje	69.384	152.990	191.474
Total en contenedores	1.568.952	2.026.780	2.560.697

Porcentaje de cada grupo en el total de cada ejercicio:

Porcentaje de cada tipo de tráfico	2013	2012	2011
Gráneles líquidos	63,69%	57,01%	58,32%
Gráneles sólidos	26,21%	32,59%	28,94%
Mercancía general convencional	3,63%	3,31%	3,73%
Mercancía general en contenedores	5,57%	6,07%	7,99%
Avituallamiento	0,34%	0,38%	0,50%
Pesca	0,01%	0,01%	0,01%
Tráfico local	0,25%	0,12%	0,13%
Total tráfico marítimo	99,70%	99,48%	99,61%
Terrestre	0,30%	0,52%	0,39%
Tráfico total	100%	100%	100%

Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas sobre total de tráfico de mercancías:

Toneladas movidas (% sobre total)	2013	2012	2011
Tráfico total de mercancías (t)	28.143.278	33.413.732	32.063.806
Tráfico en terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas	24.123.444	28.392.607	27.174.094
% tráfico terminales marítimas/tráfico total	85,72%	84,97%	84,75%

Resultados económicos

Evolución de la cifra de negocios

	2011	2012	2013
Importe neto cifra negocios (€)	53.300.863	54.179.642	46.101.476

En 2012 hubo una leve mejoría en el Importe Neto de la Cifra de Negocios (INCN); sin embargo, en el año 2013 se ha producido una disminución del 14,91%. En este último ejercicio la tasa de ocupación se ha reducido un 5,9% respecto al 2012 y la tasa de actividad un 16,19%. La tasa de buque, por otra parte, ha sido la que ha sufrido la disminución más elevada (22,64%).

Los ingresos relativos a la gestión de dominio público han supuesto en estos últimos años una media del 40,52% de la cifra de negocios. En 2012 se redujo dicha media (39,40%); sin embargo en el 2013 se ha producido un aumento de la misma (41,63%).

Las **cifras de negocio facturadas a los cinco clientes principales**, expresada en tanto por ciento del total facturado, son las siguientes:

Repsol Petróleo SA	19,45%
Euroports Ibérica TPS SL	10,81%
Terminales Químicos SA	6,74%
Ership SA	5,13%
Silos de Tarragona SA	4,8%

Ingresos por tasas de ocupación y actividad respecto al INCN (€)

	2011	Ratio	2012	Ratio	2013	Ratio
Tasa de ocupación	12.569.776	23,58%	12.612.367	23,28%	11.868.658	25,74%
Tasa de actividad	9.038.804	16,96%	8.736.631	16,13%	7.322.923	15,88%
INCN	53.300.863	40,54%	54.179.642	39,40%	46.101.476	41,63%

Rentabilidad sobre activos (€)

La rentabilidad de los activos en la Autoridad Portuaria de Tarragona se mantiene en unos niveles óptimos a pesar de la reducción que ha sufrido estos dos últimos años debido principalmente a la disminución del beneficio del ejercicio.

	2011	2012	2013
Resultado ejercicio *	13.156.516	12.153.821	5.254.922
Activos totales (s/1.4 b Ley 33/2010)	399.898.422	410.448.599	406.785.726
Ratio	3,29%	2,96%	1,29%

* Para el cálculo del resultado del ejercicio después de impuestos se han excluido el deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado y otros resultados que tienen carácter extraordinario, así como el Fondo de Compensación Interportuario aportado y recibido.

Para finalizar se presenta la evolución del INCN por empleado, teniendo en cuenta la plantilla total media anual:

Evolución del INCN por empleado (€/empleado)

	2009	2010	2011	2012	2013
INCN	53.412.019	53.273.219	53.300.863	54.179.642	46.101.476
Plantilla media anual	258	253	246	249	248
Ratio	207.023	210.566	216.670	217.589	185.893

Este último año se ha visto reducida la ratio debido al impacto de la situación económica actual en el volumen total de la cifra de negocios. Respecto a la plantilla, esta se ha visto reducida debido a las medidas correctoras establecidas en el Sistema Portuario Español.

EBITDA o beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones

En el cálculo del EBITDA, esta Autoridad Portuaria también ha eliminado la partida de «Otros resultados», en la que durante estos últimos ejercicios se ha imputado la contingencia tarifaria, tanto la dotación como la imputación del derecho de cobro de la dotación establecida por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas para hacer frente al pago de la misma.

Evolución EBITDA

	EBITDA	Variación EBITDA
2011	29.955.647	97,08%
2012	30.664.635	102,37%
2013	22.961.969	74,88%

La disminución del EBITDA respecto a los ejercicios precedentes se ha debido en gran medida a la reducción de la cifra de negocios en el 2013.

Evolución del EBITDA por tonelada movida (€/t)

	2011	2012	2013
EBITDA	29.955.647	30.664.635	22.961.969
Toneladas movidas	32.063.806	33.240.523	28.059.014
Ratio	93,43%	92,25%	81,83%

Las reducciones del EBITDA y del volumen de toneladas movidas han provocado una disminución en la ratio del 10,42%.

Evolución del EBITDA por empleado (€/empleado)

	2009	2010	2011	2012	2013
EBITDA	30.594.489	30.856.118	33.644.604	32.331.410	22.033.887
Plantilla media anual	258	253	246	249	248
Ratio	118.583	121.961	136.767	129.845	88.846

La evolución del EBITDA por empleado ha sido negativa en este ejercicio debido a la reducción del beneficio y a la contención en la contratación del personal de plantilla según las medidas correctoras establecidas en el Sistema Portuario Español.

Evolución del servicio de la deuda (€)

	2011	2012	2013
Amortización	0	0	0
Intereses	780.724	898.817	890.537
Suma	780.724	898.817	890.537
Cash flow	28.137.069	30.063.970	20.610.335
Ratio	2,77%	2,99%	4,32%

Las condiciones contratadas con las entidades financieras han permitido una carencia en la amortización que ha supuesto que el líquido utilizado para pagar deuda haya sido inexistente en estos tres años.

En el ejercicio 2013 esta ratio es más elevada que en los años anteriores, ya que los recursos generados han sido inferiores respecto a los años precedentes.

En la APT se está procediendo en estos últimos años a realizar una contención del gasto aplicando el Plan de Austeridad establecido en todas las Autoridades Portuarias por parte del organismo público Puertos del Estado.

Evolución gastos explotación (€)

	2011	2012	2013
Gastos de explotación	43.199.107	43.939.921	44.678.595
Ingresos de explotación	55.704.050	55.523.456	47.686.669
Ratio	77,55%	79,14%	93,69%

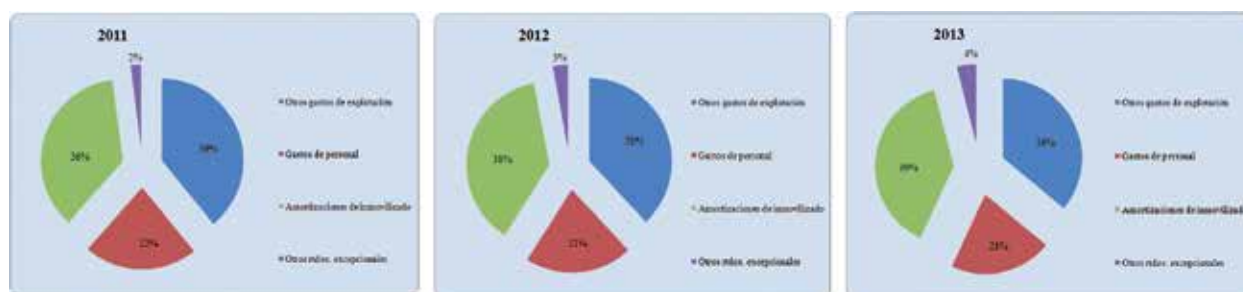
En el 2013 los tributos han aumentado respecto al ejercicio anterior en un 31,62%; dicho aumento es debido a que los organismos locales han procedido a realizar una regularización de algunos impuestos (por ejemplo, el Impuesto de Bienes Inmuebles [IBI] o el impuesto de Bienes Inmuebles de Características Especiales [BICES]).

Evolución tributos (€)

	2011	2012	2013
Tributos	608.373	608.749	801.186

En cuanto a las principales partidas de gastos de explotación, los porcentajes se han mantenido prácticamente constantes en los dos últimos años, exceptuando las leves modificaciones sobre el peso de las amortizaciones, que van cobrando mayor importancia por la puesta en marcha de las infraestructuras que componen el Plan Director, y sobre los capítulos de «Gastos de personal» y «Otros gastos de explotación», que se han reducido debido a las medidas correctoras, tal y como hemos comentado en anteriores puntos.

Evolución de las principales partidas de gastos de explotación (€)



Gastos de personal

Los gastos de personal han representado aproximadamente una cuarta parte de los gastos de explotación durante los dos últimos ejercicios. Las variaciones entre los diferentes años se han debido, sobre todo, a la entrada en vigor del Real Decreto Legislativo 8/2010, de 20 de mayo, por el que se adoptaron medidas extraordinarias para la reducción del déficit público.

Evolución de los gastos de personal (€)

	2011	2012	2013
Gastos de personal	9.852.455	9.301.233	9.738.322
Cargas sociales	2.750.730	2.610.150	2.637.020

Resultado de explotación

La repercusión que han tenido los recursos tarifarios en las «Cuentas de resultados» de la Autoridad Portuaria ha sido importante y ha provocado variaciones dispares en los «Resultados netos» de los últimos ejercicios.

Respecto a los años 2011 y 2012, la contingencia tarifaria en el presente ejercicio ya ha sido regularizada en un alto porcentaje y esto ayuda a que el «Resultado neto» se ajuste más a la operativa de la Autoridad Portuaria.

Evolución de la actividad (€)

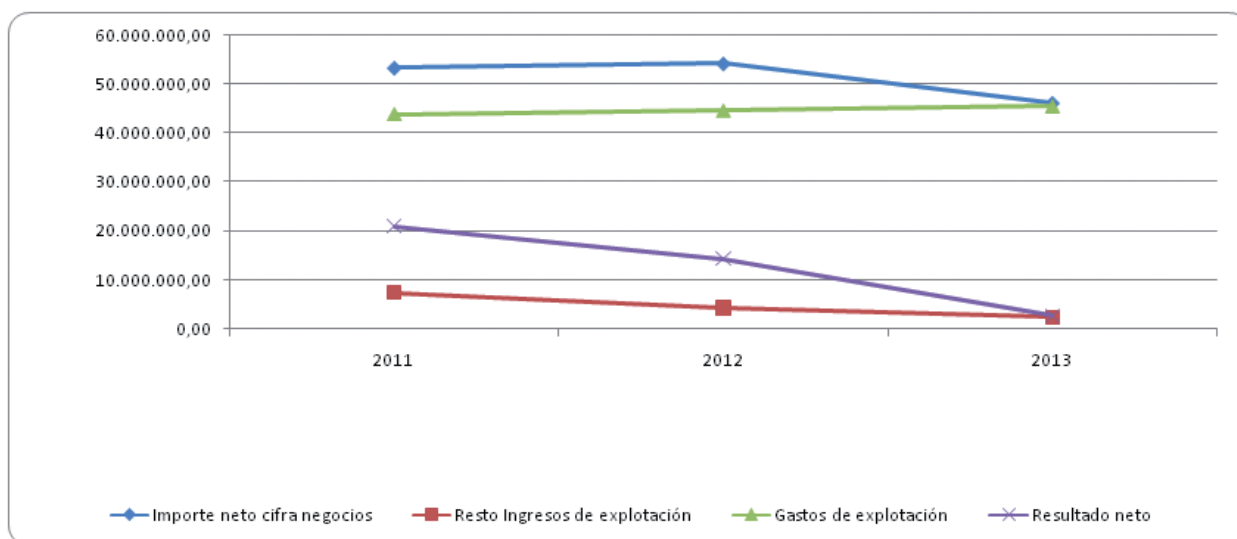
	2011	2012	2013
INCEN	53.300.863	54.179.642	46.101.476
Resto ingresos de explotación	7.321.892	4.249.131	2.401.494
Gastos de explotación	43.820.483	44.569.714	45.494.896
Resultado neto	20.872.478	14.298.309	2.746.779
Ratio gastos explotación/INCEN	82,21%	82,26%	98,68%

Resultado neto

Una vez auditadas las cuentas al cierre del ejercicio, la APT ha obtenido un beneficio neto de 2.747 miles de euros, disminuyendo esta cantidad en un 80,79% respecto el ejercicio anterior.

Homogeneizando los resultados de los ejercicios 2012 y 2013, y una vez eliminada la repercusión de los derechos de cobro de los recursos tarifarios, el beneficio del año 2013 respecto el ejercicio 2012 se ha visto disminuido en un 78,60%.

Evolución de la actividad (€)



Inversiones y activos

Durante el ejercicio 2008, la APT tenía un Plan de Inversión que podía sostenerse con el *cash flow*, evitando así la financiación externa.

A partir del año 2009 esta tendencia cambió debido a que las inversiones en la Autoridad Portuaria se incrementaron considerablemente, teniendo que acudir a financiación externa en gran medida en el ejercicio 2011. De este modo, la deuda en el presente ejercicio asciende a 40 millones de euros, debido a la financiación de la obra «Ampliación muelle Andalusia» y a la ejecución de la obra «Ampliación del muelle de la Química», a través del Banco Europeo de Inversión.

En el ejercicio 2013 se va nivelando esta ratio ya que el Plan de Inversión también ha sufrido modificaciones en sus anualidades.

Evolución de la inversión pública a cargo de la APT (€)

	2009	2010	2011	2012	2013
Cash flow*	30.101.278	26.982.022	28.137.069	30.063.971	20.610.335
Inversión pública	55.902.702	32.410.846	44.509.517	35.246.327	25.766.920
Ratio	53,85%	83,25%	63,22%	85,30%	79,99%

* No se ha tenido en cuenta el inmovilizado financiero

Evolución de la renovación de activos (€)

	2011	2012	2013
Inversión pública	44.509.517	35.246.327	25.766.920
Activos netos medios (s/1.4 b Ley 33/2010)	500.281.197	516.168.393	492.772.493
Ratio	8,90%	6,83%	5,23%

Evolución de la inversión ajena frente a la inversión pública:

	2011	2012	2013
Inversión privada	6.000.000	11.722.000	11.322.000
Inversión pública total	44.509.517	35.246.327	25.766.920

Estrategia de sostenibilidad ambiental

La Autoridad Portuaria de Tarragona se compromete activamente a preservar el medio ambiente mediante diversas actuaciones dirigidas a minimizar los impactos derivados de la actividad portuaria sobre el entorno natural, así como a planificar y ejecutar nuevos objetivos de mejora ambiental, fomentando en todo momento la implicación de la comunidad portuaria.

La APT utiliza diferentes herramientas para realizar una correcta gestión ambiental y asegurar su mejora continua. Las más importantes son el **Sistema de Gestión Ambiental (SGA)** y la adhesión al programa de acuerdos voluntarios para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El SGA se lleva a término según la Política Ambiental definida por la dirección del organismo. Sus líneas principales de actuación son:

- Controlar y minimizar los impactos ambientales derivados de la actividad portuaria.
- Cooperar con las diferentes organizaciones portuarias y administraciones en la prevención de la contaminación.
- Fomentar la minimización, reutilización y reciclaje de los residuos generados en el Port.
- Optimizar los recursos naturales y adoptar medidas de eficiencia energética.
- Promover la formación y concienciación ambiental.

El 52,74% de los trabajadores de la APT han adquirido formación medioambiental en el 2013

Programa de mejora continua de la gestión ambiental en el Port

Principales actuaciones ambientales realizadas en el 2013 y principales objetivos de futuro:

Objetivos	Actuaciones	Seguimiento
Mejora de la eficiencia ambiental de las organizaciones que operan dentro del recinto portuario	Adaptación al nuevo Real Decreto 1695/2012 por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta frente a una contaminación marina	Realizado
	Firma de convenios entre los operadores y la APT, derivados de la aplicación de la <i>Guía de buenas prácticas ambientales</i> aprobada por Puertos del Estado	Realizado
	Redacción de la <i>Guía de buenas prácticas ambientales</i> en relación a la carga/descarga de sólidos a granel	Realizado

Objetivos	Actuaciones	Seguimiento
Detección y mejora del riesgo de emisiones a la atmósfera	Control de emisiones a través del convenio con la Universidad Rovira i Virgili	Realizado
	Redacción de expedientes de sustitución de equipos de climatización y realización de la ejecución de los trabajos del Tinglado 1	Realizado
	Renovación del parque móvil	Realizado
	Obtención de un coche eléctrico para la flota del parque móvil	Realizado
Mejora de la calidad del agua del entorno portuario	Desarrollo, calibración e implementación de un sistema de gestión de información ambiental portuaria, según la normativa vigente	Realizado
	Evaluación del riesgo sanitario asociado al abastecimiento de agua de consumo humano y edición del Plan de Autocontrol	Realizado
Reducción en el consumo de energía eléctrica de la APT mediante la sustitución de lámparas de alumbrado público y sistemas de control de iluminación (ahorro estimado: 8-10%)	Instalación de un sistema de control remoto electrónico en 96 torres de los viales, con contadores en cada torre	En desarrollo
	Auditoria de eficiencia energética en el edificio de la APT	Realizado
	Instalación de placas solares en el edificio de aduanas	En desarrollo
	Estudio de instalación de placas solares en los edificios de la APT y en el nuevo Punto de Inspección Fronteriza	En desarrollo
	Renovación del alumbrado del puente móvil con bombillas led	En desarrollo
	Cambio de luminarias interiores en el edificio Activa Mutua y en la caserna de la Guardia Civil	En desarrollo
	Mejora de la clasificación energética de los edificios existentes	En desarrollo

Objetivos	Actuaciones	Seguimiento
Reducción del consumo de agua del recinto portuario	Estudio del modelado de la red	Realizado
	Reparación de fugas en los muelles de Castella y Reus	En desarrollo
	Estudio de la implantación de un sistema de telecontrol y gestión de la red de agua	Pendiente
	Estudio de las zonas de jardinería para reducir las especies vegetales con elevado consumo hídrico	Realizado
	Estudio de aprovechamiento del agua subterránea que desemboca en el barrio de El Serrallo	Realizado
Disminución del consumo de papel de oficina y de tóner	Sensibilización para evitar las impresiones y fotocopias innecesarias	En desarrollo
	Control del número de fotocopias e impresiones por departamento	En desarrollo
	Establecimiento de la impresión a doble cara y en blanco y negro por defecto	Realizado
	Estudio de compra de papel reciclado o libre de cloro	En desarrollo
Mejora de la calidad del suelo en el recinto portuario	Análisis de la calidad del suelo mediante la red piezométrica instalada en el recinto portuario	Pendiente
Diseño de una guía de aves del Port de Tarragona	Propuesta de texto e imagen	En desarrollo
Control de las operativas de sólidos a granel	Elaboración de protocolos para la operativa de mercancías a granel y aplicación práctica de la vigilancia	En desarrollo
	Implantación de un cuadro de control ambiental	
Implantación de un Sistema de Gestión de la Energía y certificación según la ISO 50001	Elaboración de documentación y auditorías	Pendiente
Obtención del Distintivo de Garantía de Calidad Ambiental en la categoría de flota de vehículos 340.2 (M1)	Elaboración de la documentación necesaria, cumplimiento de requisitos y cursos de conducción eficiente	En desarrollo

Objetivos	Actuaciones	Seguimiento
Mejora de la calidad ambiental de la dársena del muelle de Pescadors	Construcción de una red perimetral de recogida de aguas contaminadas y tratamiento <i>in situ</i> en el Varadero	Pendiente
Incorporación del uso de papel reciclado en la APT	Estudio práctico de las fotocopiadoras de la APT respecto al uso de diferentes tipos de papel reciclado	Pendiente
Creación de un itinerario ambiental en el tramo del camino de ronda del Faro de Salou	Identificación de las aves y especies vegetales que se observan en la zona	En desarrollo
	Diseño de los plafones informativos y su colocación en el camino de ronda	
Mejora de la vigilancia y respuesta a episodios de contaminación marina en el marco del Plan Interior Marítimo	Constitución del Parque de Respuesta a la Contaminación Marina	En desarrollo
Reducción de un 5% de la fracción de Residuos Sólidos Urbanos	Encuesta de utilización de los contenedores y tipología de residuos en la comunidad portuaria	Pendiente
	Campaña de reciclaje en la comunidad portuaria	Pendiente
Obtención de la certificación EcoPorts	Validación del informe <i>Self Diagnosis Method</i> (SDM)	Pendiente
	Implementación del <i>Port Environmental Review System</i> (PERS)	Pendiente
Compra de energía verde para suministro eléctrico	Negociación del contrato con la compañía suministradora	Pendiente
Participación en la elaboración de la <i>Guía de Eficiencia Energética</i> de Puertos del Estado	Diagnóstico energético del Port de Tarragona y del edificio Port Control	En desarrollo

Gestión ambiental

La Autoridad Portuaria mantiene una estrecha colaboración de mejora ambiental con las empresas que operan en el Port y, periódicamente, efectúa controles de la vigencia de la documentación ambiental requerida, seguimientos periódicos del estado de las instalaciones portuarias y rondas de vigilancia ambiental relacionadas con el estado del Port y las operativas diarias. El objetivo de estas medidas es verificar, entre otras cosas, la aplicación de buenas prácticas ambientales en la manipulación de mercancías, la limpieza y recogida de residuos de las zonas de operativa y el buen estado de la lámina de agua.

En el marco de su programa de mejora ambiental, la APT está trabajando activamente en el establecimiento de **convenios anuales con diferentes operadores portuarios**, con el objetivo de implementar buenas prácticas ambientales y medidas de prevención de la contaminación, basadas en la *Guía de Buenas Prácticas Ambientales* aprobada por Puertos del Estado.

Además, siguiendo con su compromiso de fomentar una correcta gestión ambiental en el ámbito portuario, la Autoridad Portuaria establece en los pliegos de prescripciones particulares y en los títulos de concesión una serie de **condiciones relacionadas con el control de los aspectos e impactos ambientales de las empresas**, entre las cuales se hallan las siguientes:

- Exigencias respecto al nivel de orden y limpieza de las instalaciones de trabajo.
- Obligación de disponer de un plan de mantenimiento de los equipos o sistemas para evitar un mal funcionamiento de los mismos que pudiera originar emisiones, vertidos o derrames.
- Exigencias en relación a la gestión de residuos.
- Referencia a la existencia de planes de contingencia y medios asociados.
- Dotación de redes de saneamiento y pluviales (en concesiones y operaciones de muelle), así como obligación de legalizar todos los puntos de vertido con los órganos competentes correspondientes.
- Obligación de disponer de un Plan de Gestión de los residuos generados.
- Obligación de implantar un Sistema de Gestión Ambiental a todas las empresas en régimen de concesión.

Al mismo tiempo, la APT realiza un seguimiento del **grado de implantación de los Sistemas de Gestión Ambiental de empresas prestadoras de servicios y terminales de manipulación de mercancías**:

Tipo de empresa o terminal	Nº empresas con SGA	Porcentaje respecto al total
Terminal de mercancías	13	86,60 %
Terminal de pasajeros	1	50,00 %
Estibadores	5	83,30 %
Servicio MARPOL	3	100,00 %
Servicio técnico-náutico	3	42,80 %
Otras concesiones	12	48'00 %

Por otro lado, y de forma continua, la APT realiza **importantes actuaciones dirigidas a la mejora del control de la calidad de las aguas y al seguimiento de las emisiones atmosféricas** en el recinto portuario.

Control de los vertidos y la calidad de las aguas

La Autoridad Portuaria realiza diversas **actuaciones dirigidas a la mejora de la calidad de las aguas del entorno portuario** y a la correcta gestión y control de las fuentes de contaminación.

Los **principales focos de vertido de aguas residuales y pluviales** identificados en el Port de Tarragona, que pueden tener un impacto sobre la calidad de las aguas, son:

- Vertidos de aguas residuales y pluviales previamente tratadas que proceden de las empresas de almacenaje y distribución de líquidos a granel.
- Vertidos de aguas residuales procedentes de las empresas dedicadas al almacenaje y distribución de sólidos a granel. Estos pueden provenir de aguas sanitarias o residuales de limpieza, así como de aguas pluviales que arrastran partículas y restos de productos a granel, a causa de posibles pérdidas en las operaciones de carga y descarga o a causa de que provienen de zonas de almacenaje a la intemperie.
- Vertidos de aguas residuales sanitarias procedentes del resto de las instalaciones del Port (oficinas, casetas, locales, etc.).
- Aguas fluviales de los colectores de la ciudad que vierten en el interior del puerto.
- Vertidos de los emisarios submarinos de diversas empresas localizadas en el entorno industrial cercano al puerto.
- Vertidos de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) localizada frente al muelle de la Química.
- Vertidos procedentes de las rieras exteriores que desembocan en el puerto.

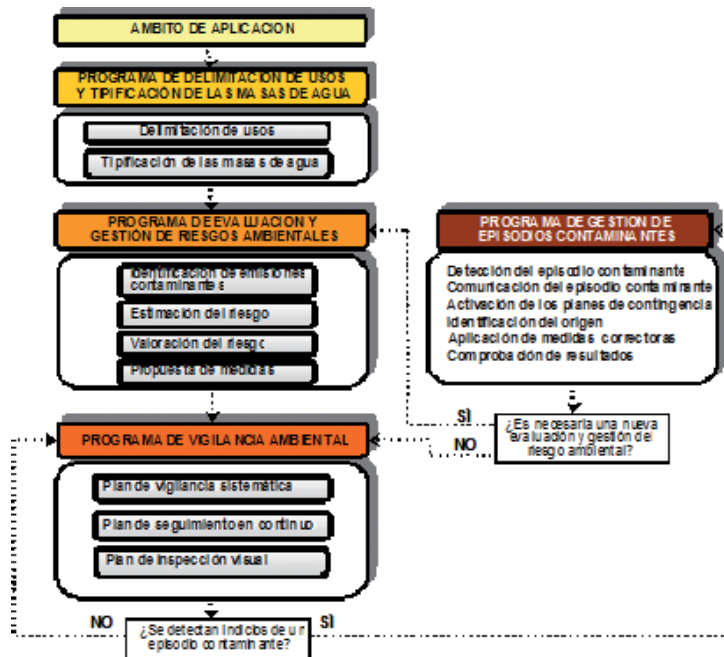
Ocasionalmente, también se producen vertidos o derrames accidentales cuando se realizan operaciones de suministro de combustible y carga y descarga de mercancía. Estos derrames pueden tener un impacto ambiental muy significativo y contribuir al deterioro de la calidad de las aguas del Port. Por eso, la Autoridad Portuaria mantiene un exhaustivo control y seguimiento de este tipo de incidencias y fomenta la implantación de buenas prácticas por parte de los operadores portuarios, con la finalidad de minimizar y evitar tanto como sea posible este tipo de vertidos.

Así mismo, dispone de un **Plan de Contingencias** que se activa en caso de vertidos y consta de diferentes protocolos de actuación en función de la gravedad de la situación.

Análisis y control de la calidad de las aguas litorales en áreas portuarias

La APT colabora, desde hace varios años, con la Fundación Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria en un destacado **proyecto para la validación y aplicación en el Port de Tarragona de la metodología establecida en la Recomendación para Obras Marítimas (ROM) 5.1-13**. Esta colaboración se ha materializado a través de la firma de convenios consecutivos durante el período 2007-2013 y ha representado la primera aplicación de un programa de gestión ambiental que aporta importantes mejoras respecto al control de la calidad de las aguas, permitiendo ordenar y clasificar el medio acuático portuario, evaluar en términos predictivos la incidencia de las emisiones contaminantes sobre la calidad de las aguas portuarias y abordar la valoración del estado y la evolución de la calidad de las masas de agua, a la vez que permite establecer mecanismos para dar respuesta a las posibles reducciones de la calidad.

La metodología desarrollada para la ROM 5.1-13 se basa en **cuatro programas de actuación**, tal como se puede ver en el modelo conceptual siguiente:



El programa de vigilancia ambiental incluido en esta metodología se complementa con **inspecciones visuales realizadas por el personal de la APT**, encaminadas a la detección precoz de posibles episodios de contaminación en las masas de agua.

Una vez calibrada y aplicada la herramienta ROM 5.1-13, se ha firmado un nuevo convenio con dicha fundación para seguir aplicando la ROM y disponer de su asesoramiento técnico.

Parámetros medidos en relación a la calidad del agua en el Port:

- Fisicoquímicos
- Turbiedad/sólidos en suspensión
- Nutrientes
- Clorofilas
- Metales pesados
- Pesticidas
- Otros microcontaminantes orgánicos
- Indicadores biológicos

La APT también mantiene un **compromiso de colaboración con la Agencia Catalana de Agua (ACA)** en materia de vigilancia de la calidad de las aguas portuarias para dar respuesta a los requerimientos de la Directiva marco del Agua. Sobre esta base, ambos organismos intercambian anualmente la información sobre la calidad del agua obtenida en las campañas de vigilancia realizadas.

Control de vertidos procedentes de las empresas del recinto portuario

En el Port de Tarragona se realiza un **exhaustivo control de los vertidos al mar** mediante un proyecto iniciado en el marco de la ROM 2008. Este control se ha ido desarrollando en tres fases:

- **Fase I** (finalizada): mide las sustancias peligrosas en los medios pelágico y bentónico de la zona de servicio del Port, con el objeto de identificar los parámetros contaminantes a controlar en las fases posteriores del estudio.
- **Fase II** (finalizada): inspección, control, análisis semestral e identificación del origen contaminante de diversas sustancias en trece colectores de la red de drenaje de la APT que representan los puntos de confluencia de las aguas pluviales antes de su vertido al mar y de las aguas residuales de las principales empresas concesionarias y de la propia APT.
- **Fase III**: identificación y análisis semestral de los parámetros susceptibles de controlar a la salida de las depuradoras de las empresas concesionarias que operan en la zona del servicio del Port.



Además, una de las tareas de control y seguimiento definidas en el SGA de la APT es el control de la **documentación ambiental de las empresas que operan en el Port**, como por ejemplo los permisos de vertido otorgados por la ACA. El personal técnico de la Dirección de Instalaciones y Medio Ambiente de la APT realiza un seguimiento continuo para verificar que todas las empresas disponen de los permisos de vertido necesarios y realizan las analíticas de control pertinentes.

Las aguas residuales de instalaciones propias de la Autoridad Portuaria se vierten en diferentes puntos que vierten tanto en el colector municipal como en el mar (**19 puntos de vertido de aguas residuales sanitarias al mar autorizados por la ACA**). Se realizan analíticas de control anual para verificar que se cumplan los límites de vertido establecidos en la autorización. También se dispone de **2 puntos de vertido al colector municipal de Tarragona** y de **1 colector municipal en Sant Carles de la Ràpita**.

Todos los puntos de vertido pasan por los sistemas de tratamiento correspondientes (EDAR, depuradora biológica, fosa séptica, triturador, etc.) antes de ser abocados al destino final.

Es importante señalar que la APT lleva a término un mantenimiento preventivo y correctivo de todas sus instalaciones de tratamiento de aguas residuales, así como de las redes de saneamiento y de aguas pluviales. Del mismo modo, en el control a las empresas incluido en el SGA se verifica que todas las empresas del Port dispongan de los sistemas de tratamiento necesarios y realicen un mantenimiento adecuado para asegurar las funciones de las instalaciones.

Control de las aguas subterráneas

La APT dispone de diversos piezómetros (equipos de análisis destinados a la realización de controles periódicos para determinar la calidad del agua subterránea y comprobar la infiltración de sustancias contaminantes) **distribuidos por todo el recinto portuario.**

Se realizan análisis periódicos y, en caso de detectar contaminación en alguno de los puntos analizados, se intenta relacionar con la causa y se estudian medidas de regeneración de ese suelo y de las aguas subterráneas.

Plan Interior Marítimo de actuación en caso de contaminación marina

La Autoridad Portuaria dispone de un Plan Interior Marítimo que se activa en casos de contaminación marina accidental. El plan recoge los protocolos de organización y respuesta operativa contra la contaminación por hidrocarburos y/o sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, así como todos los planes y memorias de las empresas portuarias que manipulan este tipo de mercancías.

Durante este año, el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina (PICCMA) no se ha tenido que activar en ninguna ocasión.

La APT está trabajando conjuntamente con la Asociación de Empresas Químicas de Tarragona (AEQT) para constituir un Parque de Respuesta contra la Contaminación Marítima, que funcionará como un servicio mancomunado de manera que todas las empresas adheridas dispongan del material y herramientas suficientes para actuar en casos de contaminación marina accidental.

La APT ha realizado, con la colaboración de Capitanía Marítima, la adaptación del PICCMA al RD 1695/2012, y ambas entidades han organizado el primer simulacro de emergencia química del Estado según el nuevo Real Decreto 1695/2012

Gestión de la calidad del aire y control de emisiones

Las emisiones a la atmósfera generadas por las actividades portuarias deben ser controladas y reguladas con la finalidad de mantener una adecuada calidad del aire y minimizar la contaminación atmosférica del Port y de su entorno.

En este sentido, la APT firmó en el 2009 un **convenio de colaboración tecnológica e investigación con la Universidad Rovira i Virgili para la realización de una caracterización atmosférica del Port**, con el objetivo de presentar un análisis del período 2010-2013 de la evaluación de la cali-

dad de la atmósfera del recinto portuario, teniendo en cuenta los datos sobre emisiones obtenidas mediante:

- 1 cabina de control atmosférico instalada dentro del Port de Tarragona.
- 3 captadores situados en el Faro de la Banyà, el Moll de Costa y el muelle de Reus.
- Equipamientos complementarios móviles de toma de muestras y análisis, disponibles para el grupo de investigación.

Caracterización atmosférica en el Port de Tarragona

Los resultados de la caracterización permiten evaluar la calidad del aire del Port de Tarragona en comparación con otras zonas de la ciudad, identificar las actividades que provocan cambios significativos en la calidad del aire y definir medidas de mejora.

La información obtenida a partir de este estudio constituye una base de datos para analizar la evolución de la calidad atmosférica del Port y para estudiar los diferentes episodios puntuales de contaminación que puedan aparecer en la zona, para así relacionarlos con la actividad portuaria del momento.

Principales focos de emisión a la atmósfera identificados en el Port de Tarragona

- Partículas derivadas de la manipulación de sólidos a granel (principalmente carbón y agroalimentarios)
- Partículas derivadas del almacenaje a la intemperie de sólidos a granel
- Emisiones asociadas a operaciones de carga y descarga de barcos y camiones
- Emisiones de partículas y gases derivadas de la ejecución de obras en el Port
- Otras emisiones asociadas a actividades desarrolladas en el Port: emisiones procedentes de los transportes rodados, limpieza y pintura de cascos de barco, actividades industriales de concesiones, etc.

Tal y como establece su SGA, la APT dispone de un inventario para el control y seguimiento de los focos de emisión propios de sus instalaciones, edificios y equipos (vehículos, grupos electrógenos de gasoil, equipos de climatización, equipos frigoríficos y sistemas de protección contra incendios).

Medidas dirigidas al control y minimización de la contaminación atmosférica

- Establecimiento de **convenios de buenas prácticas** ambientales de implantación voluntaria entre los operadores y la Autoridad Portuaria.
- **Control y seguimiento a operadores del puerto en relación a autorizaciones y notificaciones reglamentarias** en materia de emisiones a la atmósfera.
- **Supervisión directa de la operativa** en los muelles por personal técnico de la Autoridad Portuaria.
- Sistemas de **medida de parámetros de la calidad del aire** y estudios de caracterización atmosférica del puerto.
- Instalación de **riego automático** por aspersión en las zonas en las que la mercancía a granel está depositada en la intemperie.
- Descargas desde barco con tolvas ecológicas.
- Limpieza de los viales para reducir el polvo y las partículas en suspensión.

- Colaboración entre la Autoridad Portuaria y el Centro Tecnológico de la Química de Catalunya en un proyecto de participación ciudadana consistente en un sistema de informadores voluntarios para el control de olores en Tarragona.
- Sistemas meteorológicos de información ligados a la velocidad del viento.
- Sistemas de lavado de ruedas de vehículos.
- Elaboración de la *Guía de Buenas Prácticas Ambientales* específica para mercancía sólida a granel y ejecución del Plan de Vigilancia asociado.
- Cálculo de la huella de carbono de la APT y planteamiento de medidas de reducción de emisiones para los acuerdos voluntarios de reducción de Gases de Efecto Invernadero de la Generalidad de Catalunya.

Gestión del ruido

El ruido no representa un impacto significativo en el Port de Tarragona, motivo por el que no se ha producido ninguna queja en esta materia a lo largo del 2013; por esta razón, hasta hoy aun no se ha considerado necesaria la aplicación de medidas de mejora de este aspecto ambiental en el entorno portuario.

No obstante, la APT procura favorecer la mejora de este aspecto de forma indirecta, con medidas ya implantadas como el establecimiento de **limitaciones de velocidad en los viales** del Port, **limitaciones de actividad** en horario nocturno y la **substitución de pavimentos** muy ruidosos.

Ecoeficiencia y consumo de recursos

La APT, a través del SGA, desarrolla un adecuado **control y seguimiento de los consumos de recursos** (agua, electricidad, combustibles y papel de oficina) y establece diversas medidas dirigidas a su reducción y a la mejora de la eficiencia energética en las instalaciones portuarias.

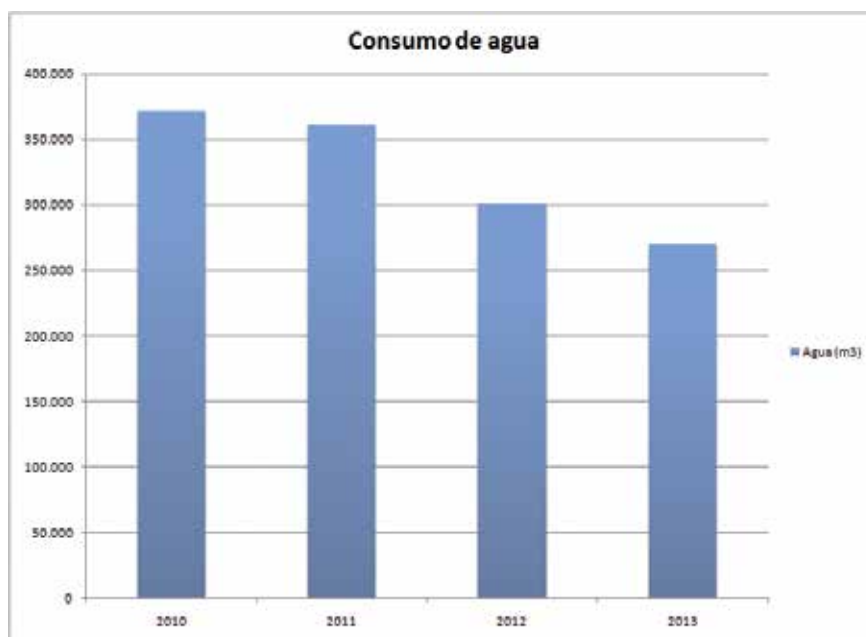
Consumos de agua

La Autoridad Portuaria recibe el suministro de agua de la red municipal, gestionada por la Empresa Municipal Mixta de Aguas de Tarragona, y a través de la red de distribución del recinto portuario, realiza el abastecimiento a los diferentes puntos de consumo: instalaciones propias (edificios, red de riego, etc.), concesionarios, autorizaciones y barcos.

Para asegurar un servicio adecuado y unas condiciones óptimas, así como para mejorar el aspecto ambiental, se lleva a término un adecuado mantenimiento preventivo y correctivo de las redes de abastecimiento de agua potable, contra incendios y de riego, con la finalidad de minimizar el riesgo de fugas.

Consumo total de agua en el Port de Tarragona (m³)

Año	2010	2011	2012	2013
Consumo de agua (m ³)	371.434	360.882	300.893	201.103
Superficie zona de servicio (m ²)	4.511.218	4.511.218	5.428.400	5.428.400
Ratio m ³ /m ²	0,08	0,08	0,04	0,04



En el gráfico anterior se muestra la evolución del volumen total de agua consumida en el Port de Tarragona en los cuatro últimos años; como se puede observar, en el 2013 **este volumen ha seguido disminuyendo respecto a los años anteriores.**

Esta reducción se debe, en gran parte, a las medidas de mejora realizadas en este ámbito: detección y reparación de fugas en diferentes muelles, instalación de contadores individuales para controlar la red por tramos y poder detectar las fugas con más rapidez, mejoras en los riegos de jardinería, etc.

Por otro lado, un indicador de mejora muy relevante es el porcentaje de eficiencia de la red, es decir, la cantidad de agua que se pierde por fugas. Este dato muestra una mejora continua, siendo la eficiencia actual de la red de un 91,89%, por lo que solo un 8,11% del agua no llega al destino final. Aunque es un indicador muy favorable (teniendo en cuenta las dimensiones de la red de tuberías de distribución), la APT apuesta por seguir mejorando este vector, razón por la que ha planificado diferentes objetivos de reducción del consumo de agua: reparación de fugas detectadas e implantación de un sistema de telecontrol de la red de agua.

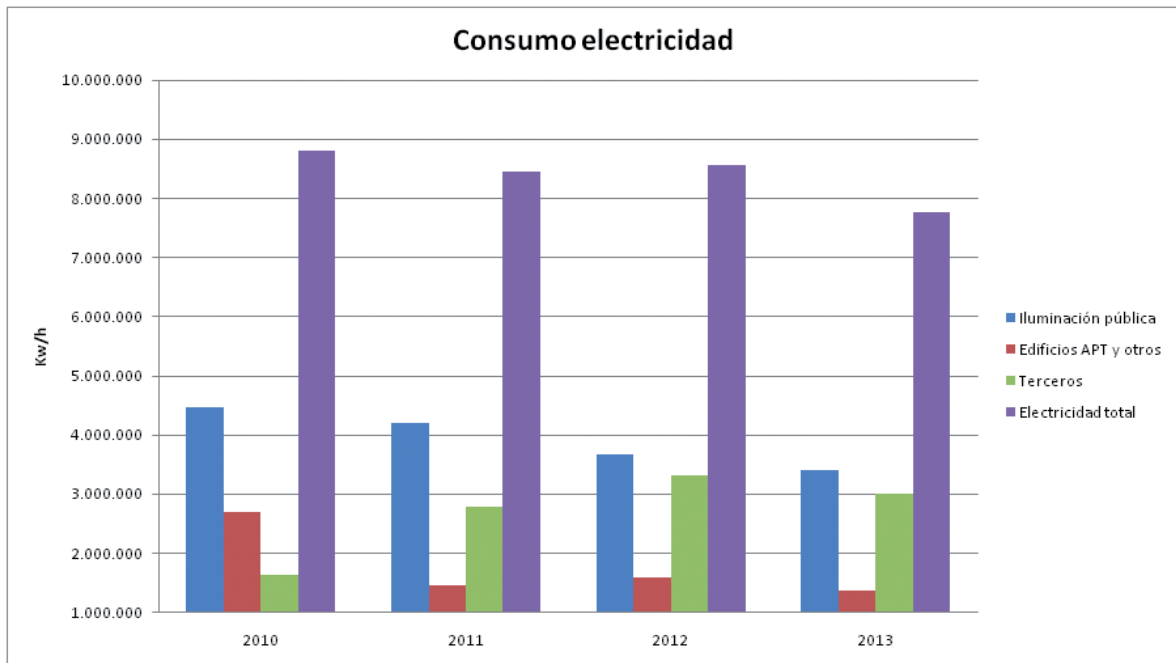
Consumo energético: electricidad y combustibles

El consumo de electricidad del Port de Tarragona está asociado principalmente a las actividades y servicios gestionados por la misma Autoridad Portuaria, como el alumbrado público, la señalización marítima, el consumo de los edificios (iluminación, climatización, etc.) y otros consumos propios.

Por otro lado, a este consumo hay que añadir el relativo a las actividades de otros operadores de la comunidad portuaria (empresas en régimen de autorización o concesión, barcos, etc.).

A continuación, se pueden observar los **datos de consumo eléctrico (kWh)** de los últimos años:

Año (kW/h)	2010	2011	2012	2013
Alumbrado público	4.457.760	4.206.710	3.662.389	3.395.060
Terceros	2.708.369	1.458.386	1.591.492	1.363.727
Edificios APT y otras instalaciones	1.639.828	2.783.275	3.318.973	3.007.584
Consumo total	8.805.957	8.448.371	8.572.854	7.766.371

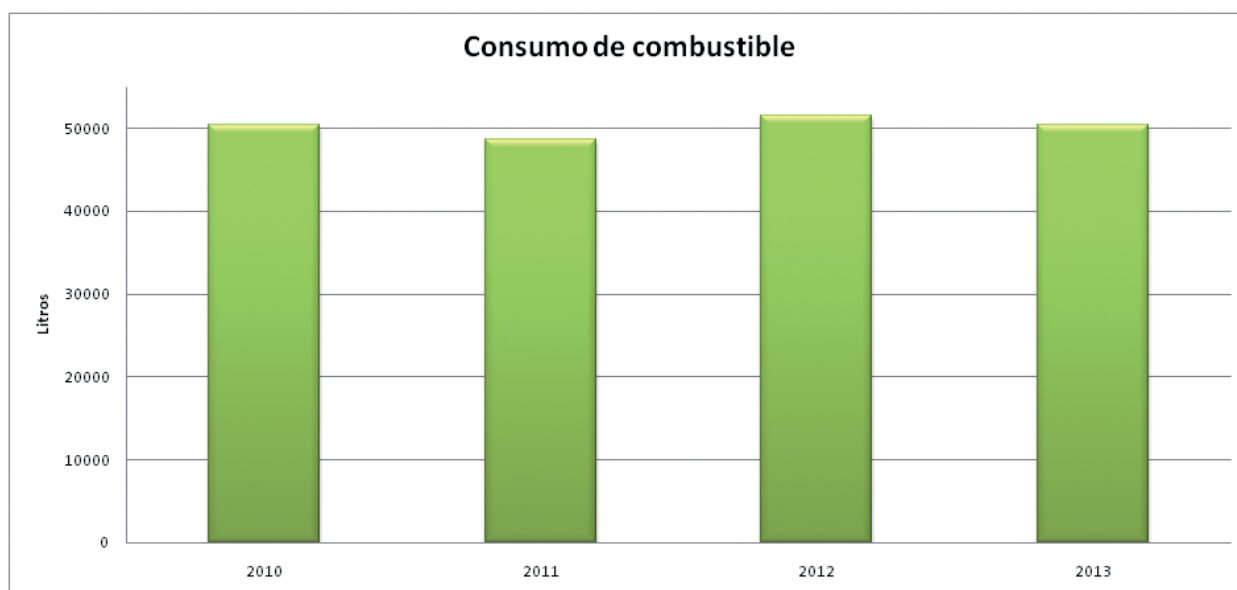


Los datos indican que **el consumo eléctrico de la APT ha disminuido en todos los campos durante el 2013**; por tanto, las diferentes acciones ejecutadas han aportado una mejora ambiental significativa en el uso de estos recursos.

La implantación del sistema de control remoto de las torres de alumbrado de los viales, la instalación de placas solares y la renovación de diferentes farolas de diversas zonas son medidas que supondrán una reducción del 8-10% del consumo en el año 2014.

En relación a los consumos de combustible de la Autoridad Portuaria, el consumo principal es el uso de los 49 vehículos del Parque Móvil. Por otro lado, también se han identificado los consumos asociados al funcionamiento de grupos electrógenos de emergencia y a las calderas de gas natural.

La APT ha realizado diferentes medidas de mejora del consumo de combustible y de la gestión ambiental de este vector, entre ellas la **incorporación de vehículos más eficientes, con tecnologías de bajas emisiones, vehículos eléctricos e híbridos**. Además, está implantando un Distintivo de Garantía de Calidad Ambiental que le permita gestionar su flota con criterios estrictamente ambientales y comprometerse con la mejora continua de su flota y de los aspectos ambientales que se ven afectados (emisiones a la atmósfera, gestión de residuos, consumo de recursos, etc.).



Para mejorar el consumo energético, la Autoridad Portuaria ha iniciado el proceso de implantación de un **Sistema de Gestión de la Energía, según la norma ISO 50001**, que le permitirá optimizar los diversos consumos (agua, electricidad y combustibles), así como establecer acciones de mejora continua que favorezcan el ahorro económico y la disminución del impacto ambiental.

Gestión de residuos

En el Port de Tarragona se generan diversos **tipos de residuos**, tanto peligrosos como no peligrosos, derivados de los tráficos y actividades portuarias:

- Residuos generados por barcos y residuos de carga (residuos MARPOL).
- Residuos derivados de actividades pesqueras (embalajes, restos de pescado y trapos, e hidrocarburos procedentes del mantenimiento de las embarcaciones).
- Sólidos flotantes derivados de la limpieza de la lámina de agua.
- Residuos generados por la limpieza de muelles, viales y zonas comunes del puerto.
- Residuos de construcción y demolición generados en las zonas de obras.
- Lotes procedentes del mantenimiento de depuradoras y fosas sépticas.
- Residuos de actividades de concesiones, autorizaciones y de servicios comerciales y de ocio del puerto.
- Residuos generados por las operaciones de mantenimiento.

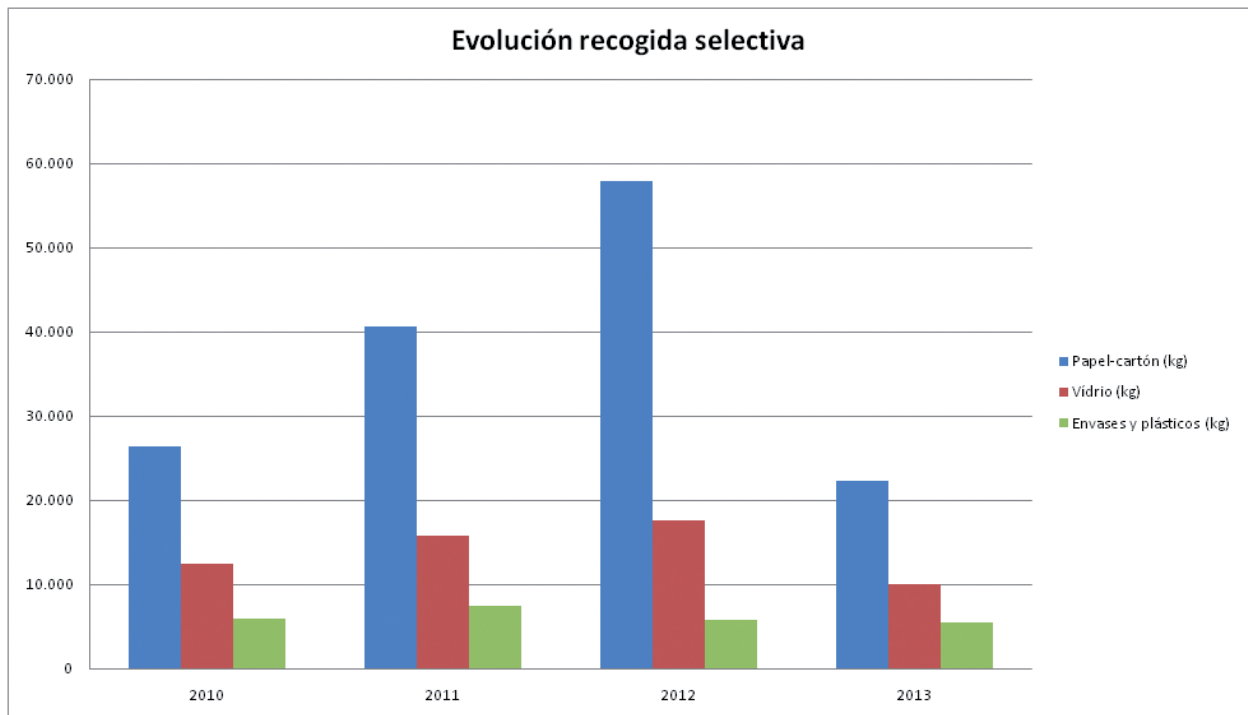
Con el fin de contribuir a la mejora de la gestión ambiental en el Port, la APT dispone de un **Punto Verde, habilitado para la recogida de residuos en pequeñas cantidades**, donde se recogen, con criterio selectivo y de forma gratuita, los residuos generados por los operadores de la Comunidad Portuaria y, en algunos casos, por la propia APT.

El Punto Verde dispone de contenedores para pilas, fluorescentes, chatarra, papel y cartón, residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, objetos voluminosos, envases, madera, vidrio, aceites vegetales, restos de poda y otros residuos banales.



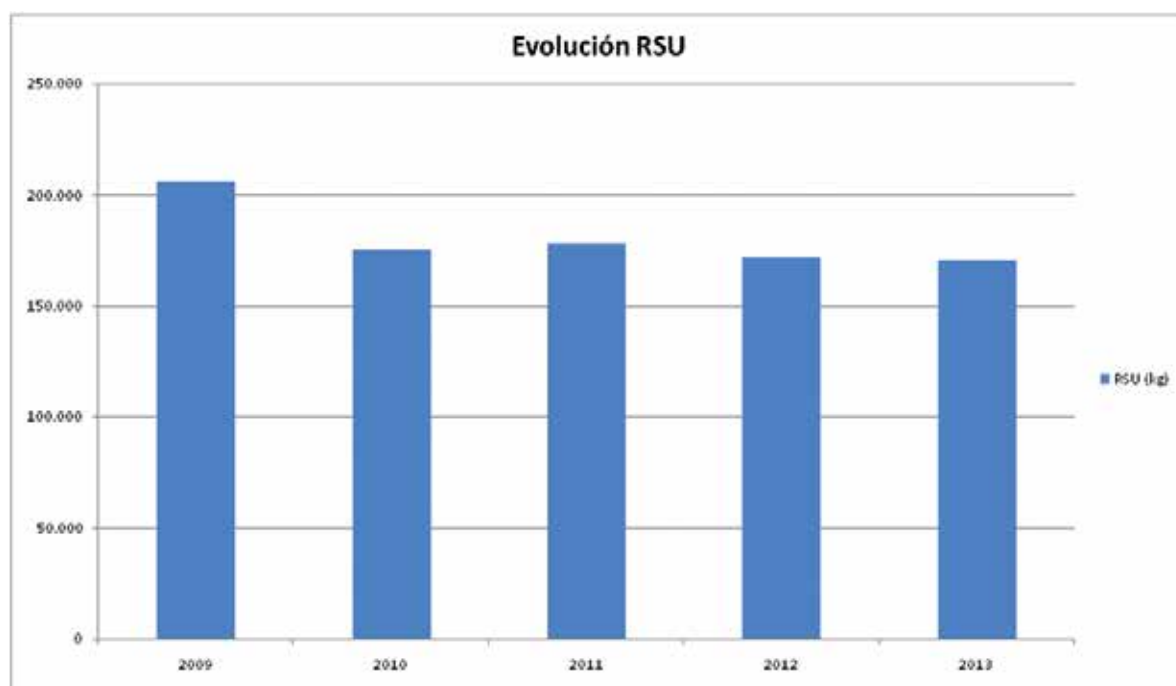
La empresa responsable del servicio mantiene un registro de entrada de todos los residuos y de los datos de las empresas que los depositan y expide un certificado que acredita la adecuada gestión de los mismos.

El Punto Verde, así como los 21 puntos de contenedores de RSU y de recogida selectiva (plástico, papel-cartón y vidrio), están distribuidos por diversas zonas estratégicas del recinto portuario y garantizan una gestión eficiente de los residuos con un modelo basado en las aportaciones voluntarias de los productores.



La Autoridad Portuaria dispone, además, del servicio de **limpieza de los residuos de los viales y zonas comunes mediante máquinas escoba mecánicas**, que trata de mantener el Port limpio y evita la contaminación de las diferentes zonas para la acumulación y abandono de residuos. Por otro lado, también cuenta con el servicio de **recogida diaria de los residuos flotantes de las láminas de agua interiores del Port**.

En los últimos años, la recogida selectiva ha ido aumentando significativamente y, en consecuencia, la recogida de RSU ha ido disminuyendo, ya que estos son los residuos que no se separen selectivamente y no se valoran. No obstante, durante el año 2013, se ha gestionado menos cantidad de residuos, debido principalmente a la menor actividad portuaria que ha provocado la situación económica del momento.



Para seguir favoreciendo una mejor gestión de residuos, la APT implementará diversas acciones, entre ellas el servicio de recogida puerta a puerta gratuito bajo la solicitud de las empresas de la comunidad portuaria, la incorporación de nuevos contenedores con más capacidad, la adquisición de una nueva escoba mecánica más eficiente en la limpieza y la realización de campañas de reciclaje.

El Port de Tarragona se ha constituido como puerto piloto para la elaboración de la *Guía de Residuos de Puertos del Estado* prevista para el 2014.

Existen, asimismo, instalaciones adecuadas para la recepción de desechos generados por buques y residuos de carga (**servicio MARPOL**). Para la prestación de este servicio, el Port trabaja conjuntamente con una Unión Temporal de Empresas (Boteros y Amarradores, Griñó e Integración y Gestión de Residuos [IGEST]).

Dragados

Durante el 2013 se han realizado diferentes proyectos relacionados con la ampliación de la infraestructura portuaria y la mejora de las características existentes, como la ampliación del muelle de la Química, el dragado y la aportación de arena a la playa de La Pineda, dragados varios en la dársena del muelle de Andalucía, en la bocana y en las alineaciones B y C del cantil de muelle de la Química, y rellenos complementarios y precargas en el mismo muelle.

Durante el 2013 se han dragado 580.619 m³, de los cuales 475.333 se han destinado a tareas de relleno y 105.286 a la regeneración de la playa de La Pineda.

Todos los materiales dragados han sido clasificados como no contaminantes, según las *Recomendaciones de material de dragado para puertos españoles*. Para la extracción del material se han utilizado dos dragas, una pop y otra de succión, para tratar de reducir la generación de turbiedad en el punto de dragado

Control de plagas

El Port de Tarragona tiene una actividad tradicionalmente granelera y mueve un volumen importante de mercancía sólida a granel, sobre todo de tipo agroalimentario. Este tipo de tráfico favorece la presencia de diversos organismos que se alimentan de la mercancía y que pueden derivar en plagas si aumenta su densidad.

La Autoridad Portuaria controla este tipo de especies con el objetivo que su presencia no sea una amenaza para la salud humana i/o el medio ambiente. Así, en el 2013 se han llevado a cabo diversas actuaciones como la **fumigación de edificios, redes subterráneas y terrenos portuarios, la desratización y control de roedores en redes subterráneas y terrenos, el control de mosquitos y otros insectos voladores, y el control y la captura de palomas.**



En el 2013 se han realizado 5.249 actuaciones para prevenir i/o erradicar algún tipo de plaga .

Mediante este mantenimiento y las actuaciones extraordinarias que sean necesarias para frenar la proliferación masiva de las plagas, se aconseja controlar a las diversas especies y reducir los riesgos asociados.

Biodiversidad

Una de las tareas más importantes del personal de la Dirección de Instalaciones y Medio Ambiente de la APT es la **protección y conservación de la biodiversidad presente en el recinto portuario o en las zonas naturales adyacentes.**

El Port de Tarragona, aún siendo un espacio antropizado y de carácter industrial, acoge una gran cantidad de pájaros que aprovechan este lugar para descansar en su rutas migratorias; algunas especies, incluso, se quedan todo el año. Por esta razón, es importante conservar los espacios naturales que actúan de hábitat para estas especies, y que también contienen especies vegetales de gran interés.

Los **espacios naturales del área portuaria** son:

- **Los Prats de La Pineda:** espacio de interés natural englobado bajo la protección de la Red Natura 2000, que contiene diversos hábitats de interés comunitario, como lagunas litorales o juncuales y herbazales gramínoideas mediterráneas del *Molinio-Holoschoenion*. Forma parte del inventario de zonas húmedas de Cataluña.
- **La Desembocadura del Río Francolí:** forma parte del inventario de zonas húmedas de Cataluña y contiene vegetación halófila reducida pero de gran importancia como punto de descanso para las aves migratorias que hibernan.
- **La Laguna de la Universidad Laboral:** incluida en el inventario de zonas húmedas de Cataluña, es una laguna artificial ubicada en una antigua zona de humedales desecados y convertidos en cultivos. Destaca por su aislamiento del entorno, una baja frecuencia y un elevado número de especies de aves acuáticas de elevado interés.
- **El Parque Subacuático de Tarragona:** está situado en la escollera exterior del puerto, cerca del Faro de la Banyà, y está destinado a la regeneración de la flora y fauna autóctona de la zona. En sus aguas coexisten 265 organismos, entre los que se hallan cianofíceas, algas, fanerógamas marinas, esponjas, cnidarios, medusas y pólipos, ctenóforos, platelmintos-gusanos planos, nematodos, anélidos, gusanos segmentados, moluscos, artrópodos, cangrejos y pulgas de agua, tentaculados, briozoos, equinodermos, erizos y estrellas, tunicados, ascidias y vertebrados.
- **La Antigua Cantera del Port:** situada en el término municipal de Salou, no consta de ninguna figura de protección ni está inventariada como un espacio de interés. No obstante, la falta de uso durante muchos años la ha convertido en un lugar emblemático donde han proliferado de forma natural especies típicas del ecosistema litoral mediterráneo.
- **El Faro de Salou:** aunque no cuente con figuras de protección ambiental, es un espacio de gran interés ambiental. El aislamiento y la poca frecuencia le han proporcionado unas características ambientales muy relevantes, contando con la presencia de hábitat de interés, como una duna litoral fija, con gran abundancia de lirios de mar, y otras especies distribuidas por el entorno del faro y de gran importancia mediterránea.

Además, en la zona adyacente al área portuaria también hay una zona de gran interés natural llamada *Sèquia Major*, que está clasificada como un espacio de la Red Natura 2000. Está constituida por comunidades vegetales de cañas, prados húmedos, juncuales, etc., siendo también una reserva faunística compuesta de especies vulnerables como el fartet (*Aphanius iberus*), el galápagos europeo (*Emys orbicularis*) o el espinosillo (*Gasterosteus aculeatus*).



Principales actuaciones de conservación realizadas en el 2013

- Seguimiento de la presencia de aves en el recinto portuario
- Colaboración con voluntarios del Instituto Ornitológico de Catalunya para la captura y anillamiento de gaviotas
- Protección y aislamiento de las gaviotas corsas durante la época de cría y posterior anillamiento de las crías
- Colaboración con los agentes rurales en la recuperación de aves heridas o atrapadas
- Tareas de limpieza y mantenimiento del espacio Els Prats de La Pineda, incluido en la Red Natura 2000.

Sensibilización ambiental

La APT organiza diversas **acciones de concienciación ambiental** dirigidas tanto al personal propio como a la comunidad portuaria y a los alumnos de escuelas cercanas que visitan el Museo y las instalaciones del Port.

Las actividades que se han realizado durante el 2013 son:

- ¡Vamos a ver los pájaros!: aprendizaje teórico sobre la biología de los pájaros que se pueden observar en el Port y visita en barca por las dársenas portuarias para observar los pájaros en su hábitat.
- *La maleta ecológica*: cuatro talleres sobre el cambio climático, la eutrofización, los residuos y la sobrepesca.
- Taller sobre la vida en el agua realizado por el Museo del Port, consistente en la observación de microorganismos acuáticos y macroinvertebrados.
- Difusión de un correo electrónico dirigido al personal de la APT sobre el día Mundial de la Energía y diversos consejos de sostenibilidad energética, aplicables tanto al trabajo como a la vida cotidiana.
- Conferencia dirigida al personal de la APT y a la comunidad portuaria sobre la ROM 5.1-13 y los últimos resultados obtenidos de la calidad del agua y los sedimentos, para conmemorar el Día Mundial del Agua.
- Difusión de un correo electrónico dirigido al personal de la APT sobre el Día Mundial de la Tierra, con análisis de situaciones ambientales desfavorables y algunos consejos para actuar correctamente.
- Publicación de una noticia informativa en la prensa y en diarios electrónicos sobre la gestión de residuos en la comunidad portuaria y la evolución de la recogida selectiva (en conmemoración del Día Mundial de Residuos).
- Difusión de un correo electrónico para el personal de la APT sobre la importancia de reducir el uso del papel de oficina y realizar fotocopias e impresiones solo cuando sea estrictamente necesario.



El objetivo de todas estas acciones es la concienciación y sensibilización ambiental de los más pequeños, que serán los responsables de preservar el medio ambiente el día de mañana, y del personal de la APT y de la comunidad portuaria, que pueden desarrollar propuestas y actuaciones de mejora del estado ambiental actual del área portuaria, así como poner en práctica las diferentes buenas prácticas ambientales que se ponen de manifiesto.

12

La Agrupación para la Promoción del Port de Tarragona

La Agrupación para la Promoción del Port de Tarragona (APPORTT) es una entidad fundada hace más de 21 años, que se ocupa de canalizar los intereses e inquietudes existentes, tanto de carácter público como privado, en relación a la proyección y promoción del Port.

Esta agrupación, sin afán de lucro, reúne a todos los sectores económicos de Tarragona relacionados con la actividad marítima. Su objetivo principal es la **gestión y promoción de los intereses comunes de las empresas del Port**, coordinar la prestación de servicios para facilitar, desarrollar y mejorar los resultados de las actividades empresariales de sus socios.

APPORTT, integrada por más de 100 socios, trabaja activamente para proyectar y promocionar el Port de Tarragona.

En APPOINTT están representados los sectores que se detallan a continuación, aunque la agrupación está abierta a nuevas incorporaciones que aporten trabajo e ilusión en beneficio del Port y de su entorno:

- Instituciones locales y de la demarcación de Tarragona
- Operadores
- Empresas usuarias del Port de Tarragona
- Empresas del sector pesquero
- Entidades financieras
- Compañías aseguradoras
- Entidades relacionadas con el transporte, el turismo y los servicios

En el 2013 la comunidad portuaria ha generado 2.000 empleos directos y 5.000 indirectos .

Desde su creación, APPOINTT ha desarrollado y desarrolla importantes acontecimientos de proyección nacional e internacional con la finalidad de consolidar la posición de liderazgo global del Port. Entre sus principales actividades, destacan las actuaciones de información, publicación y promoción de los servicios del Port, y la edición de diferente material gráfico y audiovisual para presentar y promocionar el Port de Tarragona, como por ejemplo el *NEWSALPORT* semanal.

NEWSALPORT es una publicación telemática semanal que informa sobre las noticias y actividades destacadas en relación a la actividad y promoción del Port de Tarragona y las empresas asociadas a APPOINTT.

Para obtener más información sobre esta agrupación y sobre las principales actividades desarrolladas durante el 2013, puede consultarse la página web www.apportt.com.

El Servicio Mancomunado de Prevención

El Servicio Mancomunado de Prevención del Port de Tarragona, SA (PREVENPORT) fue creado como resultado del compromiso del presidente de la Autoridad Portuaria por apostar firmemente por la mejora e incremento del nivel de protección y bienestar de todos los trabajadores que componen la comunidad portuaria y cumplir así con la Ley 31/1995.

Las tareas habituales del servicio son las siguientes:

- **Adopción de medidas necesarias para la eliminación de los riesgos de daños o la disminución de su peligrosidad**, la ordenación de un conjunto coherente y globalizador de **medidas de acción preventiva** adecuadas a la naturaleza de los riesgos detectados y el control de la efectividad de estas medidas.
- **Promoción de todas las acciones que puedan contribuir a mejorar la calidad** de vida laboral, del proceso productivo y de los servicios prestados.
- **Fomento de una auténtica cultura preventiva**, mediante la promoción y mejora de la educación en esta materia en todos los niveles educativos.
- **Formación de los trabajadores** dirigida a un mejor conocimiento del alcance real de los riesgos derivados del trabajo y de la forma de prevenirlos y evitarlos.

Formación en prevención de riesgos laborales en la comunidad portuaria 2013

- 1.003 alumnos y 113 días de formación
- Grado de satisfacción de un 88,03%

- Prestación a empresas de **asesoramiento y apoyo** en función de los tipos de riesgos existentes: evaluación periódica de los factores de riesgo, elaboración y modificación de los procedimientos de trabajo y elaboración, aplicación y coordinación de los planes de actuación preventiva.

- **Investigaciones para obtener información sobre las causas básicas de los daños producidos**, con la finalidad de establecer las medidas correctoras que los eliminen, reduzcan o sean susceptibles del tratamiento más adecuado en cada caso.

Evolución de los índices de frecuencia, gravedad y absentismo anual de accidentes

	2013	2012	2011
Frecuencia 1	2,4	0	4,8
Gravedad 2	0,1	0	0,03
Absentismo 3	2,16	3,31	2,80

1 Número de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas

2 Número de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas

3 Porcentaje de días perdidos por bajas y enfermedad

La Autoridad Portuaria de Tarragona ha elaborado, a través del servicio PREVENPORT, el **Manual general de riesgos y normas de seguridad y prevención de la zona portuaria** que constituye el mecanismo principal de coordinación de actividades empresariales en materia de prevención de riesgos laborales dentro del recinto portuario.

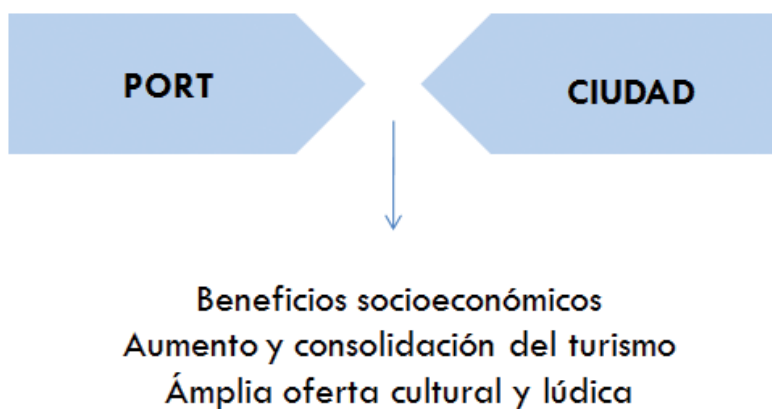
El objetivo último de esta publicación es que todos los empresarios informen al personal de sus respectivas empresas del obligado cumplimiento de las prescripciones de seguridad y salud contenidas en la misma y que deben asumir con anterioridad a la prestación de trabajos en la correspondiente instalación portuaria.

Acciones realizadas en el 2013:

- 815 visitas de vigilancia de la salud
- 246 visitas de seguridad a operativas de estiba/desestiba
- 59 medidas correctoras de los procedimientos de trabajo
- Campaña de seguridad vial
- Simulacros de emergencia en agosto, octubre y noviembre
- Investigación de accidentes producidos
- Campaña "Ruido en el trabajo" en julio
- Medición de los niveles de iluminación, polvo y ruido en campos y almacenes
- Revisión de la seguridad de la maquinaria portuaria
- Jornada "Actuaciones de las empresas frente a una emergencia o accidente grave" en noviembre



13



La relación de simbiosis que mantienen los puertos con el entorno urbano en el que se encuentran es hoy en día un factor muy importante a tener en cuenta para que ambos entes salgan beneficiados.

El puerto ofrece a la ciudad la promoción y el desarrollo socioeconómico de su entorno, mientras que la ciudad ofrece al puerto la cobertura comercial necesaria, la disponibilidad laboral adecuada y el espacio para el desarrollo de la actividad portuaria.

El acondicionamiento urbanístico del recinto portuario, la creación de nuevos espacios para el desarrollo de actividades culturales o lúdicas y la mejora de la oferta turística de la ciudad han hecho posible que el Port de Tarragona se haya convertido en un **puerto de referencia, a nivel nacional e internacional, en relación al logro de la consolidación de los lazos que lo unen a su ciudad.**

Para que los usuarios del Port de Tarragona puedan utilizar sus instalaciones con seguridad y confort es necesario que el mantenimiento y la mejora de estas sea un objetivo primordial que debe perseguirse de forma continuada. Asimismo, también es un objetivo de primer orden el desarrollo de nuevas obras que permitan la mejora de la integración entre el Port y la ciudad.

Principales obras de integración puerto-ciudad

- Instalación de una nueva cubierta en el Tinglado 4 del Moll de Costa, construida con materiales modernos y sostenibles.
- Reordenación del puente de la Petxina, del paseo de la Independencia y de los monolitos del barrio del Serrallo. Se ha realizado una renovación de la imagen y una mejora de la resistencia a la intemperie mediante capas de pintura de protección y acabado azul corporativo.
- Instalación de un pantalán flotante para la reordenación de la lámina de agua en el muelle de Pescadores.
- Adecuación y reordenación del espacio situado entre el Refugio 1 y el edificio de la Policía Portuaria, integrando las grúas históricas y optimizando su posición.
- Adecuación de las instalaciones contra incendios del Refugio 1.
- Instalación de pilonas en el vial principal del muelle de Pescadores, con el objeto de mejorar la seguridad y exponer una nueva imagen.

El Centro de Estudios Marítimos y de Actividades del Port de Tarragona (CEMAPT)

El Centro de Estudios Marítimos y de Actividades del Puerto de Tarragona (CEMAPT) continúa programando y realizando aquellas actividades que le son propias. También acoge y da cobertura a otras actuaciones que las entidades de nuestra ciudad realizan en el Moll de Costa, en los diferentes espacios que se ofrecen al público.

En el año 1986 se abrió el Moll de Costa a la ciudadanía, fruto de una iniciativa que nacía de la voluntad de acercar el puerto a la ciudad. Esta dinámica se consolidó, posteriormente, con la Ley de Puertos del año 1992, que disponía que la zona de servicios portuarios pudiera acoger espacios destinados a otras actividades no comerciales de carácter cultural, lúdico y social. Todo ello se vio favorecido por la dinámica de la actividad tradicional que había hecho que el tráfico se trasladase a otros muelles del puerto, más alejados de la trama urbana.

Actualmente, el CEMAPT es el encargado de la gestión cultural y social del organismo portuario, y vela por mantener una actividad variada y atractiva, potenciándola con nuevos proyectos.

Cabe destacar la iniciativa y el dinamismo con el que el Museo del Port de Tarragona está llevando a cabo las diferentes actividades dirigidas a los escolares y la excelente respuesta que recibe de los centros escolares de toda Catalunya y de otras autonomías del Estado.

De la misma manera, el Archivo del Port de Tarragona ha estado desarrollando con toda normalidad los trabajos que le han asignado con el objetivo que estas resulten útiles y beneficiosas para la comunidad portuaria y también para la sociedad en general. Así pues, el Archivo es un organismo vivo y eficaz que, día a día, contribuye, sin duda alguna, de manera activa a preservar las actuaciones de hoy para el mañana.

Durante este ejercicio, el Fondo de Arte del Port de Tarragona se ha ido consolidando y como muestra hemos podido disfrutar de la exposición “El Fons d’Art del Port de Tarragona. 25 anys” y de la convocatoria y exposición de la “1a Biennial d’Art Contemporani ExPortArt - ImPortArt. Port de Tarragona 2013”, que han sido bien acogidas por el público que las ha visitado y/o ha colaborado así como el reconocimiento obtenido por la crítica y prensa.

El Servicio de Publicaciones ha apostado por las ediciones digitales obteniendo unos buenos resultados, tal como lo demuestran las descargas que desde su web se han materializado (más de 5.500 descargas). Si bien no se puede abandonar el libro tradicional en papel, ni es recomendable hacerlo, los esfuerzos hacia el libro digital tienen que continuar como elemento facilitador de la lectura de muchos trabajos que se publiquen desde el Port de Tarragona.

Uno de los puntales del funcionamiento del CEMAPT es el personal que se encarga del montaje y el mantenimiento de los espacios del Mol de Costa y otros espacios vinculados a las actividades del Port. Aun así hay que destacar los talleres y su utilización para la creación de elementos tanto expositivos como de utilización ciudadana.

Resumiendo, el pasado ejercicio 2013 se presentaron 24 exposiciones en los diferentes tinglados 1, 2 y 4, y Refugios 1 y 2 del Moll de Costa y, en su conjunto, se recibieron un total de 85.287 visitantes.

Los espacios culturales del CEMAPT

MOLL DE COSTA

El **Moll de Costa**, creado en 1986, se constituye como una gran zona en la que se hallan espacios perfectamente adaptados (refugios y tinglados) que acogen exposiciones de diversa temática y actividades no comerciales de carácter cultural, lúdico y social. Además, en el Moll de Costa se halla el Museo del Port, inaugurado en el año 2000.



Moll de Costa

TINGLADO 1

Este espacio multifuncional acoge todo tipo de actividades promovidas por entidades de la ciudad, o por el mismo Port de Tarragona en sus dos vertientes: la producción propia o bien, la gestión de exposiciones de carácter itinerante realizadas por algún Ministerio del Estado, la Generalitat de Catalunya o por alguna fundación o entidad de prestigio.

Sin duda, durante el año en curso se ha podido disfrutar de un repertorio cultural y artístico a la altura de las expectativas más exigentes, y esto ha quedado bien claro por el numeroso público registrado a lo largo del año.



Tinglado 1

TINGLADO 2

Desde su inicio como espacio urbano, el Tinglado 2 del Moll de Costa se ha dedicado a las exposiciones de arte contemporáneo y de vanguardia, que funciona mediante invitación efectuada a artistas que se encuentran en un momento importante de maduración y consolidación.

Esta actividad, a lo largo de su recorrido, ha merecido diversas menciones y galardones como el Premio Nacional de Artes Plásticas de la Generalitat de Catalunya el año 1990, el Premio de la Asociación de Críticos de Arte de Catalunya el año 1991, el Premio al mejor catálogo de la Primavera Fotográfica de 1992 y el Premio Bonaplata de la Generalitat de Catalunya el 1993. Todos estos premios han convertido esta sala en una de las más importantes en este tipo de muestras de vanguardia.



Tinglado 2

TINGLADO 4

Este Tinglado, que corresponde al espacio donde se ubicó la Estación Marítima, es el otro gran ámbito destinado a grandes exposiciones.

Durante este ejercicio, este espacio, ha estado cerrado hasta el mes de mayo mientras se realizaban obras de mantenimiento y adecuación de seguridad.

Todas ellas han sido visitadas por un numeroso público que ha elogiado el tratamiento dado a las distintas exposiciones y a la diversidad de temas abordados.



Tinglado 4

REFUGI 1

El Refugio 2 del Moll de Costa es un espacio polivalente de más de 2000 m² que acoge todo tipo de actos culturales, sociales y lúdicos, donde podríamos destacar la realización de conciertos dirigidos a un público joven, la realización de congresos, encuentros de animales de compañía y los tradicionales ensayos de Semana Santa.

Durante este ejercicio, el Refugi 1 se ha remodelado con la finalidad de modernizar la instalación y adaptarla a la normativa de seguridad actual.



Refugi 1



Moll de Costa - Zona de recreo infantil

REFUGI 2

El Refugi 2 del Moll de Costa es un espacio donde podemos encontrar el Museu del Port de Tarragona y los talleres del CEMAPT.

El Museu del Port de Tarragona conserva y difunde el patrimonio marítimo y portuario poniéndolo al servicio de los escolares y del público en general que lo visita.

En los talleres del CEMAPT se realizan trabajos de modelismo, restauración de embarcaciones y trabajos de mantenimiento y montaje entre otros.



Museu del Port de Tarragona



Refugi 2



Tallers del CEMAPT

ARCHIVO DEL PORT DE TARRAGONA

El Archivo del Port de Tarragona tiene como misión principal custodiar y difundir el patrimonio documental portuario y dar un servicio a la administración portuaria y a los investigadores y público en general.

Está situado en el antiguo edificio de oficinas de la Junta de Obras del Port de Tarragona en la calle Anselm Clavé número 2, esquina con la plaça de los Carros. Se trata de una construcción de estilo neoclásico realizada el año 1922 siguiendo las directrices del ingeniero Francisco G. Membrillera.



Archivo del Port de Tarragona - carrer d'Anselm Clavé, 2



Fondo del Archivo del Port de Tarragona dipositados en la calle del Mar

FONDO DE ARTE DEL PORT DE TARRAGONA

El objetivo del Fondo de Arte del Port de Tarragona es conservar, catalogar, promocionar, aumentar y exponer las piezas que lo forman.

Está situado en el edificio situado en la calle del Mar, 12. Este edificio está principalmente utilizado como depósito del Fondo del Archivo del Port de Tarragona, y en la planta baja dispone de un espacio donde podemos encontrar algunas de las piezas del Fondo de Arte.



Fondo del Arte del Port de Tarragona en la calle del Mar



Exposició en el Tinglado 1 de los 25 años del Fondo de Arte del Port de Tarragona



Exposición en el Tinglado 2 de Rafael Sanz Lobato (Fotografías 1960 - 2008)



Exposición en el Refugi 1 "100 años de la fiesta y la cabalgata de Reyes Magos de Oriente en Tarragona"



Exposición en el Museo del Port de Tarragona "El retorn de les expedicions"



Exposición en el Tinglado 1 del Archivo del Port de Tarragona "100 anys de tinglados"

Otros espacios lúdicos

El dique de Llevant o Paseo de la Escollera

Es la principal construcción de abrigo y protección del Port y se empezó a construir en 1790 con las piedras extraídas de la cantera de Pons d'Icart, gracias a la fuerza de los presidiarios confinados en la ciudad. En el extremo del dique se colocaba un faro para indicar a los barcos la entrada en la dársena.

Este dique se ha ido ampliando con el paso de los años hasta que en el 2007 se realizó la última ampliación, siendo su longitud final de 4.850 metros. En la actualidad, el dique de Llevant es un espacio urbano habilitado para pasear, ir en bicicleta, patinar o hacer submarinismo en el parque subacuático de la Sociedad de Exploraciones Submarinas.

El barrio de El Serrallo

A finales del siglo XVIII, cuando la Junta de Obras del Puerto proyectó la construcción del barrio de la Marina, en la parte baja de la ciudad, los pescadores que vivían en las barracas de madera situadas cerca de la playa en la que tenían sus barcos de pesca se trasladaron junto a los restos del fortín del Francolí. En el siglo XIX este lugar empezó a recibir el popular nombre de *El Serrallo*, topónimo que hoy en día es utilizado con asiduidad pero cuyo origen se desconoce.

Actualmente, El Serrallo es un núcleo urbano singular en el que destacan el peculiar estilo de vida de los pescadores y los restaurantes que ofrecen al visitante manjares exquisitos con sabor a mar.

El puerto deportivo

El puerto deportivo de Tarragona ofrece al usuario calidad de servicio, ambiente selecto y excelentes características técnicas: 6 m de calado en bocana, 7.000 m² de locales comerciales, 400 amarres y 400 plazas de parking.

El Real Club Náutico de Tarragona

El Real Club Náutico de Tarragona, el más antiguo de España, fue fundado en 1878 por iniciativa de Antoni Escofet, con la colaboración de un grupo de amigos aficionados al remo, que constituyeron el llamado **Club de los Chiflados**, llamado así porque nadie entendía cómo aquellos hombres se divertían remando y navegando como los pescadores. En 1885 el Club celebró las primeras regatas a vela que se organizaban en el Port de Tarragona.

Después de varios cambios de ubicación, en 1991 la Asamblea General de Socios solicitó el título de "Real" para el Club, ofreciendo al rey Juan Carlos I la presidencia de honor. Paralelamente, la entidad negoció con la Autoridad Portuaria la construcción de una dársena destinada a puerto deportivo, independiente del puerto comercial. Finalmente, en 1997 se inauguró la actual sede social.

Los equipos de regata del Club han conseguido muchos éxitos a nivel nacional e internacional, y la Escuela de Vela del Real Club Náutico de Tarragona es una de las más prestigiosas del Mediterráneo. Cada año, el Club obtiene el galardón *Vela de Oro*, que se otorga a los mejores clubs náuticos del país.

Port Tarraco

El puerto deportivo Port Tarraco ofrece un refugio protegido cercano a los principales destinos de cruceros de la costa española, Islas Baleares y el sur de Francia.

Diseñado exclusivamente para súper, mega y giga yates, el puerto deportivo cuenta con 64 amarres de gran calado (desde 30 a 160 m). Las tecnologías, estándares y niveles de seguridad de última generación para los buques visitantes VIP y el exclusivo servicio de conserjería aseguran que la tripulación de cada barco reciba una cálida bienvenida y la asistencia personal que necesite.



14

Seguridad industrial

La seguridad integral y la prevención en los espacios portuarios y en el conjunto de las empresas de la comunidad portuaria son aspectos muy importantes para la APT. Tanto el equipo directivo como el personal de la entidad asumen el **compromiso de proteger la salud y la vida de los integrantes de dicha comunidad, las instalaciones y el medio ambiente**, teniendo como objetivo general garantizar la seguridad en los trabajos y la reducción de los riesgos.

El factor clave para garantizar la seguridad y protección ante los riesgos que se puedan originar por sucesos accidentales, deliberados o ilícitos es la correcta gestión de dicha seguridad. Esto implica la necesidad de conocer el nivel de riesgo asociado a cada actividad portuaria y las consecuencias que pueden derivarse en caso de que se produzca alguna emergencia. Aunque es prácticamente imposible eliminar los riesgos asociados a un proceso, sustancia o actividad, resulta viable reducirlos utilizando métodos de trabajo seguros en su gestión.

Las herramientas principales para garantizar la seguridad en el Port son el **Plan de Autoprotección (PAU)**, revisado durante este año y trasladado a todos los implicados (concesiones, organismos públicos y municipios afectados), y las tareas de elaboración del **Plan de Protección del Port**.

Además, durante este ejercicio la Autoridad Portuaria ha realizado diversos **simulacros y prácticas**, ya sea a iniciativa de las concesiones y/o de la propia APT, en los que se ha logrado una coordinación operativa satisfactoria.



Simulacro de incendio en una grúa en el muelle de Castilla (aplicación del PAU)

Iniciativas realizadas en el 2013

Para seguir garantizando la seguridad en las instalaciones del Port, durante este año se han llevado a cabo las siguientes iniciativas:

- Campaña de divulgación del teléfono de contacto del Centro de Control de Emergencias

La prestación del servicio de control de emergencias del Port de Tarragona, en conformidad con lo establecido en el Real Decreto Legislativo 2/2011, es responsabilidad de la APT y se realiza a través de dos centros de control: el Centro de Control y Vigilancia (CCV) y el Centro de Coordinación de Salvamento de Tarragona (CCS).

En relación a la mejora de la seguridad y protección portuarias, la APT ha finalizado la campaña de divulgación del teléfono de contacto del Centro de Control de Emergencias (900 229 900) e información acerca de las actuaciones principales a llevar a cabo en situaciones de emergencia. Dicha campaña consistió en el **diseño y la instalación de carteles en catalán, castellano e inglés en 40 puntos estratégicos de la zona portuaria y en la entrega de adhesivos divulgativos** de dicho telefono entre las concesiones del recinto portuario.



Contenido del panel informativo en materia de seguridad y protección

- Adquisición de dos cestas de rescate

Con el objeto de aumentar los medios disponibles para actuaciones frente a posibles accidentes y cumplir con la Norma UNE EN 14502-1 se han adquirido **dos cestas de rescate** que han sido facilitadas por la empresa Schwartz Hautmont Construcciones Metálicas, SA. En dichas cestas se ha estampado el logotipo corporativo de la APT y el número de emergencias.



Cestas de rescate

- Adquisición de una ambulancia equipada con soporte vital básico

Se ha adquirido una ambulancia equipada con soporte vital básico, de acuerdo a la adenda del II Convenio de colaboración entre la APT y la Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT), cuyo objeto es garantizar la seguridad en el Port de Tarragona.



Ambulancia con soporte vital básico

- Substitución de las emisoras analógicas de los bomberos del Parc Químic Port por emisoras digitales, en consonancia también con el convenio mencionado anteriormente.



Emisora IC M-23 de ICOM

- Instalación de 2 tomas Storz 150 y 4 tomas racor Barcelona de 70 en los remolcadores que operan en el Port de Tarragona.

Esta medida se ha tomado con el objetivo de unificar los medios de los actores marítimos y terrestres que intervienen en una emergencia.

- Adquisición de 5 equipos homologados de banda marítima para garantizar la calidad de las comunicaciones entre las embarcaciones y el puesto de mando terrestre.



Protección portuaria

El Port de Tarragona es una entidad de intercambio modal marítimo terrestre que, desde el año 2004, lleva a cabo varias **iniciativas de inversión que han supuesto acciones orientadas al cumplimiento de la mejora de la protección de los barcos y de las instalaciones portuarias**, en relación a actos ilícitos deliberados (especialmente el terrorismo y la piratería) o a otros que pueden afectar a la protección del transporte marítimo, a los ciudadanos que lo utilizan y al medio ambiente.

En el marco de estas iniciativas, la APT, como autoridad de protección portuaria, vela por el cumplimiento de la normativa de protección marítima, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del Port.

La identificación de las instalaciones portuarias, su evaluación de protección y la revisión y aprobación del Plan de protección y de sus modificaciones son factores primordiales en la consecución de las actividades de protección. Otra función de la autoridad de protección portuaria es la **identificación de los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias (OPIP)**, que son las figuras principales en el ámbito de protección portuaria y que asumen las tareas y responsabilidades en relación a las instalaciones de gestión directa de la APT y las que están en régimen de concesión.

Seguridad operativa de la actividad portuaria: función de la Policía Portuaria

La Policía Portuaria del Port de Tarragona está formada por 49 profesionales que tienen encomendada la función de garantizar la seguridad operativa de la actividad portuaria.

En consonancia con el **proyecto de mejora y reorientación profesional** que sigue esta organización, durante el 2013 los agentes han realizado **más de 6.000 horas de formación** en el Institut de Seguretat Pública de Catalunya.

La Oficina de Suport, órgano administrativo de la unidad, **se ha consolidado durante este ejercicio como uno de los principales pilares de la organización**. Sus funciones principales son la realización de las gestiones internas y la elaboración de los dispositivos y de la memoria operativa anual.

Por otra parte, se han implantado **dos nuevas unidades especializadas**: la **Unidad de Tráfico** y la **unidad encargada de la vigilancia de la lámina de agua del puerto** que estará formada por 19 policías que actualmente están realizando formación práctica y que dispondrá de las embarcaciones policiales *Lluerna U* y *Llampuga U*.



Embarcación *Llampuga U*



Embarcación *Lluerna U*

Estas nuevas unidades permiten al cuerpo policial ser más efectivo y flexible en la coordinación con otros cuerpos policiales y administraciones y en el cumplimiento de sus funciones habituales.

La constante mejora de la labor profesional de la Policía Portuaria requiere también una mejora en las instalaciones en las que desarrolla su labor, por lo que a principios de 2014 este organismo se trasladará a un **nuevo edificio adaptado a sus nuevas necesidades**.



Futura sede de la Policía Portuaria

Teniendo en cuenta que el escenario de actuación de la Policía Portuaria es diverso y dinámico, la actividad profesional que este cuerpo desarrolla se puede dividir en dos grandes ámbitos:

- **Tareas de carácter preventivo o proactivo**, orientadas a la anticipación en relación a los posibles hechos que puedan afectar a la seguridad o al orden del recinto portuario. En el 2013 se han realizado las siguientes:

- 268 controles de tráfico, destinados a la vigilancia de la potencial distracción de los conductores y de la utilización que estos hacen de los elementos de seguridad pasiva.
- 15 estudios de propuestas de mejora en el ámbito de la circulación y del medio ambiente.
- 129 intervenciones en el ámbito de Policía Asistencial.
- 106 intervenciones en el ámbito de Policía del Medio Ambiente.
- Colaboración con fiscalía de menores en acciones de mediación y formación en el ámbito de la movilidad segura, destinadas a menores que han cometido algún delito contra la seguridad vial.
- 68 colaboraciones con otros cuerpos policiales.
- Presencia en las redes sociales para facilitar información de interés a la comunidad, situándonos dentro del «top 20» de las páginas más visitadas.

- **Tareas de carácter reactivo** en actuaciones relativas a la seguridad y al orden. Las más destacadas en el 2013 han sido:

- 124 intervenciones relacionadas con la seguridad vial y el tráfico.
- 10 asistencias en accidentes laborales.
- Realización y tramitación de 105 diligencias y actas diversas.
- Gestión de 729 denuncias por infracciones a la normativa.
- Elaboración y participación en 105 dispositivos de seguridad y tráfico relacionados con actividades sociales, deportivas, culturales y políticas.
- Participación en 24 simulacros.

Recursos empleados en protección y seguridad en 2013

Total de inversiones y gastos de la APT: 71.697.000 €

Inversión en protección y seguridad: 1.373.130 € (un 1,92% del total)

Gastos en protección y seguridad: 488.884 € (un 0,68% del total)

15

RETOS CONSEGUIDOS EN EL 2013

RETOS CONSEGUIDOS EN EL 2013

- Finalización de las obras de ampliación del muelle de la Química.
- Adquisición de un nuevo escáner de contenedores que incorpora la tecnología más avanzada de Europa.
- Finalización de la primera fase de la terminal ferroviaria intermodal, que incluye dos vías de 750 m de ancho mixto, y ejecución de la segunda.
- Finalización de la tercera ampliación del Punto de Inspección Fronteriza (PIF). Construcción de un nuevo edificio aduanero ubicado en la explanada del muelle de Andalucía y dotado con tres muelles y cámara frigorífica.
- Consolidación de una nueva línea marítima entre el Port de Tarragona y la India impulsada por la naviera ZIM.
- Iniciación del proyecto para impulsar el turismo de cruceros en Tarragona, con la creación de la marca Tarragona Cruise Port.
- Estudio de la patronal PIMEC, en colaboración con el consorcio Casa Asia, para la promoción del Port de Tarragona en China y la detección de oportunidades y nichos comerciales a desarrollar.
- Crecimiento del 10% en el tráfico de vehículos.
- Finalización de las gestiones para la creación del clúster químico de Tarragona ChemMed.
- Realización del primer simulacro de emergencia química del Estado.
- Reducción de un 10% del consumo energético.
- Instauración de la herramienta telemática EXTES (Expediciones de Transportes Especiales).
- Adquisición de una embarcación para la Policía Portuaria, equipada para realizar funciones de protección, seguridad, control del medio ambiente y operativa portuaria.
- Auditoria de la LOPD favorable y conforme con los requisitos exigidos legalmente.
- Homologación del Plan de Autoprotección (PAU) del Port por la Comisión de Protección Civil de Cataluña.
- Convenio de colaboración con la fundación Tarragona 2017 Smart Mediterranean City (TSMC) para la realización de actividades que impulsen la apuesta de Tarragona como ciudad inteligente, sostenible y creativa, en el marco del modelo de las «*smart cities*».
- Consolidación del Port como puerto piloto en la guía de eficiencia energética de Puertos del Estado.
- Implementación en la Autoridad Portuaria de la Intranet.
- Certificación de Gestión de Calidad ISO 9001.
- Obtención del Referencial de Servicio de Ayudas a la Navegación, certificado por AENOR, por tercer año consecutivo.
- Digitalización del Archivo del Port.
- Instalación de un nuevo servicio de consulta sobre el estado aduanero de las mercancías depositadas en el recinto portuario (en tiempo real) incluido en el sistema Vía Portus.
- Finalización de la completa instauración del sistema «Levante sin papeles» aplicado a la importación en el Port de Tarragona, una vez que se han añadido el T2L o Justificante de Estatuto Comunitario y el documento de Tránsitos de Expedición (TEX).



TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

INDICADOR
Presentación
Misión
Visión
Valores del puerto
Principales retos y objetivos de sostenibilidad
I_01 Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la competencia, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el Puerto de Valencia).
I_02 Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia y el Consejo de Administración.
I_03 Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones.
I_04 Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como son la gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.
I_05 Existencia de comité de dirección y su estructura.
I_06 Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.
I_07 Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo de gestión. Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua, concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.
I_08 Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.
I_09 Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas, y fines a los que sirve.
I_10 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas, por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total.
I_11 <i>Hinterland</i> y <i>foreland</i> . Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que se originan o destinan al puerto.
I_12 Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.
I_13 Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se benefician del puerto.

	GRADO DE INFORMACIÓN			CAPÍTULO
	TOTAL	PARCIAL	PENDIENTE	
	–			Saludo del presidente
	–			Capítulo 1
	–			Capítulo 1
	–			Capítulo 1
	–			Capítulo 15 y saludo del presidente
titularidad, el marco de el Texto Refundido de la Ley de	–			Capítulo 1
residencia, la Dirección y el Consejo	–			Capítulo 1
iones representados en el mismo.	–			Capítulo 1
varia, como pueden ser sistemas de	–			Capítulo 1
	–			Capitulo 1
de Navegación y Puerto, el Comité	–			Capitulo 1
delo del tipo “land lord”. a abrigada, superficie para	–			Capitulo 3
	–			Capítulo 7
sticas (ZAL), puerto seco, etc. y			–	–
s movidas, total de toneladas por	–			Capítulo 10
que suponen el 70% del tráfico del	–			Capítulo 8
urado.	–			Capítulo 10
apoyan en el puerto para su	–			Capítulo 12

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

I_14	Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipo de cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.
I_15	Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de explotación propia.
I_16	Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.
I_17	Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías.
I_18	Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador de servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar y los aspectos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos informativos sectoriales, etc.
I_19	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicios prestados a la mercancía.
I_20	Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a las mejoras en la calidad del servicio prevista en el artículo 245 del RDL 2/2011. Volumen de tráfico que representa.
I_21	Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias de los usuarios finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.
I_22	Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como de las adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de coordinación funcional y de gestión comercial.
I_23	Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende por carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).
I_24	Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general.
I_25	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.
I_26	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.
I_27	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.
I_28	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.
I_29	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa.

os de servicios, describiendo para Autoridad Portuaria en la regulación	–			Capítulo 5
licencia.	–			Capítulo 5
	–			Capítulo 5
mercancías concesionadas o	–			Capítulo 10
erador que desee prestar er en el puerto y los mecanismos reguladores de servicios, jornadas	–			Capítulo 5
o y el rendimiento de los servicios	–			Capítulo 1
bonificación para incentivar esentan dichas empresas.	–			Capítulo 5
gerencias procedentes de clientes or el puerto.	–			Capítulo 5
descripción de las estrategias la infraestructura, de la	–			Capítulos 3 y 7
ende mediante la operativa de	–			En 2013 no se han realizado
il, en relación con el tráfico marítima que entra y sale en el marítima import-export.	–			Capítulo 10
	–			Capítulo 1
	–			Capítulo 1
	–			Capítulo 5
		–		Capítulo 12
participa activamente.	–			Capítulo 8

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

I_30 Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto, sus objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.

I_31 Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y gastos de explotación.

I_32 Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.

I_33 Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y las instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

I_34 Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

I_35 Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

I_36 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partes que conforman.

I_37 Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partes que conforman.

cuerto. Referencia a los sectores	–			Capítulo 8
y como porcentaje en relación a	–			Capítulo 10
destinados a optimizar la gestión ores.	–			Capítulo 5
s y logros de los mismos, e o: gastos e inversiones, expresados Portuaria.	–			Capítulo 9
omovidos o apoyados por la en euros y como porcentajes			–	–
económicos totales dedicados a al de gastos e inversiones de la	–			Capítulo 13/Total gastos e inversiones: 703.486 €
resados como totales en euros y as partidas o iniciativas que los	–			Capítulo 14
omo totales en euros y como rtidas o iniciativas que los	–			Inversiones: 4.701 € (0,01%) Gastos: 415.492 € (0,58%). Total gastos e inversiones APT: 71.697.000 €

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN ECONÓMICA

INDICADOR
Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en aspectos como la estabilidad financiera, la eficiencia en la explotación de los recursos disponibles.
E_01 Rentabilidad sobre activos, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos totales (según definición del artículo 1.4 de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010).
E_02 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas a toneladas movidas y del porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (diciembre).
E_03 Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{Amortización de la deuda} + \text{Intereses}) / \text{Cash Flow}$.
E_04 Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años, expresado en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el total de activos (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010).
E_05 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.
E_06 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.
E_07 Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.
E_08 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la renovación de activos, expresada como la relación anual respecto de los activos netos medios (según definición de artículo 1.4.b de la Ley 33/2010 que modifica la Ley 48/2003).
E_09 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, expresados como porcentaje de ellos respecto de la cifra neta de negocio.
E_10 Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de muelle caracterizada como uso comercial.
E_11 Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.

	GRADO DE INFORMACIÓN			CAPÍTULO
	TOTAL	PARCIAL	PENDIENTE	
En materia económica, en relación a				
los medios, de acuerdo con la	–			Capítulo 10
las movidas, del ratio EBIDTA frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de	–			Capítulo 10/En el cálculo del EBIDTA, esta AP también ha eliminado la partida de «Otros resultados», en la que se ha imputado en este ejercicio la contingencia tarifaria, tanto la dotación como la imputación del derecho de cobro de la dotación establecida por el Ministerio de Economía y Hacienda para hacer frente a los pagos relacionados
	–			Capítulo 10
de los años los cuales puedan ser puestos como activos netos medios (según	–			Terrenos sin actividad (23.594.392 €)/Activos totales (432.567.250 €)/Ratio (5,45%)
de explotación.	–			Capítulo 10
relacionada en relación al <i>Cash-Flow</i> .	–			Capítulo 10
de cargo de la Autoridad Portuaria.	–			11.322.000 € de inversión privada y 25.766.920 € de inversión pública total
de la evolución del volumen de inversión en infraestructura (según la Ley 48/2003).	–			Capítulo 10
de la inversión, así como porcentaje de cada uno	–			Capítulo 10
de la inversión en servicio terrestre	–			Capítulo 10
de la inversión en activo. Entendiendo por muelle	–			Capítulo 10

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN ECONÓMICA

E_12: Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado

E_13: Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).

E_14: Estimación del numero de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

E_15: Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodos para realizar dicha estimación.

o (plantilla media anual).	-			Capítulo 10/Para el cálculo del resultado del ejercicio después de impuestos se ha excluido el deterioro y resultado para alienaciones de inmovilizado y otros resultados que tienen carácter extraordinario, así como el Fondo de Compensación Interportuario aportado y recibido
	-			Capítulo 10
o referencia al estudio y		-		Capítulo 12
lología que se haya seguido para			-	-

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN SOCIAL

INDICADOR
Principales retos, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la autoridad portuaria en aspectos como retribución, formación, seguridad laboral, y comunicación interna.
S_01: Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.
S_02: Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción.
S_03: Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al ser mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.
S_04: Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.
S_05: Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.
S_06: Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de I de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.).
S_07: Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de
S_08: Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de d
S_09: Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de actualmente en vigor).
S_10: Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.
S_11: Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de traba
S_12: Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.
S_13: Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.
S_14: Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (I.F.), expresado como la relación del número de en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como: $IF = (\text{n}^\circ \text{ total de acci} / \text{trabajadas}) \times 10^6$
S_15: Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (I.G.), expresado como la relación del número d días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, $(\text{jornadas perdidas por accidente} / \text{n}^\circ \text{ horas trabajadas}) \times 10^3$ En caso de que se hayan producido accidentes informar sobre las causas del mismo, y, en su caso, de las posi prevenir dicho tipo de accidente en el futuro.

	GRADO DE INFORMACIÓN			CAPÍTULO
	TOTAL	PARCIAL	PENDIENTE	
materia de recursos humanos, en				
	–			Capítulo 2
cómputo de trabajadores	–			Capítulo 2
servicio de policía, personal de	–			Capítulo 2
	–			Capítulo 2
	–			Capítulo 2
la Autoridad Portuaria (sistemas	–			Capítulo 2
dentro y fuera de convenio.	–			91,30% (84,85% de dentro de convenio y 92,39% de fuera de convenio)
dentro y fuera de convenio.	–			Capítulo 2
de acuerdo con el convenio colectivo	–			35 programas formativos competenciales (24,31% del total de acciones formativas)
	–			Capítulo 2
trabajadores fuera de convenio.	–			Capítulo 2
	–			Capítulo 2
	–			Capítulo 2
de accidentes con baja registrados trabajadores con baja/nº de horas	–			Capítulo 12
de jornadas perdidas (número de calculado como: I.G. = (nº de acciones adoptadas para	–			Capítulo 12

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN SOCIAL

<p>S_16: Evolución del índice absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos de trabajadores, calculado como: $I.A. = (n^\circ \text{ de días naturales perdidos por baja} \times 100) / (n^\circ \text{ de trabajadores de asistencia})$ se seguirán los criterios establecidos en el artículo 52.2 del estatuto de los trabajadores.</p>
<p>S_17: Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores.</p>
<p>S_18: Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de prevención de riesgos laborales.</p>
<p>S_19: Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.</p>
<p>S_20: Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad, prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión.</p>
<p>S_21: Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria para la prevención de riesgos laborales dentro del puerto.</p>
<p>S_22: Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros con autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales.</p>
<p>S_23: Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas y dirigidas a la comunidad portuaria.</p>
<p>S_24: Acciones de la autoridad portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados, licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones de promoción de servicios.</p>

dos por baja, respecto del número (es x 365). En el cómputo de faltas	-			Capítulo 12
de horas de formación dividido por	-			0,77 horas
ería de protección.	-			101 seguridad/3 protección
iones marítimas de pasajeros y			-	-
y formación, dentro en pliegos de n o autorización.		-		Capítulo 12
ad portuaria en materia de	-			Capítulo 12
eros en régimen de concesión o s que disponen de sistema OHSAS.			-	-
as por la autoridad portuaria,	-			Capítulo 14
(entre otras: condiciones en las es concretas en zonas comunes).	-			Instalación de rampas en diversos edificios e instalaciones según lo previsto por la ley

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN AMBIENTAL

INDICADOR
<p>Descripción de los principales problemas, iniciativas de gestión y programas de actuación promovidos por la Autoridad Portuaria en materia medioambiental, en relación a temas como integración de consideraciones ambientales en planes directores, iniciativas medioambientales por parte de la comunidad portuaria, monitorización y seguimiento de aspectos ambientales, gestión de residuos ambientales ligados a la actividad portuaria, e impulso a iniciativas de ecoeficiencia.</p>
<p>A_01: Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento del sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.</p>
<p>A_02: Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Este concepto incluye gastos asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales relacionados con el tráfico y a la actividad del puerto.</p>
<p>A_03: Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como euros por metro cuadrado de zona de servicio.</p>
<p>A_04: Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria en materia ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.</p>
<p>A_05: Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones de CO₂ que puedan ser: construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria pesada, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de mercancías u otras ligadas a la actividad portuaria.</p>
<p>A_06: Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de CO₂ del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.</p>
<p>A_07: Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones de CO₂ en el conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de planes de control del la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales en la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.</p>
<p>A_08: Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de las medidas de mejora de la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos de medición de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los tipos de mediciones continuas o en diferido y la zona donde se ubican.</p>

	GRADO DE INFORMACIÓN			CAPÍTULO
	TOTAL	PARCIAL	PENDIENTE	
Autoridad Portuaria en materia de impulso de buenas prácticas y gestión de los principales aspectos				
Actualización y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental conforme a la norma ISO 14001:2004 o a la certificación PERS, en la Autoridad Portuaria.		–		inversiones SGA: 0 €/Gastos SGA: 957,60 €
Medidas preventivas expresadas como totales en el presupuesto que comprende gastos e inversiones en aspectos ambientales ligados al puerto		–		Inversiones caracterización MA: 4.701 €/Gastos caracterización MA: 55.747 €
Costes expresados como miles de euros por metro cuadrado	–			Gastos limpieza terrestre (259.524 €)/Gastos limpieza lámina agua (26.980 €)
Personal de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental	–			Capítulo 11/Formulario
Medidas preventivas de emisiones significativas Como consecuencia de la actividad ligada a la operativa portuaria, como el almacenamiento de gránulos sólidos, u otros	–			Capítulo 11/Formulario
Medidas preventivas de la Autoridad Portuaria, procedentes de la gestión de emisiones de polvo o a la calidad del aire	–			Capítulo 11 (2010: 0 quejas, 2011: 2 quejas y 2012: 4 quejas)
Medidas preventivas ligadas a la actividad del puerto de cumplimiento de normas ambientales, como las limitaciones a la actividad portuaria	–			Capítulo 11/Formulario
Medidas preventivas de la operativa portuaria sobre el uso de equipos operativos de seguimiento de parámetros medidos, si miden en el puerto	–			Capítulo 11/Formulario

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN AMBIENTAL

<p>A_09: Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de días por encima del límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas suspendidas, dióxido de nitrógeno y óxidos de azufre.</p>
<p>A_10: Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido de gránulos sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades portuarias.</p>
<p>A_11: Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos en el conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimiento, red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se tratarán aquellas medidas que de modo expeditivo controlen el hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto.</p>
<p>A_12: Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que surjan de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.</p>
<p>A_13: Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales cuando las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuando no cuentan con autorización de vertido.</p>
<p>A_14: Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales.</p>
<p>A_15: Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y porcentaje de cumplimiento al año.</p>
<p>A_16: Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.</p>
<p>A_17: Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.</p>
<p>A_18: Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen el mayor impacto ambiental.</p>
<p>A_19: Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de actividades portuarias. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.</p>
<p>A_20: Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción.</p>
<p>A_21: Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre actividades portuarias raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria.</p>
<p>A_22: Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, o reciclados.</p>
<p>A_23: Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puertos pesqueros (artes de pesca, embalajes), movimiento de gránulos sólidos (restos de mercancía tras la operativa portuaria), mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.</p>

numero de superaciones del valor PM, partículas sedimentables,	–			Capítulo 11/Formulario
en impacto significativo en la de vertido urbano, operativa con del puerto.	–			Capítulo 11/Formulario
os ligados a la actividad del enimientos controlados, mejoras de proceso estén reflejadas en el plan	–			Capítulo 11/Formulario
de no sean resultado de	–			Capítulo 11/Formulario
residuales. Se entenderá que entenen con la correspondiente	–			Capítulo 11/Formulario
uviales.	–			Capítulo 11/Formulario
eso de flotantes recogidos en el	–			Capítulo 11/Formulario
ntal (PICCMA).	–			Capítulo 11/Formulario
ores de los que es titular la	–			Capítulo 11/Formulario
emisiones acústicas significativas.	–			Capítulo 11/Formulario
os de interés del puerto la actividad portuaria.	–			Capítulo 11/Formulario
n acústica.	–			Capítulo 11/Formulario
obre focos de ruido identificados a	–			Capítulo 11/Formulario
desglosados por tipo de residuos.	–			Capítulo 11/Formulario
rto, tales como actividades)a), zonas lúdicas, tareas de	–			Capítulo 11/Formulario

TABLA DE INDICADORES DE DIMENSIÓN AMBIENTAL

<p>A_24: Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad limpia, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.</p>
<p>A_25: Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España (materias expresados como $[(\text{metros cúbicos de material dragado tipos II y III}) / (\text{metros cúbicos totales de material dragado})]$</p>
<p>A_26: Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del puerto (ZEPA, BIC, Ramsar).</p>
<p>A_27: Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.</p>
<p>A_28: Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria y euros del coste de dichas actuaciones.</p>
<p>A_29: Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio que es ocupada por instalaciones propias o en régimen de concesión o autorización.</p>
<p>A_30: Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria (instalaciones propias) y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión es propia de la Autoridad Portuaria o está externalizada.</p>
<p>A_31: Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada como porcentaje de aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.</p>
<p>A_32: Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de alumbrado de zonas de servicio común, expresado como Kwh totales y como Kwh totales por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio.</p>
<p>A_33: Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural) de la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio.</p>
<p>A_34: Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en instalaciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.</p>
<p>A_35: Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, según superficie ocupada -, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o con licencia de actividad por volumen de facturación -, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001 o que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad".</p>

...d portuaria. Existencia de puntos	–			Capítulo 11/Formulario
...iales de categorías II y III) ...gado]] x 100.	–			$1,29\% = (15.078,52 \text{ m}^3 \text{ tipo II} + 0,00 \text{ m}^3 \text{ tipo III}) / (1.165.417,72 \text{ m}^3 \text{ totales})$
...ominio público portuario: LIC,	–			Capítulo 11/Formulario
...rticular, la disponibilidad de	–			Capítulo 11/Formulario
...dad Portuaria, y valoración en	–			Capítulo 11/Formulario
...instalaciones activas, ya sean estas	–			81,04%
...a, expresado como metros cúbicos ...n de la red recae en la Autoridad	–			Capítulo 11/Formulario
...la en tanto por ciento, para	–			Capítulo 11/Formulario
...es de la Autoridad Portuaria y ...o de zona de servicio.	–			Capítulo 11/Formulario
...gas natural, etc.), empleado por la ...por metro cuadrado de zona de	–			Capítulo 11/Formulario
...los pliegos de prescripciones ...ón.	–			Capítulo 11/Formulario
...úmero total y porcentaje de ...ización - ponderado en su caso ...ncomerciales - ponderado en su caso ...ISO 14001:2004 con un alcance	–			Capítulo 11/Formulario



Passeig de l'Escullera s/n
43004 Tarragona
Tel.: (+34) 977 259 400
sac@porttarragona.cat
www.porttarragona.cat