



# MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2014



 Port de Tarragona



[www.porttarragona.cat](http://www.porttarragona.cat)



# 2014 Memoria de sostenibilidad

## Port de Tarragona

### Introducción

---

Mensaje del presidente	8
------------------------	---

### La Autoridad Portuaria de Tarragona

---

Órganos de gobierno y de gestión	14
Estrategia de sostenibilidad	18
Servicios	20
Calidad del servicio	24

### Tráfico, seguridad y protección portuaria

---

Evolución del tráfico	34
Seguridad y protección portuaria	54

### Infraestructuras y obras

---

Instalaciones y características técnicas	66
Iniciativas de promoción logística	78
Infraestructura en ejecución y obras	80

### Resultados económicos

---

Situación económica financiera	96
Inversiones	102
Valor generado y productividad	103

## Área social

---

Empleo	108
Comunicación interna y participación	112
Formación y desarrollo profesional	114
Igualdad de oportunidades y diversidad	118
Seguridad y salud en el trabajo	120

## Ámbito de sostenibilidad ambiental

---

Estrategia de sostenibilidad y gestión ambiental	126
Control de los vertidos y calidad de las aguas	129
Calidad del aire y control de emisiones	133
Ruidos	136
Gestión de residuos	137
Ecoeficiencia y diversidad	140

## Mercados y negocio

---

Impulso comercial	148
Proyectos de futuro	154
Promoción de la Comunidad Portuaria	156

## Port y ciudad

---

162

## Comunicación

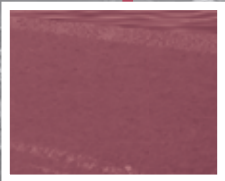
---

Comunicación corporativa	176
Un año en imágenes	181

## Índice de indicadores

---

187





An aerial photograph of a coastal industrial and port area, rendered in a monochromatic blue-grey color. The scene shows a large body of water with several ships, including a prominent white cruise ship docked at a pier. In the background, there are numerous industrial buildings, storage tanks, and cranes. The foreground features a city street with buildings and a railway track. A large white rectangular box is superimposed over the middle of the image, containing the word 'INTRODUCCIÓN' in bold, white, uppercase letters.

# INTRODUCCIÓN

## MENSAJE DEL PRESIDENTE

El Port de Tarragona sigue creciendo y se consolida como un puerto referente en el Mediterráneo que contribuye al desarrollo económico y productivo del país. Este 2014 hemos seguido trabajando en las cinco líneas estratégicas de crecimiento: la proyección internacional, la diversificación de tráfico, la inversión en infraestructuras portuarias, la sostenibilidad y la apuesta por el proyecto de cruceros.

Sin duda, un elemento clave para potenciar la proyección internacional de Tarragona es la apuesta decidida por la intermodalidad, con una estrategia intermodal ferroviaria en la que estamos inmersos desde hace más de un año, que garantizará un máximo posicionamiento en el Mediterráneo. La terminal ferroviaria intermodal y la Zona de Actividades Logísticas son algunas de las principales infraestructuras internas en las que trabajamos para dar un impulso a la actividad logística de Tarragona.

Los tráfico registrados durante este ejercicio son positivos y reflejan una tendencia de crecimiento. El Port de Tarragona cierra el 2014 con un movimiento de más de 31 millones de toneladas, un crecimiento de aproximadamente el 11,5%, respecto al 2013. Además, somos uno de los puertos que ha registrado un mayor incremento en términos de tráfico en valor absoluto; estas cifras nos indican que trabajamos en la buena dirección y hacen patente que el Port de Tarragona mantiene su protagonismo en el conjunto de los puertos españoles.

Asimismo y por lo que respecta a los tráfico, este año se ha registrado un impulso en los tráfico tradicionales como son los graneles líquidos, y, en especial, el crecimiento ha sido muy destacado en los graneles sólidos, donde el Port de Tarragona ha sido el puerto que ha alcanzado un mayor incremento en este tipo de tráfico. La carga general también marca una tendencia de incremento positiva, y, en concreto, la importación y exportación de contenedores con destinos a los mercados internacionales.

Por otro lado, creo que es importante hacer referencia a una serie de acciones comerciales y de gestión que han marcado este año y que, sin duda, permiten prever algunos de los ejes que definirán el próximo 2015.

En materia de inversiones e infraestructuras, este 2014 ha sido un año clave por la inauguración de la ampliación del muelle de la Química, una obra estratégica que sitúa al Port de Tarragona como uno de los grandes puertos del







Mediterráneo en el sector de los productos químicos y petroquímicos, y referente en el sur de Europa. Asimismo, el 2014 es el año de la constitución de ChemMed Tarragona, el primer clúster químico del Mediterráneo, impulsado con la Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT).

Este 2014 ha sido el año en el que se ha inaugurado el escáner de contenedores del Punto de Inspección Aduanera del Port de Tarragona, con lo que se ha agilizado el tráfico de contenedores en las instalaciones portuarias, a la vez que ha aumentado la competitividad de nuestra infraestructura portuaria a nivel internacional.

Pero tan decisivas como estas obras son las actuaciones en torno al proyecto del ancho de vía internacional, entre Vila-seca y Castellbisbal, que debe facilitar la conexión nuestro puerto y la industria química con el centro de Europa.

Durante este 2014, el Port de Tarragona también ha centrado esfuerzos en el sector de los cruceros y en materia de sostenibilidad. Así, la marca Tarragona Cruise Port Costa Daurada pone de manifiesto la apuesta firme de Tarragona para convertirse en un destino regular de cruceros.

En relación a la sostenibilidad, este año hemos impulsado una serie de acciones encaminadas a la eficiencia energética y en beneficio del medio ambiente, unos proyectos con una clara continuidad para los próximos años. El Port de Tarragona es puerto piloto en la Guía de Eficiencia Energética de Puertos del Estado; se ha puesta en marcha un nuevo servicio de limpieza de la lámina de agua con una nueva embarcación que mejora la eficiencia operativa; se ha desarrollado un sistema de gestión de la energía para todas las instalaciones que gestiona la Autoridad Portuaria basado en la norma ISO 50001, que se integrará en el sistema de gestión ambiental (SGA) existente en la Autoridad Portuaria de Tarragona. También se ha impulsado conjuntamente con el Ayuntamiento de Tarragona una red de control ambiental que podrá consultarse en tiempo real.

Finalmente, me gustaría destacar el trabajo y la dedicación de la Comunidad Portuaria de Tarragona, quienes contribuyen a que el Port de Tarragona se haya consolidado como uno de los puertos más importantes del Estado. Trabajamos conjuntamente en un marco de cohesión para favorecer el crecimiento económico y el compromiso con el entorno social y económico.

**Josep Andreu i Figueras**



**LA AUTORIDAD  
PORTUARIA  
DE TARRAGONA**

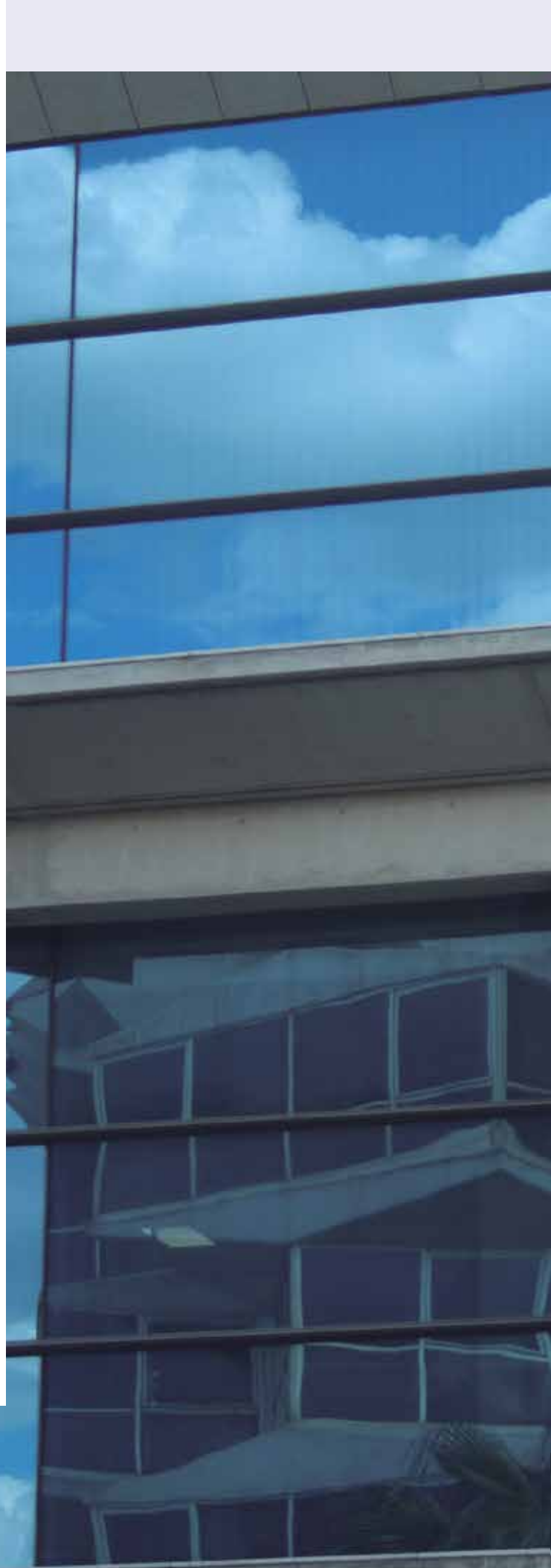


La Autoridad Portuaria de Tarragona (APT) es un organismo público dependiente del Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, cuya función es la gestión del Port de Tarragona. Tiene personalidad jurídica y patrimonio propio, así como plena capacidad de obrar independiente del Estado. Su actuación 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.

La APT se rige por 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). Entre sus funciones y competencias destacan:

- ◇ La prestación y gestión de los servicios necesarios para lograr que los usuarios desarrollen su actividad en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad.
- ◇ La ordenación de la zona de servicio del Port y de los usos portuarios.
- ◇ La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto y de las señales marítimas.
- ◇ La provisión del suelo y de las infraestructuras adecuadas a los operadores de la Comunidad Portuaria, según lo establecido en la norma aplicable.
- ◇ La gestión económica del patrimonio y de los recursos del puerto.
- ◇ El fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- ◇ La coordinación de las operaciones de las distintas modalidades de transporte en el espacio portuario.

I\_01



## 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.**

### VALORES

**Liderazgo. Ser ejemplo y referente. Ser conciliadores.**

**Integridad de criterios (honestidad, rectitud ética y dignidad).**

**Responsabilidad social corporativa.**

**Equipo humano eficiente y comprometido.**

**Transparencia y accesibilidad de información para los diferentes agentes implicados.**

**Orientación a la satisfacción del cliente.**

**Excelencia operativa en las actividades diarias, con una prestación de servicios de calidad y competitiva dentro del Sistema Portuario.**

**Innovación tecnológica y de gestión.**

**Respeto y cuidado del entorno medioambiental y contribución al desarrollo sostenible.**

**Cumplimiento de compromisos y mejora continua.**

**Compromiso social con la ciudad y el entorno socioeconómico del Port.**

### VISIÓN

**Consolidar el liderazgo en el sistema portuario en tráficos de graneles líquidos y sólidos.**

**Desarrollar la estrategia para convertir el Port en puerto logístico de referencia que sea impulsor del polo logístico del sudoeste europeo.**

**Ser una referencia intermodal y de integración en los programas de Autopistas del Mar.**

**Ser reconocida por su importancia en la actividad económica de Cataluña y del Valle del Ebro.**



El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Tarragona es el órgano máximo de decisión de nuestra institución y asegura su carácter plural con la presencia de miembros de todas las administraciones y sectores económicos que tienen relación con la actividad portuaria, tal y como establece el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

COMPOSICIÓN

Josep Andreu i Figueras  
**Presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT)**

**En representación de la Generalidad de Cataluña**

Joan Pedrerol Gallego (hasta enero 2014)  
 Josep F. Font Mañez (a partir junio 2014)

**Representante 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**

Óscar Villar Serrano

**Capitán Marítimo de Tarragona**

Ruth Álvarez Vinagre (hasta enero 2014)

David Francisco Blanco (a partir febrero 2014)

**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 Poblet i 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**

Isaac Sanromà Ortega

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

Albert Abelló Hierro

**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 Perelló

**Secretario general de la Unión Intercomarcal de las Comarcas Tarraconenses de CCOO**

**Miembros con voz / sin 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)**

## La Presidencia

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.

## La Dirección General

El director general 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.

I\_02 I\_03 S\_05

## 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

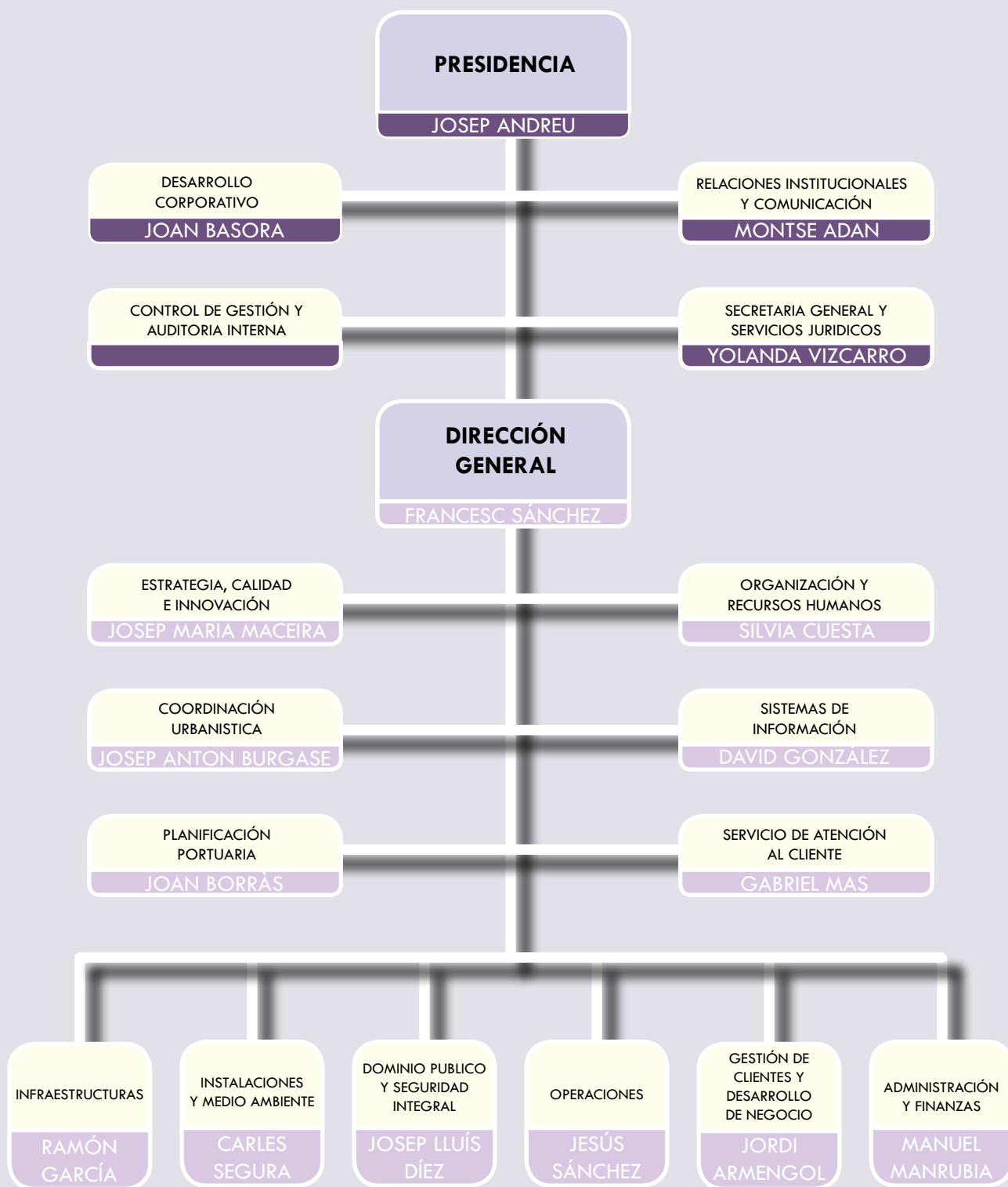
Es un órgano de dirección integrado por los miembros del Comité Ejecutivo, los directores de Estrategia, Calidad e Innovación, Planificación Portuaria y Coordinación Urbanística, la jefa del Departamento de Calidad y Planificación y la jefa del Departamento de Estudios e Innovación. El Comité Directivo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



# ORGANIGRAMA





## COMITÉS TÉCNICOS SECTORIALES DE APOYO AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

### 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 a su desarrollo.

### 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 calidad 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 CONSULTIVO DE PROTECCIÓN DEL PORT

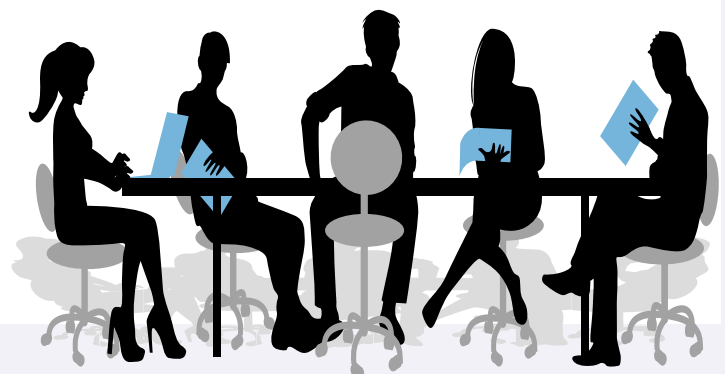
El Consejo de Administración de la APT constituyó el Comité Consultivo de Protección del Port de Tarragona el 16 de diciembre de 2008. Este Comité está integrado por miembros representantes de la propia Autoridad Portuaria y miembros representantes designados de diferentes administraciones: Marítima, 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:

- 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.
- Colaborar en la programación y el desarrollo de los ejercicios y prácticas de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos.

I\_06



## ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

La estrategia de sostenibilidad de la APT se integra dentro de las líneas estratégicas que ha diseñado el Port de Tarragona para incrementar la competitividad y liderar el futuro de la Comunidad Portuaria que pasa por una mejora de las infraestructuras, nuevos servicios, proyección internacional y satisfacción del cliente.

Aunar dicha estrategia con el crecimiento diversificado y de valor añadido, la captación del tráfico de cruceros, el desarrollo de las infraestructuras portuarias y servicios logísticos, la integración con el entorno y desarrollo sostenible y la proyección internacional son los ejes que vertebran las líneas estratégicas del Port.



Uno de los principales retos de sostenibilidad es mantener una comunicación activa y transparente con todos sus grupos de interés, difundiendo su estrategia de responsabilidad social corporativa y su desempeño en materia económica, social y ambiental, con el fin de ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades y expectativas de todos sus grupos de interés para continuar potenciando los tráficos tradicionales así como fomentar la internacionalización y diversificación de otros nuevos tráficos, de manera que las operaciones y servicios portuarios se realicen de un modo más eficiente, sostenible y seguro.

retos de mantener una comunicación activa y transparente con todos sus grupos de interés,

la APT en materia de sostenibilidad es una comunicación activa y transparente con todos sus grupos de interés,

La estrategia de sostenibilidad sigue centrada en consolidar un modelo de desarrollo sostenible, de acuerdo con la legislación: el control de las operativas, la reducción en el consumo de energía eléctrica, las certificaciones ISO, la mejora de la vigilancia y respuesta a episodios de contaminación marina en el marco del Plan Interior Marítimo, la reducción residuos sólidos urbanos, la obtención de la certificación ECoPort, etc.

Asimismo la sostenibilidad económica persigue la ética empresarial con la transparencia (Datos abiertos), el crecimiento de tráficos y la autosuficiencia económica. Y en cuanto a los servicios portuarios persigue la eficiencia operativa, la seguridad, adecuadas infraestructuras (ampliación del muelle de la Química),

mientras que la sostenibilidad social persigue la ausencia de discriminación la igualdad de oportunidades, las prestaciones sociales y la creación de puestos de trabajo (convocatorias públicas y Bolsa de Trabajo de la Comunidad Portuaria).

Como ya se ha comentado en memorias anteriores, los grupos de interés (stakeholders) de la APT son el personal de la organización, clientes y usuarios, las Administraciones públicas y la sociedad.

En relación con sus grupos de interés prioritarios, la APT ha recogido y analizado a lo largo de los últimos años las peticiones de información, sugerencias y aportaciones recibidas a través de los diferentes medios de comunicación y atención que la entidad mantiene a disposición de los usuarios del puerto, como son el Servicio de Atención al Cliente, la página web, encuestas de satisfacción, reuniones con representantes de las diferentes partes interesadas, etc. A partir de dicho análisis se identificaron los principales aspectos de interés e inquietudes de dichos grupos:



I\_25

COMPROMISO CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

**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

**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

**Personal**

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

**Administraciones públicas**

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

I\_27

Los principales retos y objetivos de sostenibilidad en relación con la eficiencia operativa y calidad de servicios prestados en 2014:

- Estudio bienal de clientes y usuarios del Port de Tarragona
- Revisión del sistema de calidad de la APT hacia la Comunidad Portuaria: Plan de mejora de los indicadores
- Revisión y aprobación del referencial de calidad para el tráfico de graneles
- Plan de seguimiento y control de los referenciales específicos de Calidad del puerto de Tarragona. Sistematización de las Comisiones.
- Apoyo a las terminales y servicios portuarios certificados en el proceso de auditoría.
- Fases iniciales de la actualización de los instrumentos de planificación Plan Director y DEUP.
- Inicio del desarrollo de la ZAL y de las terminales logísticas en el Port de Tarragona y en la zona centro de España

I\_26



## SERVICIOS

La APT gestiona diferentes servicios, junto con los operadores, con el objetivo de facilitar un óptimo y sostenible desarrollo de la operativa así como de la infraestructura portuaria. Los servicios que se prestan en el Port de Tarragona comprenden los servicios generales, los servicios portuarios, servicios comerciales y servicios de señalización marítimos. Los servicios comerciales son prestados por empresas externas, en régimen de libre competencia, mediante autorización o licencia mientras que los de señalización marítima son servicios prestados directamente por la APT.

La APT está certificada en las normas UNE-EN-ISO 9001/2008 y UNE EN ISO 14001:2009. Como objetivo de prestación de servicios al buque y a la mercancía y de los diferentes subprocesos, se han establecido una serie de indicadores para conocer si los servicios se están prestando en las condiciones de calidad y seguridad de acuerdo con los estándares fijados. Esto permite adoptar las medidas oportunas para corregir cualquier desviación que pudiera presentarse.

## SERVICIOS GENERALES

La gestión de los servicios generales prestados por la APT comprenden la ordenación, coordinación y control de tráfico portuario tanto marítimo como terrestre, coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos comerciales, servicio de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación, servicio de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, servicio de alumbrado en las zonas comunes, servicio de limpieza en las zonas de tierra y agua, servicios de prevención y control de emergencias, y gestión de la ejecución de las obras en el ámbito portuario. La prestación de los servicios generales en la zona de servicio del puerto se rige por la Ley de Puertos y de la Marina Mercante.



## SERVICIOS PORTUARIOS

Los servicios portuarios de practicaje, remolque, amarre, desamarre o de manipulación de mercancías son prestados por empresas privadas que cuentan con medios humanos y técnicos, bajo el sistema de gestión portuario de land lord, donde el Port de Tarragona facilita a los operadores de espacio e infraestructuras portuarias básica y regula las operaciones desarrolladas en el puerto.

De acuerdo con el art. 108 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, se consideran servicios portuarios los servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque y servicio de amarre y desamarre), servicios al pasaje, servicios de manipulación de mercancías y servicio Marpol. El servicio de señalización marítima es un servicio prestado directamente por la APT.

La Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, regula la prestación de estos servicios a través de la aprobación de las prescripciones particulares. El cumplimiento, que incluyen los recursos humanos y materiales con los que el prestador ha de afrontar su función que da lugar al otorgamiento de una licencia para prestar el servicio.

Las actividades autorizadas a operar en el puerto en régimen de concesión o autorización, incluidos los servicios portuarios básicos (remolque, amarre, estiba, practicaje y recogida de residuos de los buques) están reguladas por condicionados y pliegos reguladores donde además de las garantías en el servicio, que incluyen regulaciones de carácter ambiental, de seguridad y de prevención de riesgos laborales, incorporando obligaciones derivadas de nuestros sistemas de gestión de calidad y ambientales que persiguen influir en el funcionamiento de las empresas operadoras para que vayan adoptando procedimientos de gestión más eficientes, que en un futuro podrán a ser de obligado cumplimiento.

L\_14

Empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.

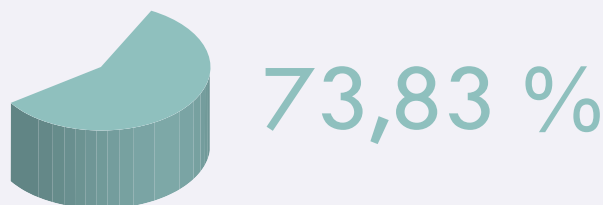
Tipo de servicios	Número de empresas
Estiba	6
MARPOL	5
Practicaje	1
Remoque	1
Amarre	1
Concesiones	87
Autorizaciones	99

L\_15

La APT gestiona el dominio público portuario en régimen de concesión o autorización, a través de los correspondientes pliegos de condiciones generales y de condiciones particulares. Asimismo, regula tanto la ocupación del dominio público portuario como el ejercicio de las actividades que en él se desarrollan.

Porcentaje de superficie terrestre concesionado como uso comercial (metros cuadrados).

### Superficie terrestre en concesión



L\_16



Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para mejorar la calidad del servicio en 2014

Tipo de actividad	Número de empresas	Volumen de tráfico que representan
Concesiones	5	51,3%
Autorizaciones	0	--
Prestadoras de servicios	1	100%

I\_20

El Port de Tarragona dispone de mecanismos de información para garantizar que el libre acceso y la libre concurrencia de la iniciativa privada en el puerto, y realiza consultas sobre dichos mecanismos mediante los diversos comités: de calidad, de servicios portuarios, de protección, etc.

La Autoridad Portuaria pone a disposición de posibles operadores documentación en la que se detallan claramente los trámites y pasos a seguir para operar en el Port bien como prestadores de servicio, o bien como titulares de una concesión.

Además dispone en el web del Port de Tarragona un espacio de información pública sobre licitaciones denominado perfil del contratante.

I\_18

## SERVICIOS TELEMÁTICOS

Durante el año 2014 se han mantenido los servicios relacionados con las nuevas tecnologías, tanto a nivel interno como externo para mejorar los procesos asociados al paso de la mercancía por el Port de Tarragona

El Port de Tarragona ofrece la posibilidad en su página web ([www.porttarragona.cat](http://www.porttarragona.cat)) de acceder de modo integrado a los siguientes servicios mediante el Port Community System del Port de Tarragona, conocido como ViaPORTus, un sistema que permite disminuir los tiempos y costes de las transacciones, simplifica y automatiza los procedimientos documentales vinculados al tráfico de mercancías y asegura la trazabilidad completa de la mercancía, lo cual agiliza la gestión de las operaciones.

ViaPORTus ofrece a la Comunidad Portuaria de Tarragona, en función del perfil del usuario, los servicios:

- Levante sin papeles importación (LSPs)
- Servicio de información geográfica (GIS)
- Notificación de mercancías peligrosas
- Petición de escala
- Aviso de llegada de buque
- Calendario de llegada y salida de buques
- Visualización de declaración sumaria y manifiestos
- Visualización estado aduanero de mercancía
- Notificación del rendimiento grúas

- Solicitud de servicios de recogida residuos
- Solicitud de servicios de aguadas
- Solicitud de servicios de báscula
- Solicitud de servicios de ocupación de superficie

Durante el 2014 se han desarrollado 4 nuevos servicios en ViaPORTus: Coordinación de Citas de inspección, Levante sin papeles importación telemático, Levante sin papeles exportación y Órdenes de admítase/entréguese. Estos nuevos servicios se están desarrollando dentro del proyecto europeo MED-PCS, de mejora de Port Community Systems en puertos mediterráneos que cuenta con financiación de fondos FEDER. Dentro del proyecto, se están desarrollando pruebas pilotos con los grupos de interés de cada nuevo servicio. Asimismo desde este mismo sistema se pueden realizar las gestiones de admisión de mercancías peligrosas al puerto (IMOWEB), de acuerdo con la legislación vigente. En 2014 se emitieron 4.192 autorizaciones, de las cuales, el 75,74% correspondieron a la líquidos inflamables clase 3.

El Port de Tarragona ha promovido la creación de un grupo de trabajo y seguimiento de ViaPORTus integrado por los miembros de la Comunidad Portuaria de Tarragona que son usuarios del mismo: la Asociación Provincial de Consignatarios, de empresas estibadoras, del Colegio Oficial de Agentes de Aduana y Administraciones públicas implicadas (Delegación

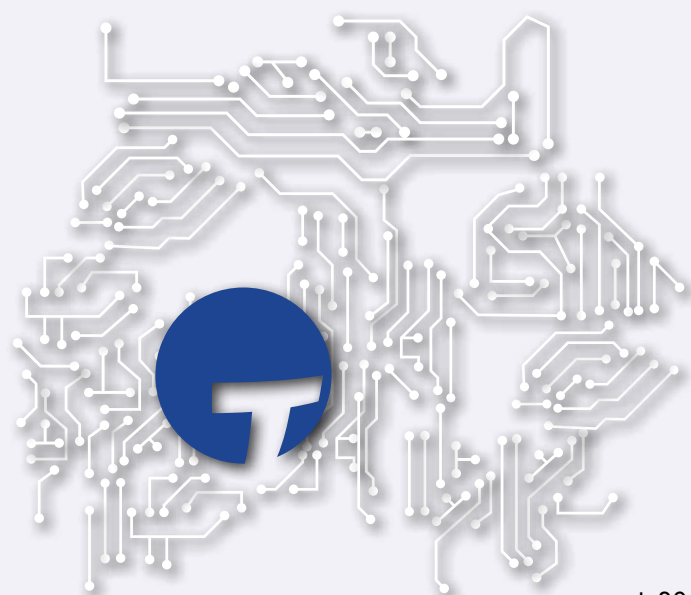
de Aduana y IIEE de Tarragona, Capitanía Marítima, etc.).

Además, desde el web del Port de Tarragona también se puede acceder a la tramitación telemática de otros servicios: el Centro de Acreditaciones. SIT (Sistema de identificación de transportistas) / SAP (Sistema de acreditación personal) y la Solicitud de transporte especial. También se accede al SAC (Servicio de Atención al Cliente), desde donde se gestionan las quejas y sugerencias de la APT o al apartado Port-ciudad, que ofrece noticias relacionadas con el puerto, agenda de actividades culturales, etc.

Asimismo dispone del portal 'Datos abiertos' dentro del web portuario, donde se publican los datos de carácter público del organismo, con el objeto de ser una administración más transparente, eficiente y próxima.

En dicho portal se ofrecen datos de estadísticas del movimiento de mercancías, situación de faros y balizas, empresas prestatarias de servicios, servicios portuarios, líneas regulares, situación de barcos, perfil del contratante, obras en ejecución, directorio de empresas, concesiones, bolsa de trabajo de la Comunidad Portuaria, etc.

Dicha información pretende ayudar a la ciudadanía a acceder de forma sencilla a los datos reales y oficiales del Port de Tarragona, al empresariado a ofrecer nuevos productos y servicios útiles, etc. También desde el web se ofrece información sobre las escalas previstas tanto en el caso de los buques de mercancías como en el de los buques de pasajeros.



L\_32

## SERVICIOS DE CONTROL DE MERCANCÍAS

El Port de Tarragona dispone de unas instalaciones fronterizas de control sanitario de mercancías (IFCSM) homologadas de acuerdo con la legislación vigente, para el control e inspección física y documental, sanitaria y aduanera, de las mercancías que llegan a la Unión Europea. Bajo las siglas de PIF (Punto de Inspección Fronterizo) se reúnen cuatro instalaciones en función de los productos que se inspeccionan:

PIF (Punto de Inspección Fronterizo). Inspección de animales vivos y productos de origen animal, consumo humano y no humano, así como productos para consumo animal.

RAH (Recinto Aduanero Habilitado). Inspección de productos de origen no animal y consumo humano.

PIF-fito (Punto de Inspección Fronterizo Fitosanitario). Inspección de productos de origen vegetal, consumo humano y no humano.

PDI (Punto Designado de Importación). Inspección de productos sometidos a medidas de protección especiales.

También se hallan ubicados los servicios:

PIA (Punto de Inspección Aduanero). Control aduanero, arancelario y de impuestos según normativa estatal y de la Unión Europea. La Aduana dispone de un nuevo edificio en el muelle de Andalucía con instalaciones específicas. En 2014 se inauguró un nuevo escáner de contenedores con la tecnología más avanzada para el reconocimiento de la carga no intrusiva, como refuerzo de la protección y el control de las mercancías. El escáner agiliza las gestiones aduaneras y tiene la capacidad de revisar entre 20 y 25 unidades de vehículos con contenedores de 40 pies por hora. También cuenta con un sistema con capacidad de control radiológico para detectar posibles materiales contaminantes o tráficos ilícitos.

SIF (Servicios de Inspección en Frontera). Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE (Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones) dependientes de la Administración General del Estado, ejercen tareas de inspección y control de las mercancías a

las IFCSM-PIF para asegurar las condiciones adecuadas sanitarias, comerciales y de seguridad industrial de los productos importados y exportados.



## CALIDAD DEL SERVICIO

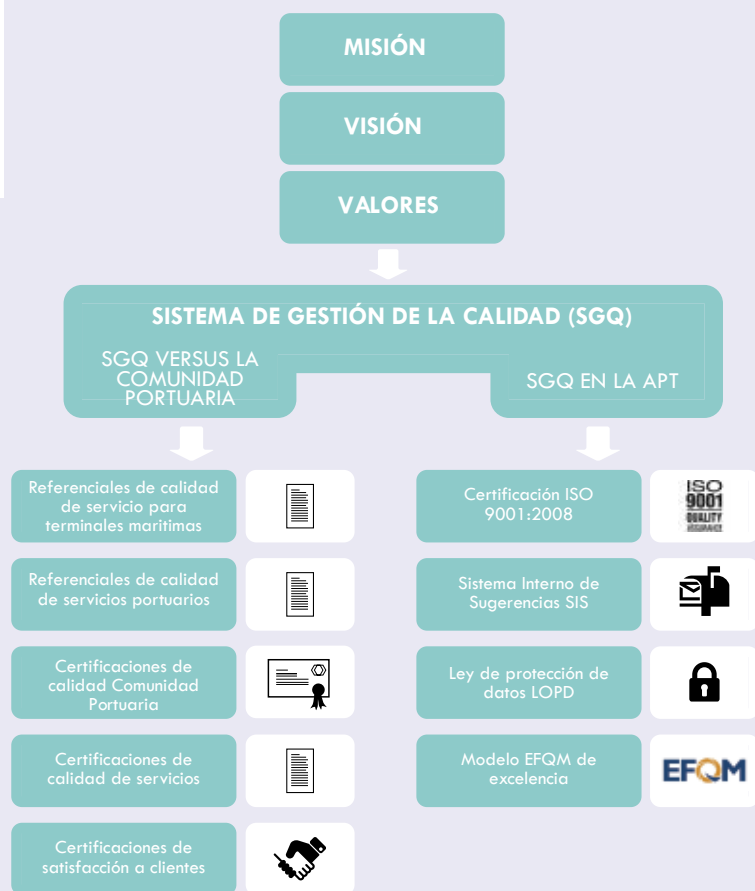
### SISTEMAS DE GESTIÓN DE OBJETIVOS Y PROCESOS

En años anteriores se implantó en toda la organización el sistema SCIO que integra tanto el Sistema de Gestión por Objetivos (Cuadro de Mando Integral [CMI], herramienta corporativa de Puertos del Estado) como el Sistema de Gestión por Procesos, basado en la Norma ISO 9001, 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 indicadores comunes que permiten analizar el grado de avance en la ejecución de los objetivos y el funcionamiento de los procesos. Todo ello se integra en el SGQ de acuerdo con el procedimiento obligado por la Norma ISO 9001.



### SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD (SGQ)





En fecha 9 de abril de 2013, la Autoridad Portuaria de Tarragona obtuvo la Certificación ISO UNE-EN ISO 9001, emitida por la empresa AENOR con el siguiente alcance:

### **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: parada de motor, bombeo y otros servicios especiales).

•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, y 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).

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

La certificación alcanza, a parte de los 6 procedimientos obligados por la norma, 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 del mundo y garantiza un amplio prestigio.

En el 2014, se ha realizado la auditoría de renovación, el resultado de la cual evidencia que la Autoridad Portuaria posee un sistema de gestión eficaz bien asentado en la organización. También se constata la consolidación del sistema en las

diferentes áreas y departamentos propietarios de procesos, y el elevado nivel de detalle alcanzado lo encamina hacia un nivel experto en gestión, orientado a la excelencia.

Por primer año desde la consecución de la certificación se ha llevado a cabo la auditoría interna con personal y medios propios, puesto que cuenta con un grupo de auditores internos. El resultado de la auditoría ha determinado que el sistema de gestión de calidad es conforme a la norma, se mantiene y se ha implementado eficazmente.

Próximamente se prevé la constitución de la Comisión de Auditoría Interna y realizar la auditoría externa de renovación de la certificación ISO 9001, última del ciclo de tres años.

### **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, 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, sobre la base de los cuales la APT elaboró los nuevos referenciales específicos, adaptados a las características del Port de Tarragona.

Estos referenciales específicos contienen características de calidad de servicio aplicables, en el Port de Tarragona, a los prestadores del servicios portuarios y a los titulares de concesiones o autorizaciones de terminales marítimas, que voluntariamente deseen someterse a certificación por tercera parte necesaria para obtener la bonificación por calidad de servicio prevista en el artículo 245.2.b) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre).

Actualmente, la Autoridad Portuaria de Tarragona tiene en vigor, debidamente validados y aprobados, los referenciales específicos:

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

Sobre dichos referenciales específicos, el Port de Tarragona cuenta actualmente con tres empresas certificadas para el tráfico de graneles líquidos, una para el tráfico de graneles sólidos, una para el tráfico de vehículos y otra para el servicio de amarre, además existen otras terminales marítimas que ya han iniciado el proceso para su certificación durante 2014. Toda la información puede consultarse en la web <http://www.porttarragona.cat/es/comunitat-portuaria/sistema-de-calidad.html>

La APT realiza el seguimiento y validación de las evidencias y de los indicadores para que las empresas puedan ser auditadas con éxito por parte de una entidad de certificación debidamente acreditada, en las Comisiones de Seguimiento de los Referenciales, que están constituidas por los representantes de las empresas certificadas y responsables de la APT relacionados con aspectos incluidos en los referenciales.

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.

Asimismo, la APT evalúa de conformidad ante el requerimiento de Puertos del Estado de acuerdo con

las características de calidad de servicio establecidas en los diferentes referenciales específicos elaborados por el Port de Tarragona.

L\_19

### **Compromiso de la Comunidad Portuaria en la gestión de la calidad**

La APT identifica y publica en su web las iniciativas de calidad de las empresas de la Comunidad Portuaria, con la intención de dar visibilidad a estas iniciativas. Se ha aprobado la creación del Comité Gestor de la Calidad para el desarrollo de proyectos comunes de todas las terminales marítimas y servicios portuarios con certificación vigente.

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.

En concreto, en el *Estudio de satisfacción del Port de Tarragona 2014* se ha detectado que el porcentaje de empresas que operan en el Port de Tarragona que disponen de algún tipo de certificación de calidad se eleva al 73,4%, siendo mayoritaria la certificación ISO 9001, con un 60,4%.

A fin de evaluar el nivel de satisfacción de los usuarios y clientes del Port, se realizan semestralmente reuniones de seguimiento de los referenciales específicos aprobados con las terminales marítimas certificadas y los prestadores del servicio de amarre. También se analizan los expedientes del SAC referentes a las empresas asistentes. Asimismo, los referenciales específicos aprobados por la Autoridad Portuaria contienen características que obligan a los operadores y terminales certificadas a disponer de un servicio de atención al cliente propio para atender las quejas y sugerencias de sus clientes.

Anualmente, en el Plan Operativo de la terminal y/o del servicio se incluye un apartado sobre este servicio y sobre los resultados de las encuestas de satisfacción que llevan a cabo las empresas y se reporta para su aprobación conjuntamente con el Plan por parte de la APT. Asimismo, las empresas certificadas están obligadas a participar en el Estudio de satisfacción de clientes del Port de Tarragona, de carácter bienal.

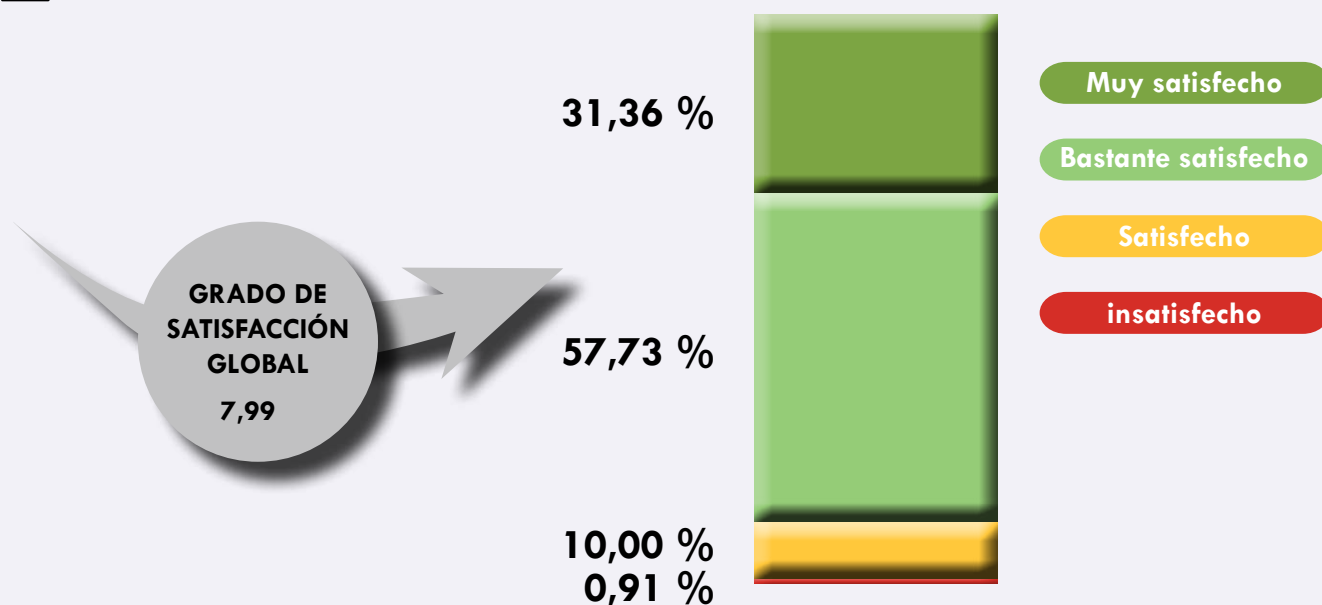
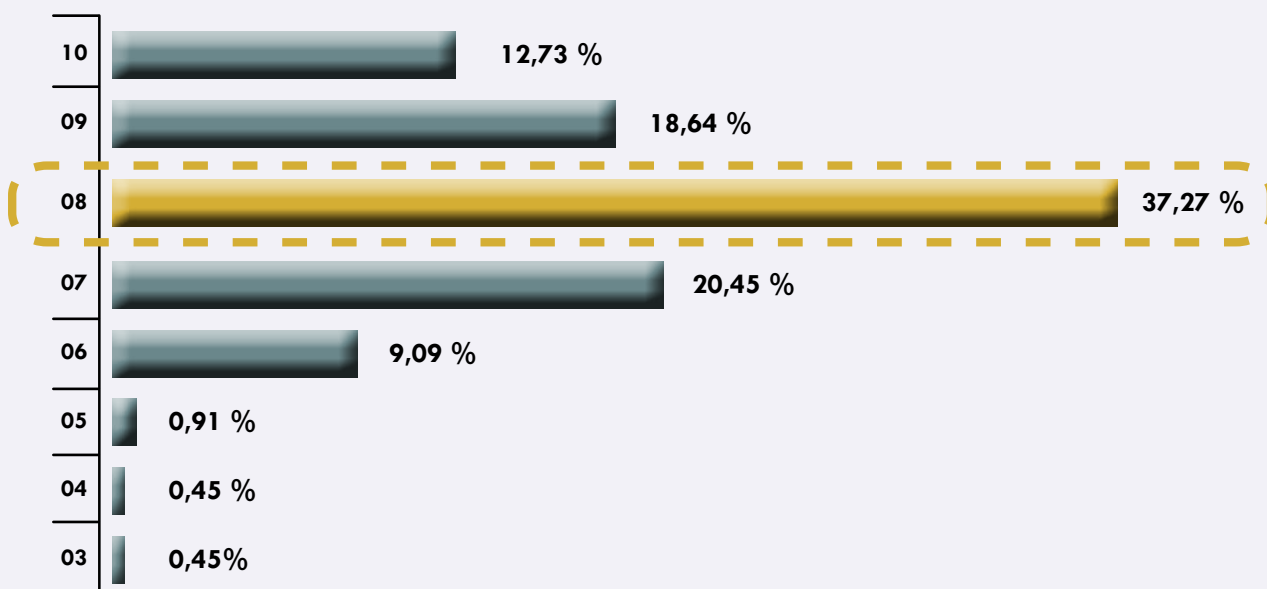
## Encuesta de satisfacción

En el año 2014, se ha realizado el *Estudio de satisfacción de clientes del Port de Tarragona*, con el fin de conocer el grado de satisfacción de los clientes y usuarios en relación a los servicios prestados, las infraestructuras, el mantenimiento, la seguridad, los costes, etc.

Los principales aspectos analizados son: aspectos generales, servicios de practicaje, amarre y remolque, servicios (a buque, de estiba, al pasaje, aduaneros y parадuaneros), PIF y los servicios de mantenimiento, infraestructuras (para la navegación y el atraque, de almacenaje y para el transporte, inversiones de la APT, aspectos medioambientales y gestión de calidad.

Los grupos objetivo de las encuestas son prestadores de servicios, transportistas, Administraciones, agentes de aduana, capitanes de buques, clientes finales, concesionarios, consignatarios y empresas estibadoras.

L\_21



L\_25

El Estudio de satisfacción de clientes del Port de Tarragona se ha realizado con una población inicial de 253 empresas, recogiendo un total de 222 cuestionarios obtenidos, de forma presencial.

- La media de satisfacción global con el Port de Tarragona es 7,99, superior al anterior estudio que se situó en 7,81.

- Un 31,36% valora el Port de Tarragona con una puntuación superior a 9, mientras que únicamente un 0,91% de los encuestados le otorga una puntuación inferior a 5. Ninguno de los encuestados otorga una puntuación inferior a 3.

- Las valoraciones de los servicios de practicaje, remolque, amarre, estiba, aduanero y PIF superan todos una valoración promedio de 8.

- El puerto mejor valorado ha sido Tarragona, con una puntuación superior a la de 2012, 32,7% de los encuestados frente al 34,87% de 2014, seguido por el de Barcelona y el de Rotterdam.

- En lo referente a los mecanismos de calidad en la Comunidad Portuaria cabe destacar el incremento de empresas certificadas. En el anterior estudio (2012) el porcentaje de empresas que contaba con alguna certificación era del 67,0%, mientras que en 2014 se sitúa en el 73,4%. Destaca el incremento de las certificaciones ISO 9001, 14001 y de los certificados de calidad de servicio.

- Mayor sensación de mejora: los accesos (59,48%), los procedimientos administrativos (46,85%), la contaminación ambiental (40%) i el servicio aduanero (37,38%).

- Las plagas de palomas y gaviotas (22,90%) es el aspecto en el que hay un mayor porcentaje de encuestados que indican que la situación se encuentra peor que en 2012, a pesar que una cifra parecida (21,37%) manifiesta que la situación es mejor. La falta de líneas regulares con nuevos países (20,18%) y el precio (12,70%) han sido los ítems que han contado con más respuestas en las que la sensación era que el problema había empeorado o persistía respecto del año 2012.

I\_27

## Sistema Interno de Sugerencias

El Sistema Interno de Sugerencias (SIS) es un procedimiento integrado dentro del SGQ que permite que aflore todo el potencial de conocimiento que reside en el personal de la organización. En este sentido, se considera el SIS un elemento clave del Sistema de Gestión de la Calidad de la APT, ya que es un instrumento de mejora continua, al mismo tiempo que genera beneficios importantes a nivel interno e incrementa el grado de motivación e implicación del personal. Estas sugerencias se pueden realizar nominalmente o de forma anónima y se dispone de buzón electrónico (sis@porttarragona.cat) o buzón físico situado en las instalaciones del edificio principal de la APT.

El objetivo del SIS es canalizar y poner en práctica las ideas de mejora del colectivo de trabajadores y trabajadoras de la APT con la finalidad de optimizar recursos, hacer rentables los procesos y, en definitiva, mejorar la competitividad del Port de Tarragona.

La publicación en la Intranet del Port de las sugerencias implantadas ha sido una importante mejora, ya que permite informar de las nuevas mejoras implantadas en la organización a través del SIS y conseguir la motivación de cara a formular nuevas sugerencias.

S\_10



## Logros conseguidos en 2014

- Innovación de la plataforma SCIO, con nuevos módulos para mejorar la funcionalidad para los usuarios y administradores, e implantación de criterios de análisis y cálculo de los indicadores.

- Realización del estudio bienal de satisfacción de clientes y usuarios del Port de Tarragona.

- Impulso del SGQ en su vertiente externa. Implantación de la solución informática para el seguimiento y control de los referenciales (Planes operativos, indicadores, No conformidades). Sistematización de las Comisiones de Seguimiento.

- Renovación de la certificación ISO 9001 para la Prestación de servicios al buque, a la mercancía y al pasaje durante su escala en el Port de Tarragona y para la 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; gestión de residuos generados por buques. Ampliación del alcance de la certificación con nuevos procedimientos.

- Implantación de las oportunidades de mejora resultantes de la auditoría ISO 9001.

- Renovación de la certificación de calidad según el Referencial Específico de Calidad de Servicio para el tráfico de vehículos nuevos según el Esquema de Certificación ANFAC-Puertos del Estado.

- Tras la elaboración y aprobación de los referenciales específicos de calidad de servicio para los servicios portuarios y los diversos tráficos manipulados en el Port de Tarragona en 2013, a resultas de la aprobación de los referenciales genéricos aprobados por Puertos del Estado en 2012, en el año 2014 se ha realizado la revisión del Referencial Específico de Calidad de Servicio para el Tráfico de Cargas Sólidas y Líquidas a Granel en el Port de Tarragona, para su mejor adaptación a la idiosincrasia y circunstancias de este tráfico en Tarragona.

- Formación y acreditación del equipo de auditores internos de la APT. Realización de la auditoría interna del sistema de gestión de calidad por medios propios.

- Apoyo en las auditorías de certificación de varias terminales marítimas del Port de Tarragona, de acuerdo con los referenciales de calidad de servicio, aprobados por el Consejo de Administración y ratificados por Puertos del Estado.

- Celebración del Día Mundial de la Calidad. Institución del premio SGQ.



## SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE

La APT apostó por dar un nuevo impulso desde hace tres años al Servicio de Atención al Cliente (SAC), independiente de la Dirección Comercial de la que tradicionalmente había dependido. Por consiguiente, ha evolucionado la idea de relacionar el SAC únicamente con nuestros clientes, asociándola al concepto de *persona usuaria*, definición que engloba todos los actores vinculados desde las actividades estrictamente comerciales a las socioculturales.

Por lo tanto, el SAC ofrece respuesta a todas las solicitudes de información, quejas, reclamaciones y sugerencias que llegan al Port de Tarragona a través de cuatro canales distintos: presencial, Registro General de la APT, telefónico y correo electrónico ([sac@porttarragona.cat](mailto:sac@porttarragona.cat)) o bien a través del formulario del SAC del web del Port de Tarragona ([www.porttarragona.cat](http://www.porttarragona.cat)).

La atención del SAC, que cuenta con 4 personas, se ofrece desde las 8.00 a las 17.00 horas, de forma ininterrumpida, de lunes a viernes, en la planta baja del edificio principal de la APT.

El SAC del Port de Tarragona tiene asignados dos procedimientos: el propio del SAC que gestiona cada año cerca de 800 expedientes y el Control de Acceso al edificio principal de

la organización, que gestiona y acredita cada día una media de 35 personas que visitan la sede del organismo, básicamente empresas del sector portuario y particulares. Tanto el procedimiento del SAC como el Control de Acceso están incluidos en la certificación de calidad ISO 9001 y se auditan periódicamente.

De los 800 expedientes tramitados el 2014 por el SAC, cerca del 80% fueron solicitudes de información breves, el 14% fueron informaciones documentadas, las quejas representaron el 4% del total de los expedientes y las reclamaciones un 3%.

En cuanto a las sugerencias, durante el 2014 tan solo se registraron tres, cifra que representó escasamente el 0,3% del total de los expedientes.



### EVOLUCIÓN EXPEDIENTES 2013 - 2014

INDICADOR	2013 (Unidades)	%	2014 (Unidades)	%
Solicitudes de información breves	484	67,60	629	78,6
Solicitudes de información documentadas	143	19,97	111	13,9
Quejas	45	6,28	33	4,1
Sugerencias	3	0,42	3	0,4
Reclamaciones facturación	41	5,73	24	3,0
<b>TOTAL EXPEDIENTES</b>	<b>716</b>	<b>100</b>	<b>800</b>	<b>100</b>

Las quejas que se registran a través del SAC se transmiten al departamento o dirección correspondiente para que den una respuesta o se proponga una medida de mejora. En el año 2014 no ha habido ninguna actuación derivada de quejas sobre contaminación de la atmosfera atribuible a la actividad del puerto tanto en lo que hace referencia a la emisión de polvo o la calidad del aire o por emisiones acústicas relacionadas con la actividad portuaria.

A\_06 A\_19

En 2014 se puso en marcha la Bolsa de Trabajo de Comunidad Portuaria, una iniciativa del SAC que se concreta en la implantación de una herramienta informática integrada a nuestra web [http://www.porttarragona.cat/ca/?option=com\\_content&view=article&id=66:servei-al-client-del-port-de-tarragona&catid=107&Itemid=118](http://www.porttarragona.cat/ca/?option=com_content&view=article&id=66:servei-al-client-del-port-de-tarragona&catid=107&Itemid=118),

a todas las personas que lo deseen, puedan introducir sus datos personales y currículum para ponerlos a disposición de las principales empresas de nuestra Comunidad Portuaria, datos que las empresas pueden consultar, de la misma forma que también lo puede hacer la propia APT. Durante todo el año, más de mil personas han introducido sus datos personales en la Bolsa de Trabajo y explorar nuevas oportunidades laborales a través de esta nueva base de datos o herramienta.









**TRÁFICO,  
SEGURIDAD Y  
PROTECCIÓN  
PORTUARIA**

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

El elevado incremento de los tráficos de carbón, cereales y sus harinas y productos químicos con porcentajes superiores al 30% ha marcado de forma muy positiva los resultados del cierre del movimiento de mercancías en el Port de Tarragona en el año 2014. El tráfico marítimo del puerto ha sido de 31.881.574 toneladas y un crecimiento global del 13,6%.



	2013	2014	Var.%	Variación
<b>GRANELES LÍQUIDOS</b>	<b>17.924.518</b>	<b>19.387.114</b>	<b>8,2%</b>	<b>1.462.596</b>
Crudo de petróleo	7.576.948	8.098.260	6,9%	521.312
Otros productos petrolíferos	8.663.593	9.058.698	4,6%	395.105
Químicos y abonos	1.683.977	2.230.156	32,4%	546.179
<b>GRANELES SÓLIDOS</b>	<b>7.375.083</b>	<b>9.708.015</b>	<b>31,6%</b>	<b>2.332.932</b>
Carbones y coque de petróleo	3.177.693	4.451.312	40,1%	1.273.619
En tránsito	2.138.732	2.925.273	36,8%	786.541
No tránsito	1.038.961	1.526.039	46,9%	487.078
Cereales, piensos y harinas	3.404.485	4.383.548	28,8%	979.063
Resto de mercancías	792.905	873.155	10,1%	80.250
<b>CARGA GENERAL</b>	<b>2.589.827</b>	<b>2.676.831</b>	<b>3,4%</b>	<b>87.004</b>
En contenedor	1.568.952	1.610.214	2,6%	41.262
Otros medios	1.020.875	1.066.617	4,5%	45.742
<b>MERCANCÍA SEGÚN PRESENTACIÓN</b>	<b>27.889.428</b>	<b>31.771.960</b>	<b>13,9%</b>	<b>3.882.532</b>
<b>AVITUALLAMIENTO</b>	<b>95.794</b>	<b>60.753</b>	<b>-36,6%</b>	<b>-35.041</b>
<b>PESCA</b>	<b>4.108</b>	<b>4.887</b>	<b>19,0%</b>	<b>779</b>
<b>TRÁFICO LOCAL</b>	<b>69.684</b>	<b>43.974</b>	<b>-36,9%</b>	<b>-25.710</b>
<b>TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO</b>	<b>28.059.014</b>	<b>31.881.574</b>	<b>13,6%</b>	<b>3.822.560</b>
<b>TERRESTRE</b>	<b>84.264</b>	<b>72.012</b>	<b>-14,5%</b>	<b>-12.252</b>
<b>TOTAL</b>	<b>28.143.278</b>	<b>31.953.586</b>	<b>13,5%</b>	<b>3.810.308</b>

Los grandes grupos de mercancías han crecido todos aunque de forma muy desigual, los graneles líquidos un 8,2%, los graneles sólidos un 31,6% y la mercancía general un 3,4%.

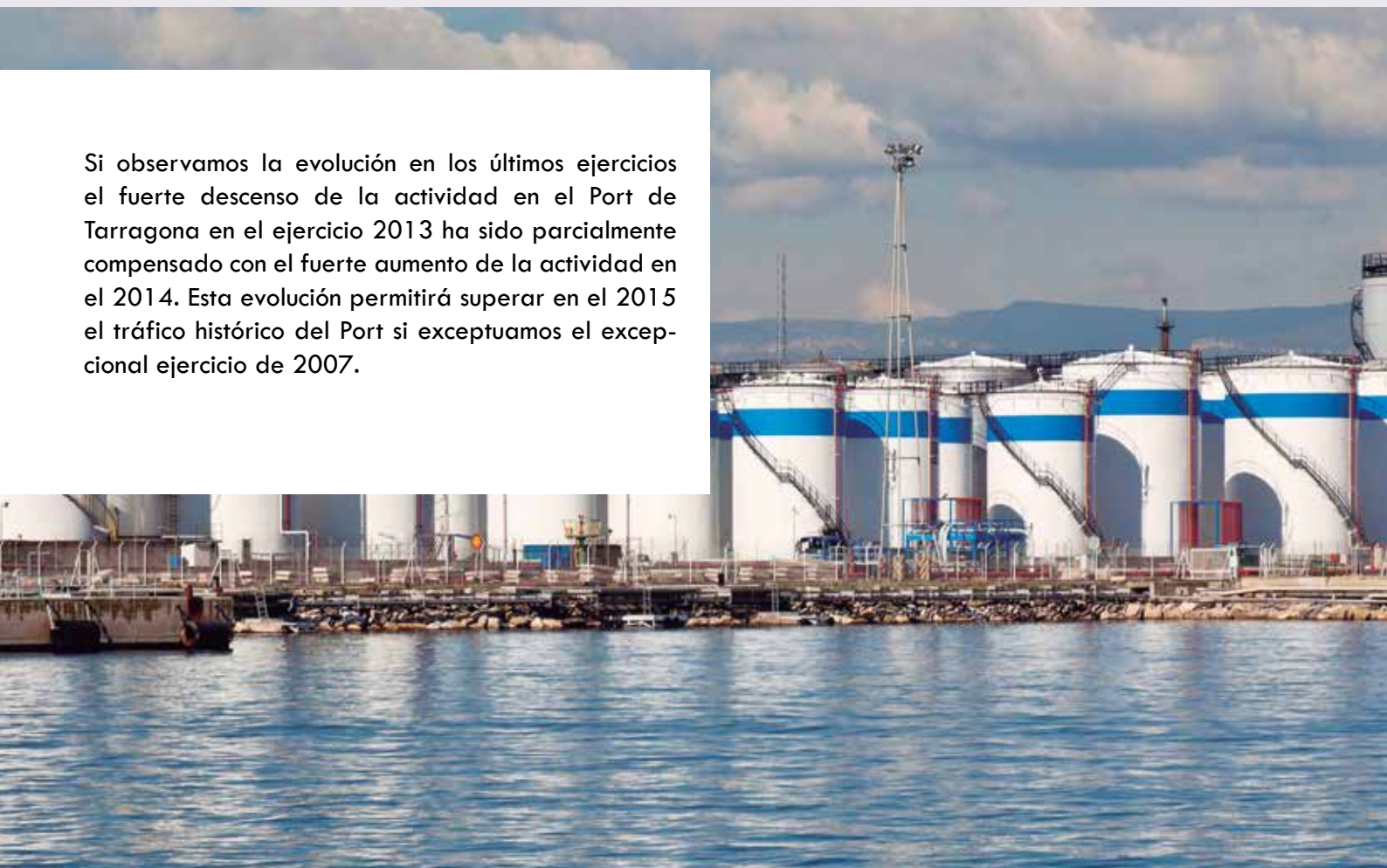
#### EVOLUCIÓN EN LOS TRES ÚLTIMOS EJERCICIOS

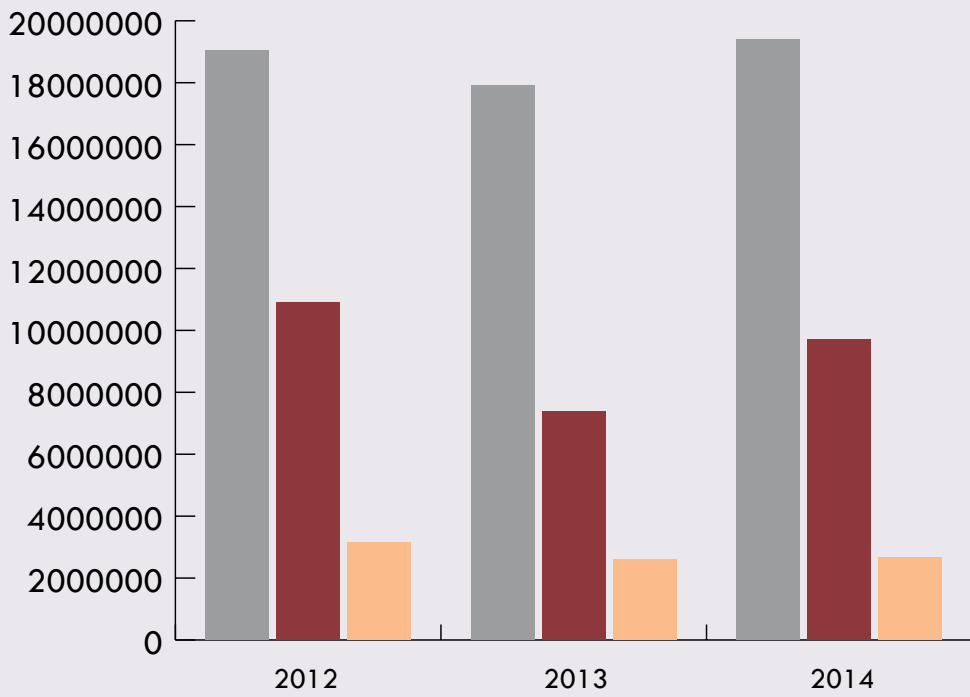
<b>Evolución de tráfico (toneladas)</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
<b>Graneles líquidos</b>	<b>19.387.114</b>	<b>17.924.518</b>	<b>19.049.525</b>
<b>Graneles sólidos</b>	<b>9.708.015</b>	<b>7.375.083</b>	<b>10.888.789</b>
<b>Mercancía general convencional</b>	<b>1.066.617</b>	<b>1.020.875</b>	<b>1.106.955</b>
<b>Mercancía general en contenedores</b>	<b>1.610.214</b>	<b>1.568.952</b>	<b>2.026.780</b>
<b>Avituallamiento</b>	<b>60.753</b>	<b>95.794</b>	<b>127.142</b>
<b>Pesca</b>	<b>4.887</b>	<b>4.108</b>	<b>3.155</b>
<b>Tráfico local</b>	<b>43.974</b>	<b>69.684</b>	<b>38.554</b>
<b>Total tráfico marítimo</b>	<b>31.881.574</b>	<b>28.059.014</b>	<b>33.240.900</b>
<b>Tráfico terrestre</b>	<b>72.012</b>	<b>84.264</b>	<b>172.832</b>
<b>Total</b>	<b>31.953.586</b>	<b>28.143.278</b>	<b>33.413.732</b>

El cuadro muestra la evolución de los tráfico en los tres últimos años.

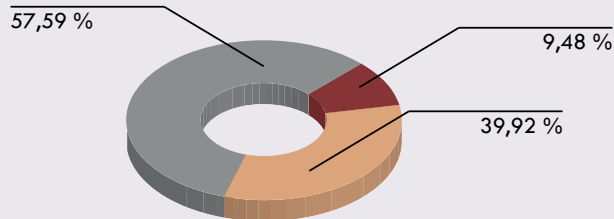
I\_10

Si observamos la evolución en los últimos ejercicios el fuerte descenso de la actividad en el Port de Tarragona en el ejercicio 2013 ha sido parcialmente compensado con el fuerte aumento de la actividad en el 2014. Esta evolución permitirá superar en el 2015 el tráfico histórico del Port si exceptuamos el excepcional ejercicio de 2007.

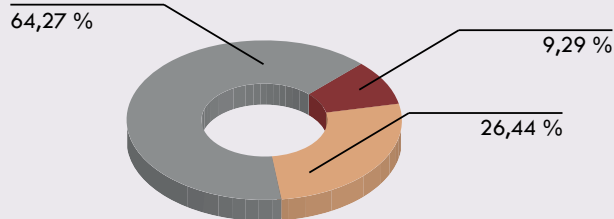




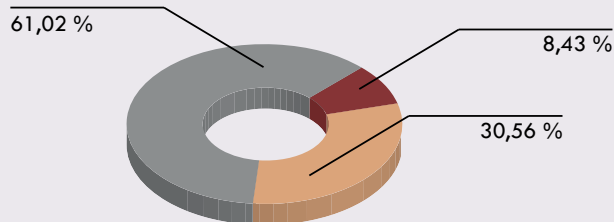
2012



2013



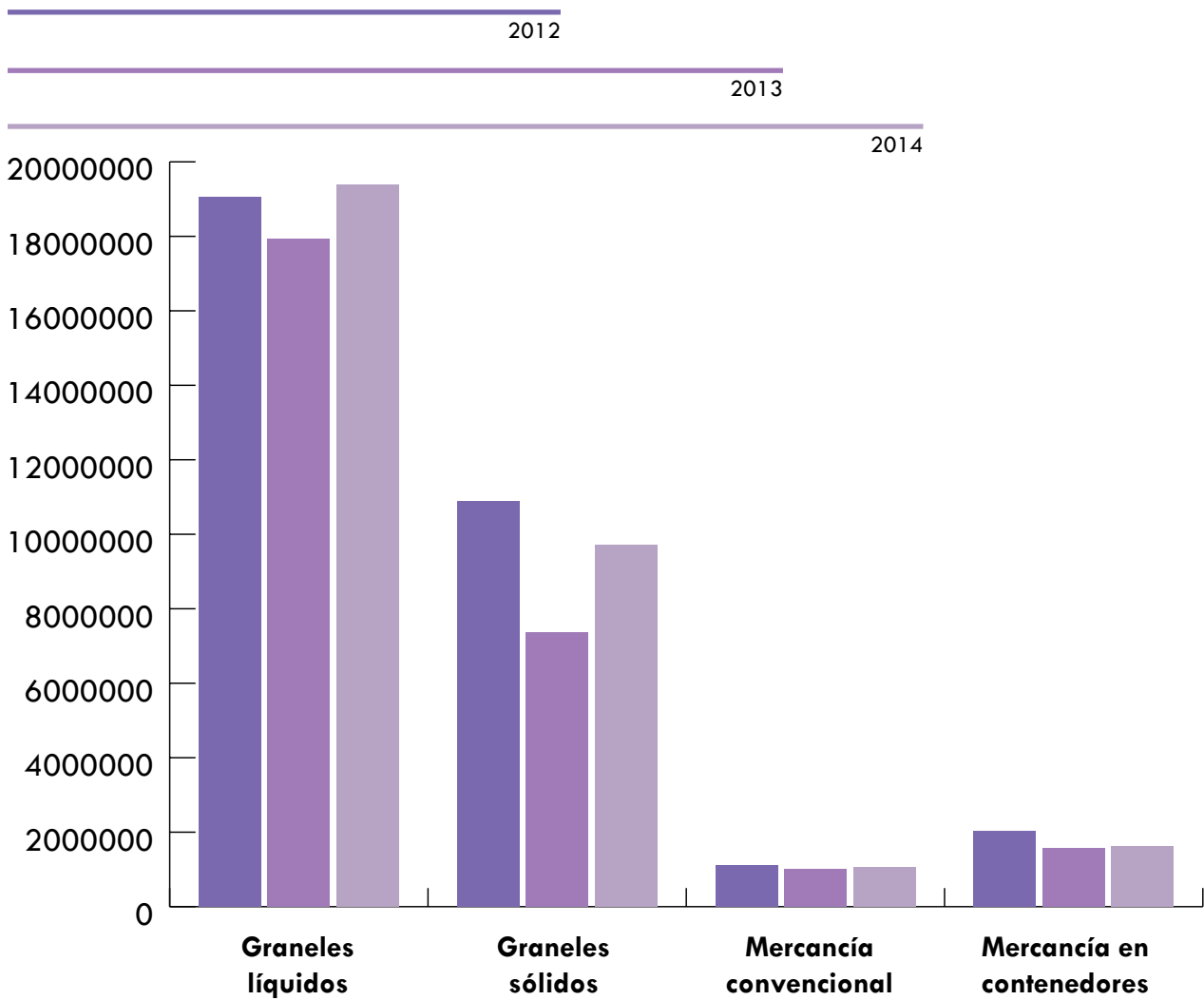
2014



■ LIQUIDOS ■ SOLIDOS ■ GENERAL



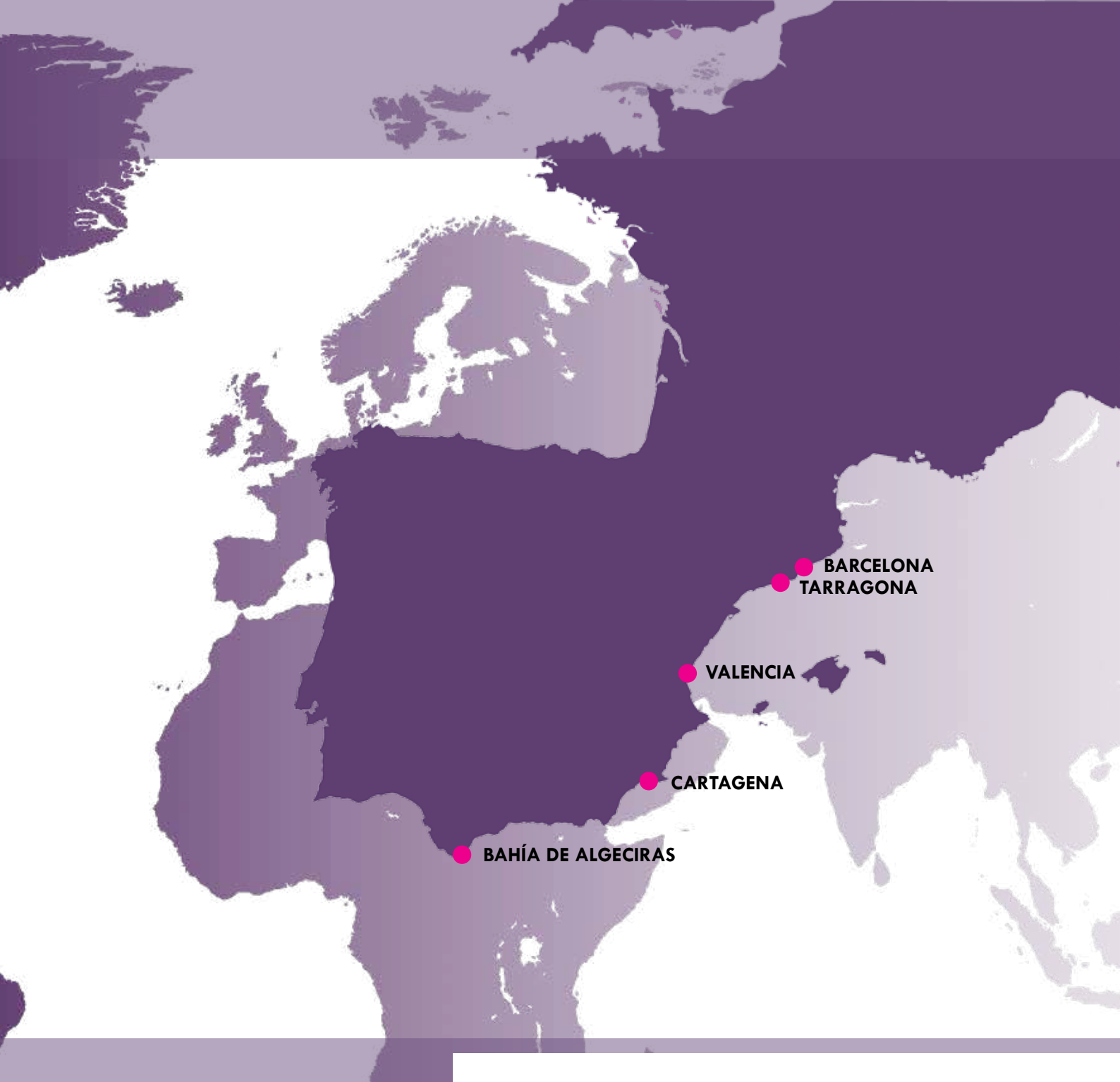
## COMPARATIVA ENTRE LOS GRANDES GRUPOS



Durante el año 2014, el Port de Tarragona vuelve a estar entre las cinco principales autoridades portuarias por tráfico operado, con una cifra de 31,8 millones de toneladas registradas, ello nos ha llevado a obtener el mayor incremento porcentual del sistema portuario un 13,5% respecto a 2013 entre los Puertos del eje Mediterráneo y entre los 10 principales puertos del sistema portuario estatal. Este incremento se basa en el aumento de los graneles, tanto en los líquidos con un aumento de un 8,2%, situándose en los 19,4 millones de toneladas; y un espectacular aumento del 31,6% en los graneles sólidos, llegando a una cota de 9,7 millones de toneladas. Ambos repuntes se produjeron en su mayoría, durante el segundo semestre ayudados por la coyuntura existente.

**Cabe también destacar los esfuerzos de la Autoridad Portuaria por conseguir ser un destino para cruceros y, aunque con cifras modestas, podemos ver que es el segundo año que se supera el millar de pasajeros de crucero.**





**Durante el año 2014, el Port de Tarragona vuelve a estar entre las cinco principales autoridades portuarias por tráfico operado.**



La fortaleza de la actividad del Port de Tarragona sigue basándose en los movimientos consolidados de los graneles con una porción del total de sus movimientos de un 91,02%

<b>Evolución de tráficos (toneladas)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Graneles líquidos</b>	<b>57,01%</b>	<b>63,69%</b>	<b>60,65%</b>
<b>Graneles sólidos</b>	<b>32,59%</b>	<b>26,21%</b>	<b>30,37%</b>
<b>Mercancía general convencional</b>	<b>3,31%</b>	<b>3,63%</b>	<b>3,34%</b>
<b>Mercancía general en contenedores</b>	<b>6,07%</b>	<b>5,57%</b>	<b>5,04%</b>
<b>Avituallamiento</b>	<b>0,38%</b>	<b>0,34%</b>	<b>0,19%</b>
<b>Pesca</b>	<b>0,01%</b>	<b>0,01%</b>	<b>0,02%</b>
<b>Tráfico local</b>	<b>0,12%</b>	<b>0,25%</b>	<b>0,14%</b>
<b>Total tráfico marítimo</b>	<b>99,48%</b>	<b>99,70%</b>	<b>99,74%</b>
<b>Tráfico terrestre</b>	<b>0,52%</b>	<b>0,30%</b>	<b>0,23%</b>
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

L\_10

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN RELACIÓN A LA SUPERFICIE COMERCIAL Y LONGITUD DE LOS MUELLES ACTIVOS

A lo largo de los tres últimos años, no se ha producido ningún cambio en el total de metros lineales de muelles activos y el total de metros cuadrados susceptibles de ser concesionados. Todo ello arroja ratios mayores o menores referenciados únicamente al valor del total de toneladas movidas.



	2012	2013	2014
<b>Toneladas totales movidas (Tm)</b>	<b>33.413.732</b>	<b>28.143.212</b>	<b>31.965.838</b>
<b>Superficie para concesiones (m<sup>2</sup>)</b>	<b>2.513.013</b>	<b>2.513.013</b>	<b>2.513.013</b>
<b>Toneladas / m<sup>2</sup></b>	<b>13,30</b>	<b>11,20</b>	<b>12,72</b>

E\_10

	2012	2013	2014
<b>Toneladas totales movidas (Tm)</b>	<b>33.413.732</b>	<b>28.143.212</b>	<b>31.965.838</b>
<b>Metros lineales de muelle en activo</b>	<b>16.516</b>	<b>16.516</b>	<b>16.516</b>
<b>Toneladas / m<sup>2</sup></b>	<b>2.023</b>	<b>1.704</b>	<b>1.935</b>

E\_11

Si observamos la ratio a la baja, un 82,21%, que nos ofrece la relación entre el total de mercancías y aquellas movidas por terminales marítimas, podemos obtener que aun existiendo un aumento de un 8,9% del tráfico dentro de estas terminales, fuera de éstas se ha producido un espectacular crecimiento de un 41,41%% pasando de 4,02 millones de toneladas en 2013 a 5,68 millones de toneladas en 2014.

<b>Toneladas movidas (% sobre total)</b>	2012	2013	2014
<b>Total tráfico de mercancías (toneladas)</b>	<b>33.413.732</b>	<b>28.143.278</b>	<b>31.965.838</b>
<b>Toneladas movidas en terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas</b>	<b>28.392.607</b>	<b>24.123.444</b>	<b>26.281.074</b>
<b>% t. movidas en terminales conc-aut./ total</b>	<b>84,97%</b>	<b>85,72%</b>	<b>82,21%</b>

L\_17

## EVOLUCIÓN DEL DEL TRÁFICO POR FERROCARRIL

La progresión que podemos observar durante estos últimos tres años del movimiento de mercancías producido por ferrocarril es claramente positiva, ayudada este último ejercicio por el movimiento producido en graneles sólidos.

Un claro aumento de un 21,95% respecto al ejercicio anterior fortalece la decisión de este puerto de apostar por el desarrollo de este medio como método de transporte con el exterior del Port de Tarragona.

La puesta en funcionamiento de la Terminal intermodal y el desarrollo de la Terminal ferroviaria en Guadalajara potenciará el uso de dicho modo de transporte.

<b>Evolución del tráfico por ferrocarril (toneladas)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Mercancía que entra/sale del puerto por ferrocarril (toneladas)</b>	<b>1.139.904</b>	<b>1.175.568</b>	<b>1.433.693</b>
<b>Tráfico atendido por carretera y ferrocarril (toneladas)</b>	<b>8.548.959</b>	<b>6.875.976</b>	<b>8.645.717</b>
<b>% tráfico FF.CC. / total (carretera y FF.CC.)</b>	<b>13,33</b>	<b>17,09</b>	<b>19,87</b>

I\_24

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MEDIANTE OPERATIVA RO-RO

Como podemos observar, la ratio de relación entre el tráfico Ro-Ro y la exportación e importación de mercancía general desde este Port de Tarragona ha descendido colocándose en un 3,35% pero en cambio la mercancía general, que tiene origen o destino el puerto de Tarragona que no proviene o va hacia España, ha crecido en un 5,22 %.



<b>Evolución del tráfico ro-ro (toneladas)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Mercancía que entra/sale del puerto mediante carga /descarga por rodadura (toneladas)</b>	<b>160.034</b>	<b>138.555</b>	<b>80.400</b>
<b>Mercancía general. marítima import-export (toneladas)</b>	<b>1.830.660</b>	<b>1.648.965</b>	<b>1.734.968</b>
<b>% mercancía ro-ro / total mercancía general</b>	<b>5,91%</b>	<b>6,02%</b>	<b>3,35%</b>

I\_24

## GRANELES LÍQUIDOS

Con una cifra total de 19,4 millones de toneladas, este tráfico sigue siendo el de mayor importancia en la actividad del Port de Tarragona. Su crecimiento en el ejercicio ha sido del 8,2%.

La evolución del tráfico de crudo de petróleo ha sido positiva en los cuatro últimos ejercicios habiendo alcanzado en el ejercicio 8,1 millones de toneladas con un aumento de la demanda el último semestre.

El resto de productos petrolíferos se ha incrementado en un 4,6%, siendo especialmente significativa la evolución de los gases energéticos del petróleo con un crecimiento del 73,8% y 1,1 millones de toneladas. En este apartado superan estos tráficos el fueloil, con 3,2 millones de toneladas, y la nafta con 1,3 millones de toneladas.

En los graneles líquidos ha sido especialmente destacable la actividad de los productos químicos al haber alcanzado un nivel de crecimiento del 32,4% y 0,5 millones de toneladas de mayor tráfico respecto al ejercicio anterior, que se ha basado prioritariamente en la utilización del Port de Tarragona como hub de graneles líquidos.

Las expectativas en estos tráficos son especialmente positivas al finalizar las obras de Ampliación del muelle de la Química en el 2015 e iniciar su comercialización, lo que permitirá la ampliación de las instalaciones de los actuales concesionarios y nuevos asentamientos. Asimismo el aumento de calado permitirá optimizar la actividad en determinados tipos de productos.

## GRANELES SÓLIDOS

El movimiento de graneles sólidos en el ejercicio ha sido de 9,7 millones de toneladas y un incremento porcentual de un 31,6%. Por su importancia y la evolución positiva en el ejercicio cabe destacar el carbón y coque de petróleo y los cereales y sus harinas ambos con crecimientos similares, alrededor del 40 por ciento. El carbón y coque han operado 4,5 millones de toneladas y los Cereales y sus harinas 3,0 millones de toneladas.

Dentro del sistema portuario, el Port de Tarragona, recupera de nuevo la segunda posición en cuanto a volumen movido en este tipo de mercancía, remontando los datos negativos que se produjeron durante el ejercicio.



## CARGA GENERAL

La evolución de los tráficos de carga general convencional ha sido positiva respecto al ejercicio anterior, aunque en cifras mucho más modestas que la de los graneles. Han sido operadas por las terminales en el Port de Tarragona 1,1 millones de toneladas, un 4,5% de aumento respecto 2013.

Los principales productos que conforman esta tipología de presentación de las mercancías son el papel y la pasta y los productos siderúrgicos, con 0,3 millones de toneladas ambos y una evolución respecto el ejercicio anterior de 6,0% y del 38,0% respectivamente. El tercer grupo de mercancías en importancia es el de frutas y hortalizas, en él se produce una variación de un 29,0% lo que coloca a esta mercancía en 91 mil toneladas. Le siguen en importancia los automóviles y sus piezas (81 mil toneladas), la madera y corcho (81 mil toneladas) y la chatarra de hierro (76 mil toneladas).

## CONTENEDORES

El número de TEUS movidos en el Port de Tarragona alcanza la cifra de 148.638, cifras similares al ejercicio anterior con un leve incremento del 0,9%. Donde se produce el mayor cambio en la composición de este tráfico es en la disminución de los contenedores en tránsito, con un descenso del 15,83%, que va acompañada de un incremento de un 17,67 % en lo que refiere a número de TEUS de con origen o destino inicial/final el Port de Tarragona.

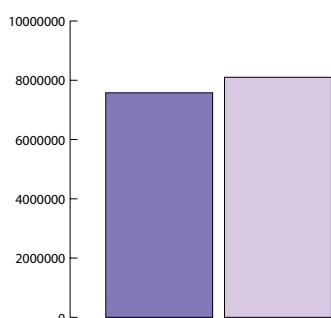


## GRUPOS DE MERCANCÍAS

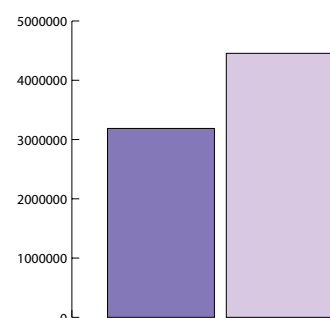
Los productos químicos, los materiales de construcción, el papel y pasta y las frutas son los principales grupos de mercancías que operan las terminales del Port de Tarragona.

	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Petróleo crudo</b>	<b>8.367.451</b>	<b>6.509.057</b>	<b>7.675.158</b>	<b>7.577.526</b>	<b>8.101.056</b>
<b>Carbón y coque de petróleo</b>	<b>4.969.705</b>	<b>5.097.081</b>	<b>5.426.668</b>	<b>3.187.147</b>	<b>4.454.690</b>
<b>Otros productos petrolíferos</b>	<b>3.892.192</b>	<b>4.060.224</b>	<b>3.452.161</b>	<b>3.134.021</b>	<b>3.618.686</b>
<b>Fueloil</b>	<b>2.548.985</b>	<b>3.468.169</b>	<b>4.098.087</b>	<b>4.291.680</b>	<b>3.224.975</b>
<b>Cereales y sus harinas</b>	<b>2.155.651</b>	<b>2.272.913</b>	<b>3.053.504</b>	<b>2.194.274</b>	<b>3.049.177</b>
<b>Productos químicos</b>	<b>2.305.902</b>	<b>2.259.673</b>	<b>2.205.709</b>	<b>1.896.556</b>	<b>2.198.816</b>
<b>Pienso y forrajes</b>	<b>1.221.372</b>	<b>1.144.362</b>	<b>1.510.582</b>	<b>1.276.597</b>	<b>1.390.828</b>
<b>Gases energéticos de petróleo</b>	<b>600.768</b>	<b>651.792</b>	<b>576.271</b>	<b>630.275</b>	<b>1.095.084</b>
<b>Gasoil</b>	<b>1.370.921</b>	<b>1.482.595</b>	<b>879.849</b>	<b>253.197</b>	<b>809.804</b>
<b>Papel y pasta</b>	<b>330.938</b>	<b>487.659</b>	<b>507.618</b>	<b>480.414</b>	<b>478.038</b>
<b>Productos siderúrgico</b>	<b>306.204</b>	<b>361.851</b>	<b>289.392</b>	<b>288.352</b>	<b>384.364</b>
<b>Biocombustibles</b>	<b>185.274</b>	<b>181.242</b>	<b>147.536</b>	<b>107.022</b>	<b>317.403</b>
<b>Gasolina</b>	<b>665.154</b>	<b>468.628</b>	<b>385.579</b>	<b>362.406</b>	<b>317.385</b>
<b>Resto grupos</b>	<b>3.678.294</b>	<b>3.289.760</b>	<b>2.863.591</b>	<b>2.209.958</b>	<b>2.331.653</b>

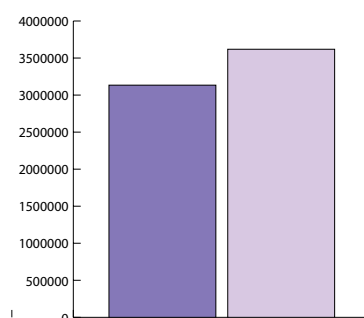
<b>Tráfico según su naturaleza</b>	<b>32.598.811</b>	<b>31.735.005</b>	<b>33.071.705</b>	<b>27.889.428</b>	<b>31.771.960</b>
------------------------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------



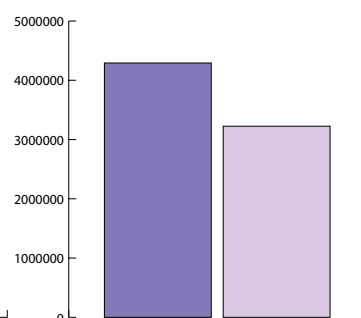
Petróleo crudo



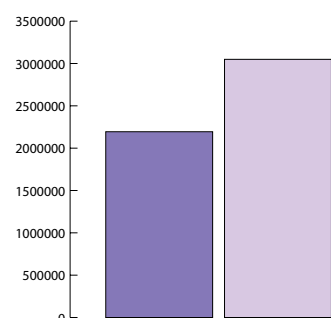
Carbón y coque de petróleo



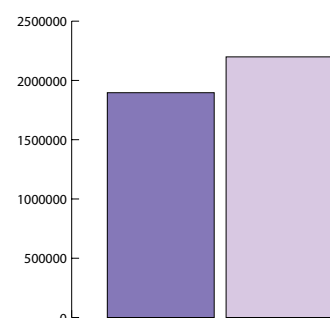
Otros productos petrolíferos



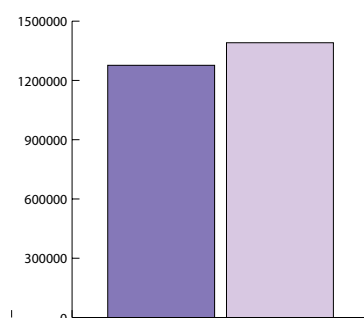
Fueloil



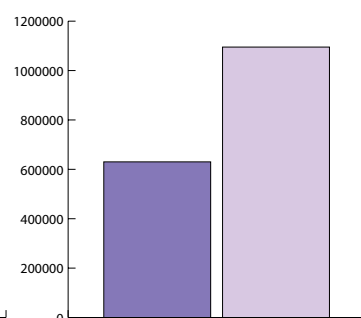
Cereales y sus harinas



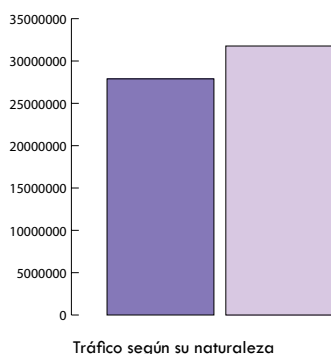
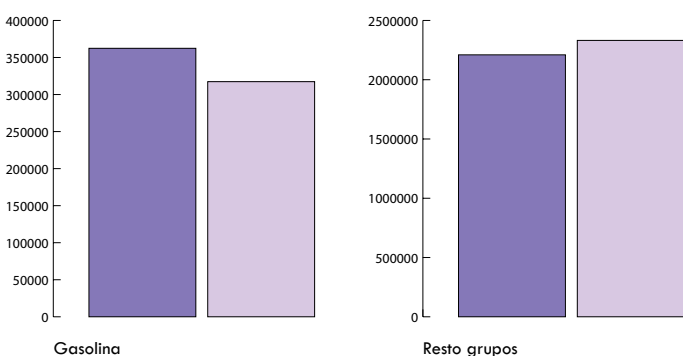
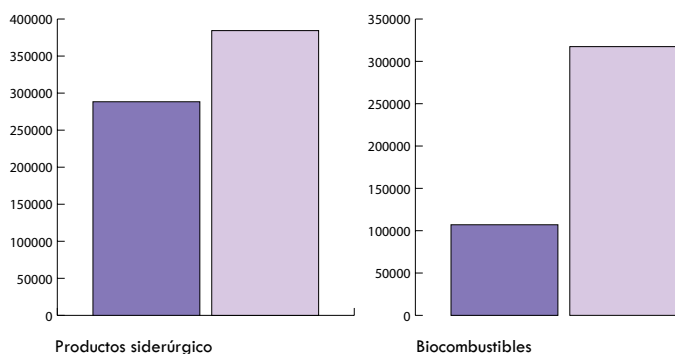
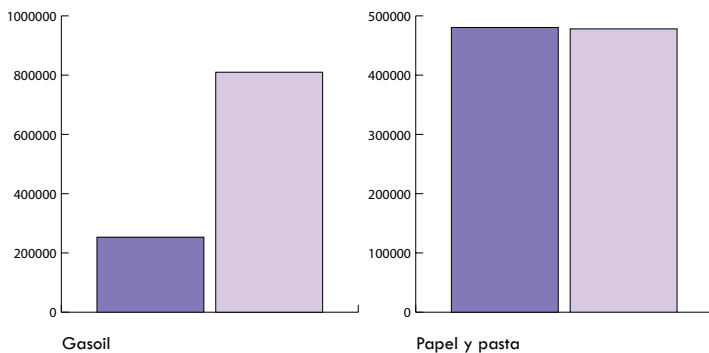
Productos químicos



Pienso y forrajes



Gases energéticos de petróleo



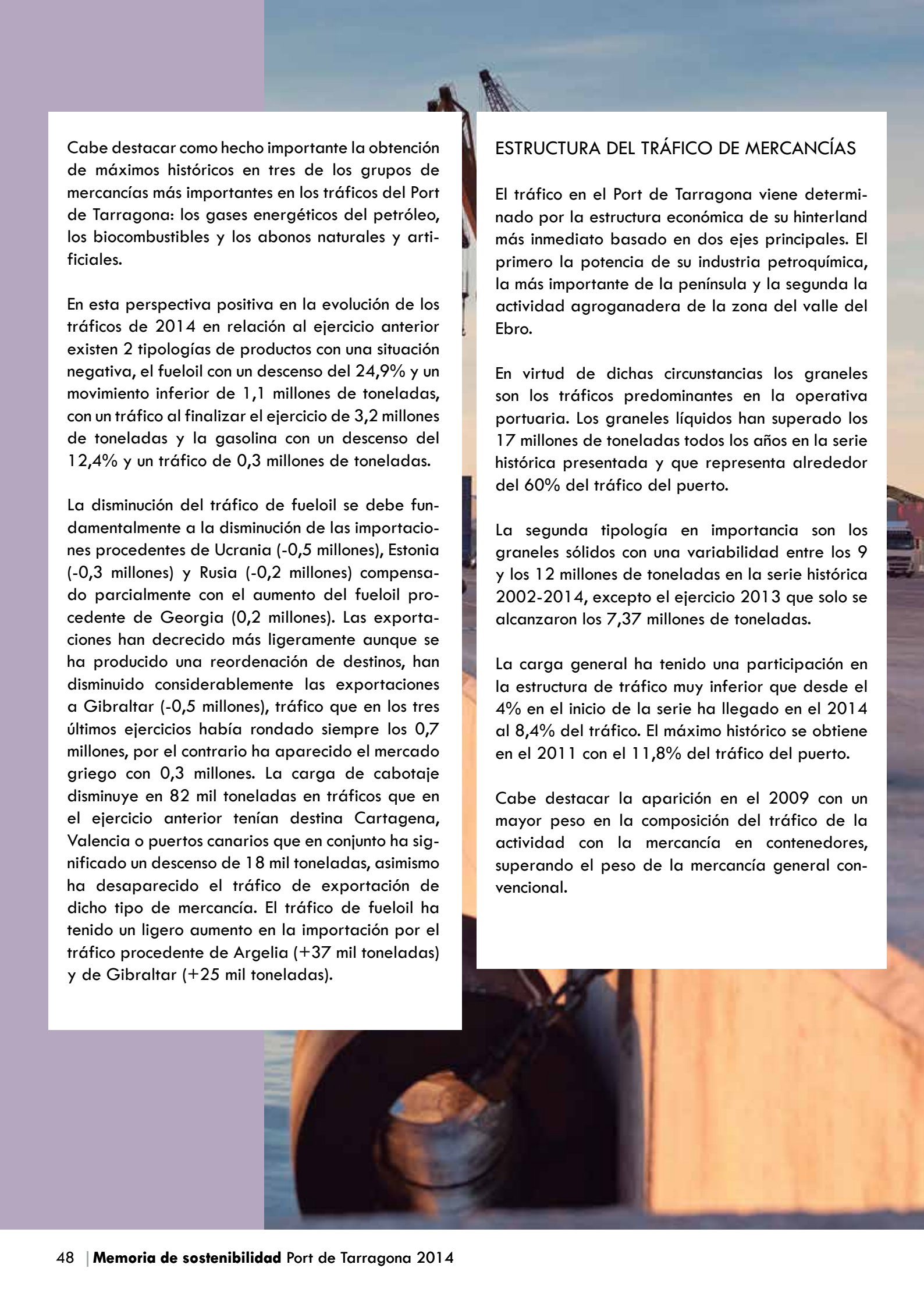
El ejercicio 2014 ha significado una fuerte recuperación en los tráficós del Puerto de Tarragona, han crecido respecto el ejercicio anterior un 13,9% y 3,9 millones de toneladas más de tráfico marítimo. Estas cifras positivas se traducen en aumentos en la mayoría de los principales grupos de mercancías y entre ellos cabe destacar los siguientes:

- Carbón y coque de petróleo con un crecimiento del 39,8% y 1,3 millones de toneladas más.
- Cereales y sus harinas con 39,0% de crecimiento y superando el ejercicio anterior en 0,9 millones de toneladas.
- Gasoil que ha triplicado su actividad y ha realizado una operativa de 0,6 millones de toneladas más que el ejercicio anterior.
- Crudo de petróleo con un aumento de 0,5 millones de toneladas y un crecimiento del 6,9%.
- Otros productos petrolíferos (nafta, asfalto, crudo condensado, etileno...) que han aumentado el 15,5% i 0,5 millones de toneladas.
- Gases energéticos del petróleo (propano fundamentalmente) con una variación del 73,7% y 0,5 millones de toneladas.
- Productos químicos que crecieron 0,3 millones de toneladas y un 15,9%.
- Biocombustibles que ha crecido en 0,2 millones de toneladas y triplicado su tráfico.

2013

2014





Cabe destacar como hecho importante la obtención de máximos históricos en tres de los grupos de mercancías más importantes en los tráficos del Port de Tarragona: los gases energéticos del petróleo, los biocombustibles y los abonos naturales y artificiales.

En esta perspectiva positiva en la evolución de los tráficos de 2014 en relación al ejercicio anterior existen 2 tipologías de productos con una situación negativa, el fueloil con un descenso del 24,9% y un movimiento inferior de 1,1 millones de toneladas, con un tráfico al finalizar el ejercicio de 3,2 millones de toneladas y la gasolina con un descenso del 12,4% y un tráfico de 0,3 millones de toneladas.

La disminución del tráfico de fueloil se debe fundamentalmente a la disminución de las importaciones procedentes de Ucrania (-0,5 millones), Estonia (-0,3 millones) y Rusia (-0,2 millones) compensado parcialmente con el aumento del fueloil procedente de Georgia (0,2 millones). Las exportaciones han decrecido más ligeramente aunque se ha producido una reordenación de destinos, han disminuido considerablemente las exportaciones a Gibraltar (-0,5 millones), tráfico que en los tres últimos ejercicios había rondado siempre los 0,7 millones, por el contrario ha aparecido el mercado griego con 0,3 millones. La carga de cabotaje disminuye en 82 mil toneladas en tráficos que en el ejercicio anterior tenían destino Cartagena, Valencia o puertos canarios que en conjunto ha significado un descenso de 18 mil toneladas, asimismo ha desaparecido el tráfico de exportación de dicho tipo de mercancía. El tráfico de fueloil ha tenido un ligero aumento en la importación por el tráfico procedente de Argelia (+37 mil toneladas) y de Gibraltar (+25 mil toneladas).

## ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS

El tráfico en el Port de Tarragona viene determinado por la estructura económica de su hinterland más inmediato basado en dos ejes principales. El primero la potencia de su industria petroquímica, la más importante de la península y la segunda la actividad agroganadera de la zona del valle del Ebro.

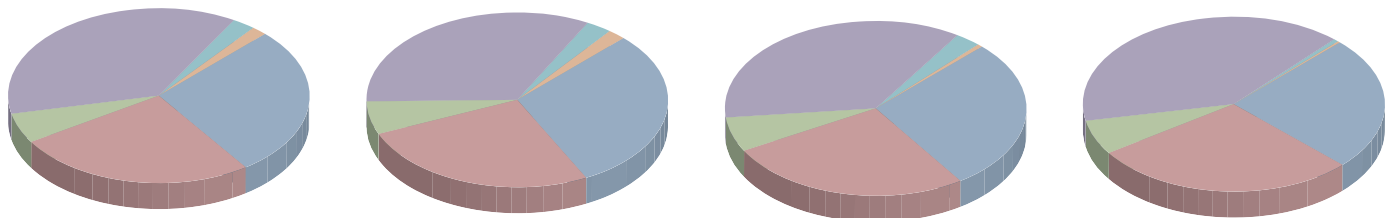
En virtud de dichas circunstancias los graneles son los tráficos predominantes en la operativa portuaria. Los graneles líquidos han superado los 17 millones de toneladas todos los años en la serie histórica presentada y que representa alrededor del 60% del tráfico del puerto.

La segunda tipología en importancia son los graneles sólidos con una variabilidad entre los 9 y los 12 millones de toneladas en la serie histórica 2002-2014, excepto el ejercicio 2013 que solo se alcanzaron los 7,37 millones de toneladas.

La carga general ha tenido una participación en la estructura de tráfico muy inferior que desde el 4% en el inicio de la serie ha llegado en el 2014 al 8,4% del tráfico. El máximo histórico se obtiene en el 2011 con el 11,8% del tráfico del puerto.

Cabe destacar la aparición en el 2009 con un mayor peso en la composición del tráfico de la actividad con la mercancía en contenedores, superando el peso de la mercancía general convencional.



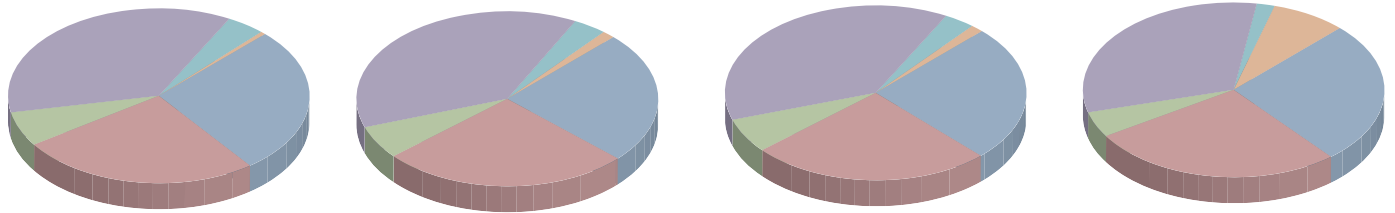


2002

2003

2004

2005

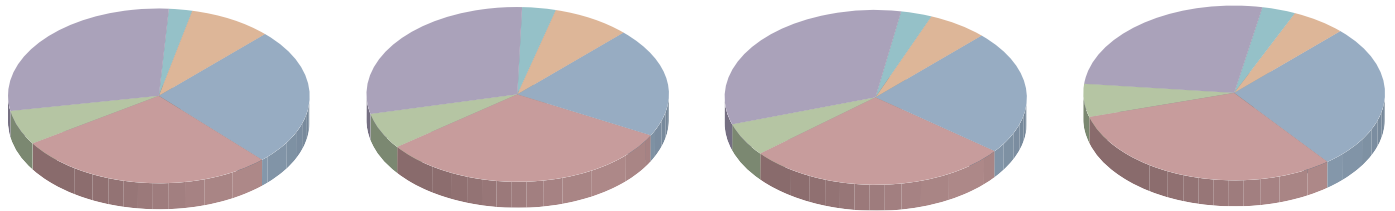


2006

2007

2008

2009

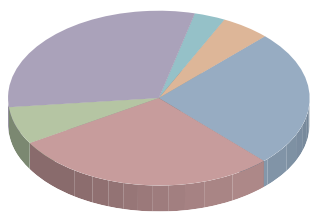


2010

2011

2012

2013



CRUDOS

PETROLÍFEROS

QUÍMICOS

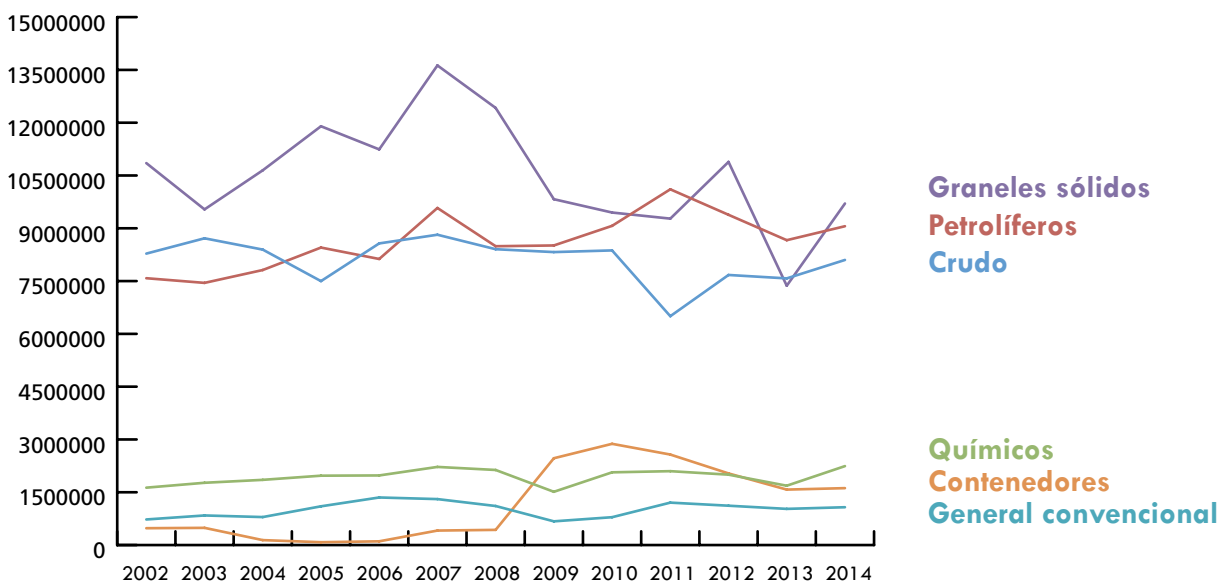
GRANELES SÓLIDOS

GENERAL CONVENCIONAL

EN CONTENEDORES

2014

### EVOLUCIÓN DE LA COMPOSICIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS





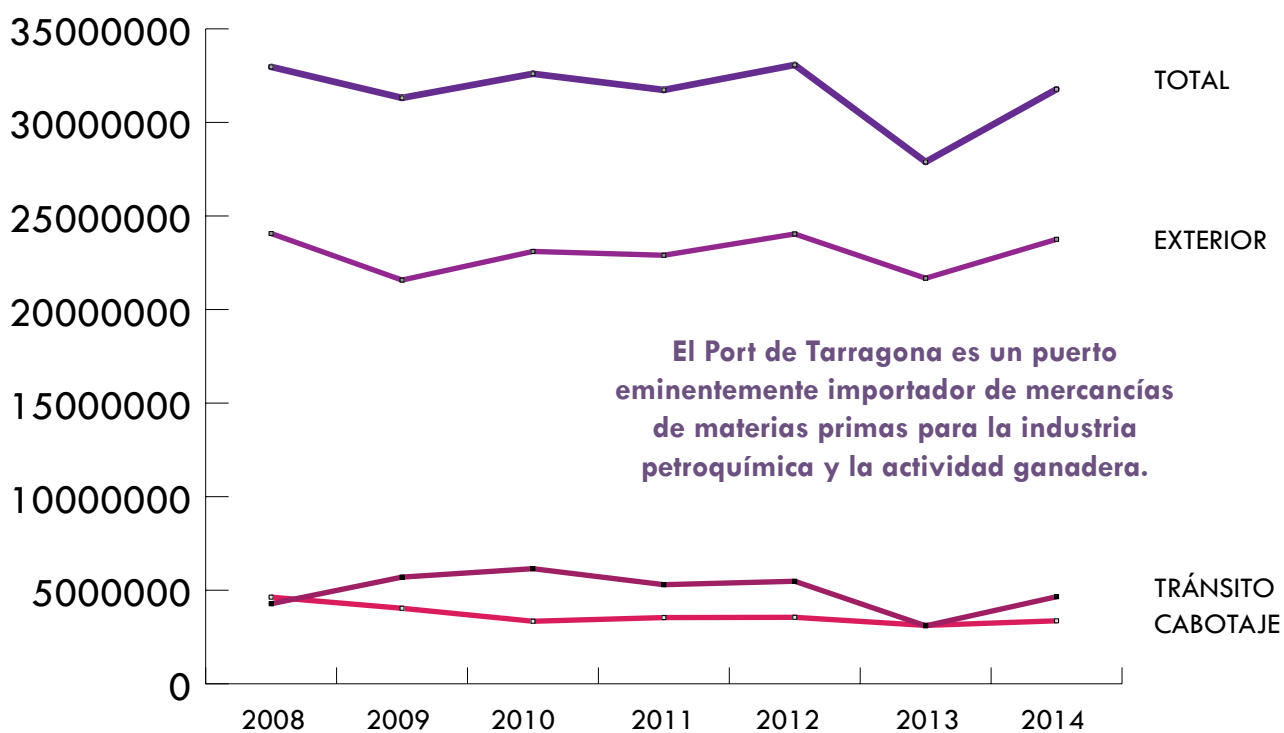
## TRÁFICO POR TIPO DE NAVEGACIÓN

El Port de Tarragona es un puerto eminentemente importador de mercancías de materias primas para la industria petroquímica y la actividad ganadera. Este tipo de tráfico representa más del 60% del tráfico del puerto. Le sigue en importancia la exportación de mercancías con más del 10% del tráfico. El tráfico de cabotaje tiene una situación más equilibrada entre la carga y descarga con porcentajes cada uno de ellas entre el 5 y el 6%.

El tránsito de mercancías operadas en las terminales del Port de Tarragona tiene en su conjunto una importancia superior al cabotaje. Su estructura ha variado a lo largo de la serie histórica, siendo inicialmente su componente el tráfico de carbón con la isla de Mallorca a la que posteriormente se añadió el abastecimiento de una térmica de Cerdeña, posteriormente se incorporó el tránsito de mercancías en contenedores y cabe destacar el inicio en 2014 de nuevos tráficos en tránsito de graneles líquidos con buenas expectativas en los ejercicios posteriores al iniciarse la actividad en los terrenos de la ampliación del muelle de la Química.

NAVEGACIÓN	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
TRÁNSITO	4.276.084	5.700.767	6.151.707	5.296.177	5.479.821	3.097.382	4.652.925
CABOTAJE	4.629.537	4.034.983	3.342.121	3.538.831	3.552.584	3.119.999	3.366.222
EXTERIOR	24.063.197	21.574.298	23.104.983	22.899.997	24.039.300	21.672.047	23.752.812
<b>TOTAL</b>	<b>32.968.818</b>	<b>31.310.047</b>	<b>32.598.811</b>	<b>31.735.005</b>	<b>33.071.705</b>	<b>27.889.561</b>	<b>31.771.960</b>





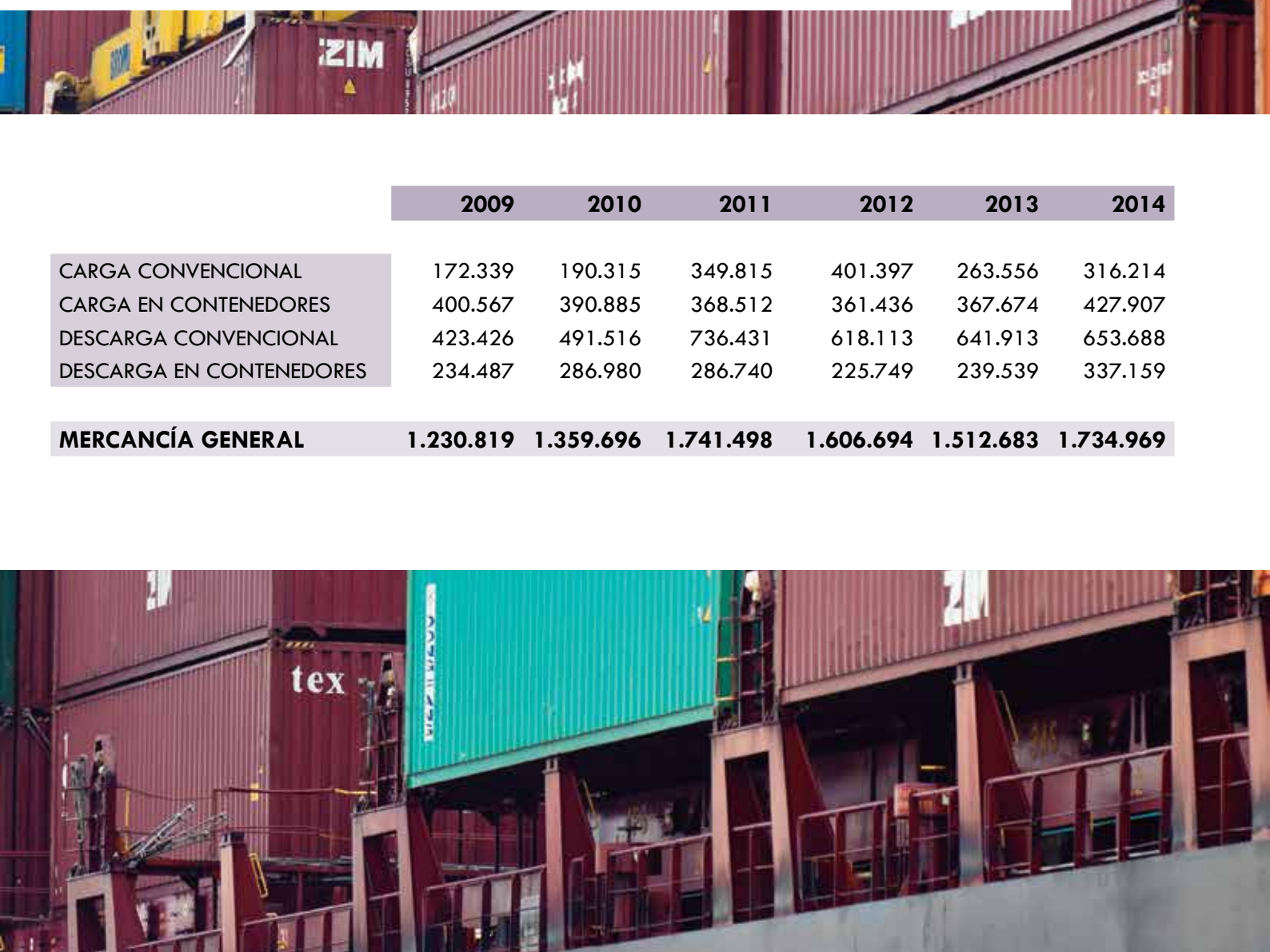


## COMERCIO EXTERIOR DE CARGA GENERAL

La situación de puerto importador se mantiene en la carga general aunque de una forma más equilibrada. El 53,9% del tráfico es de importación, el 39,8% es de exportación y el cabotaje (carga y descarga) representa el 6,3%.

La situación de mejora de los tráficos se ha percibido especialmente en la importación de productos en contenedor que ha crecido respecto al ejercicio anterior un 40,8% llegando a las 337 mil toneladas.

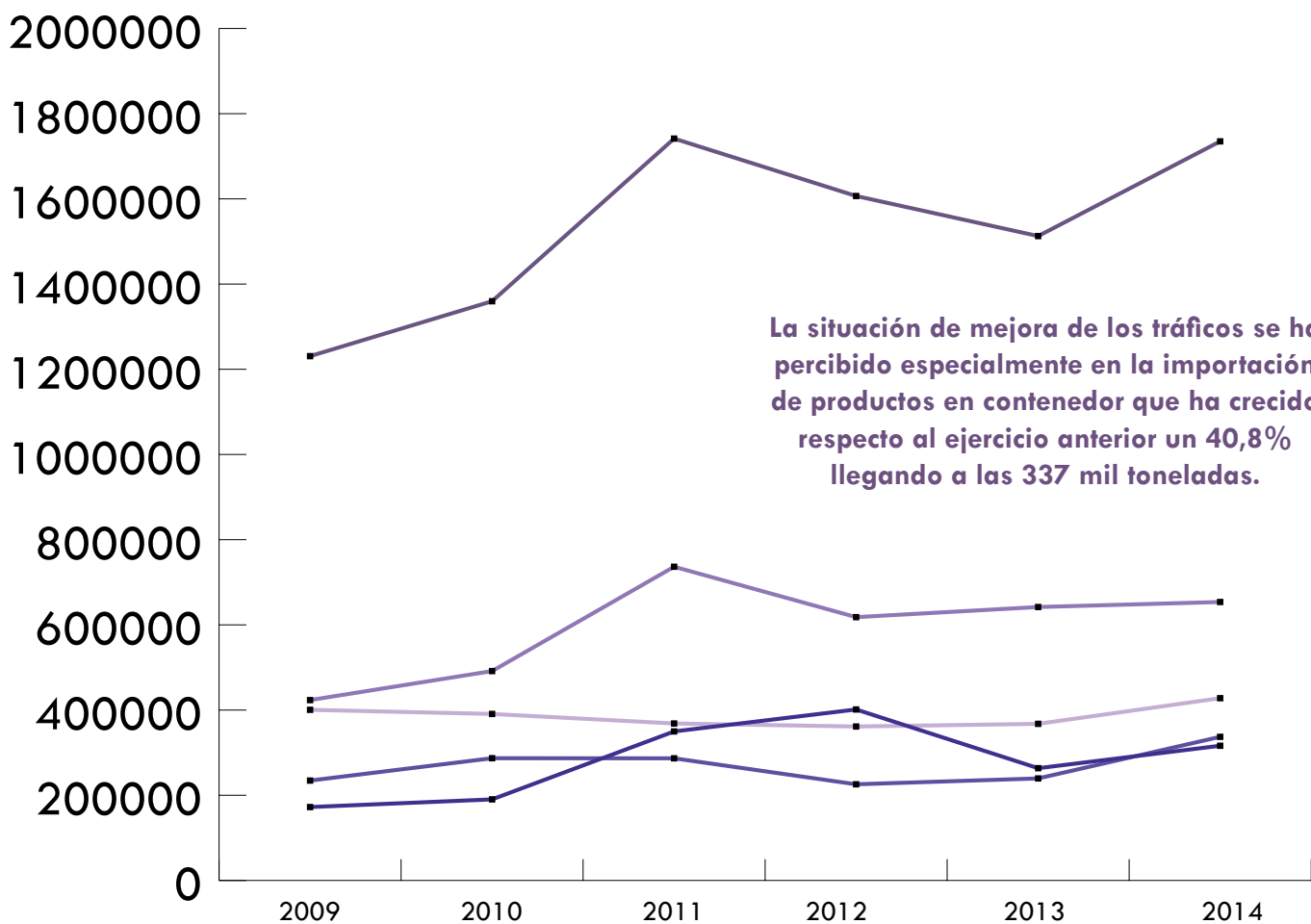
Las exportaciones en contenedor han tenido un crecimiento importante, del 16,4%, que ha permitido llegar a 428 mil toneladas. Cabe destacar dos circunstancias, la primera que las exportaciones son superiores a las importaciones y en segundo lugar ha significado obtener el mejor resultado del movimiento de mercancías en exportaciones del puerto.



	2009	2010	2011	2012	2013	2014
CARGA CONVENCIONAL	172.339	190.315	349.815	401.397	263.556	316.214
CARGA EN CONTENEDORES	400.567	390.885	368.512	361.436	367.674	427.907
DESCARGA CONVENCIONAL	423.426	491.516	736.431	618.113	641.913	653.688
DESCARGA EN CONTENEDORES	234.487	286.980	286.740	225.749	239.539	337.159
<b>MERCANCÍA GENERAL</b>	<b>1.230.819</b>	<b>1.359.696</b>	<b>1.741.498</b>	<b>1.606.694</b>	<b>1.512.683</b>	<b>1.734.969</b>



- CARGA CONVENCIONAL
- CARGA EN CONTENEDORES
- DESCARGA CONVENCIONAL
- DESCARGA EN CONTENEDORES
- MERCANCÍA GENERAL





## SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA

### SEGURIDAD OPERATIVA DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA

Las funciones de la Policía Portuaria del Port de Tarragona se centran en las funciones de policía administrativa desempeñando actividades de control y vigilancia de la actividad portuaria en la zona de servicio del puerto, tanto en la zona terrestre como en la lámina de agua. Estas funciones incluyen la aplicación de las medidas de protección derivadas del código ISPS de protección portuaria.

En el Plan de Autoprotección, la Policía Portuaria desempeña responsabilidades de evacuación, tráfico y logística, y conjuntamente con los equipos

de primera intervención, dan la primera respuesta coordinando las acciones iniciales así como la activación de los recursos necesarios en cada incidente. En el entorno de la seguridad ciudadana y del orden público, la Policía Portuaria colabora con las Fuerzas y Cuerpos de seguridad competentes en cada zona así como con las autoridades judiciales. Asimismo desempeña importantes funciones de prevención, asistencial, de proximidad y de mediación en incidentes localizados en zona portuaria y en los barrios limítrofes con la zona de servicio de nuestro puerto.

La gestión del Centro de Control y Vigilancia / Centro Recepción de Alarmas es una de las funciones más importantes, pues desde dicho centro además de la función intrínseca de la vigilancia, se recogen y se da respuesta a todas las incidencias que se producen en la zona portuaria en coordinación con otros organismos, también implicados que las diferentes emergencias que se dan en la zona de servicio portuario.

En el proyecto de mejora y reorientación profesional, se han alcanzado los objetivos propuestos:

- Impartición de 20 acciones formativas vinculadas con sus funciones y responsabilidades.
- Mejora continua de la Oficina de Suport, en organización interna.
- Estudio de la consolidación en el 2016 las unidades de tráfico y la vigilancia de la lámina de agua de nuestro puerto.



<p style="text-align: center;">TAREAS PREVENTIVAS O PROACTIVAS</p>	<p>761 controles de tráfico.</p> <p>14 estudios de propuestas de mejora en el ámbito de la circulación y del medio ambiente.</p> <p>86 intervenciones en el ámbito de Policía Asistencial</p> <p>46 intervenciones en el ámbito de Policía del Medio Ambiente.</p> <p>Colaboración con fiscalía de menores en acciones de mediación y formación en delitos contra la seguridad vial.</p> <p>48 colaboraciones con otros cuerpos policiales.</p> <p>600 seguidores en el “top 20” en las redes sociales facilitando información de interés a la comunidad.</p>
--	---

<p style="text-align: center;">TAREAS REACTIVAS</p>	<p>158 intervenciones relacionadas con la seguridad vial y el tráfico.</p> <p>7 asistencias en accidentes laborales.</p> <p>586 diligencias y actas diversas tramitadas.</p> <p>614 denuncias por infracciones a la normativa gestionadas.</p> <p>81 dispositivos de seguridad y tráfico relacionados con actividades sociales, deportivas, culturales y políticas.</p> <p>24 intervenciones en simulacros</p>
---	--



## SEGURIDAD INDUSTRIAL Y PROTECCIÓN PORTUARIA

### 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 Autoridad Portuaria. Tanto el equipo directivo como el personal de la entidad asumen el compromiso de proteger la salud y la vida de los integrantes de la Comunidad Portuaria, las instalaciones y el medio ambiente, así como garantizar la seguridad en los trabajos y la reducción de los riesgos.

El factor clave para garantizar la seguridad y la 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 producirse en caso de que se produzca alguna contingencia o emergencia.

El Plan de Autoprotección del Port de Tarragona, homologado por la Comisión de Protección Civil de la comunidad autónoma de Cataluña en diciembre de 2013, es la herramienta aglutinadora ante posibles situaciones de emergencia, de forma que se consiga de un modo eficaz prevenir situaciones de emergencia, controlar los eventos que puedan causar una emergencia, proteger la vida humana, la salud y el medio ambiente y minimizar los daños a la instalación y al entorno.





## EJERCICIOS I SIMULACROS

En el puerto de Tarragona, la Autoridad Portuaria ha participado y colaborado en ejercicios y simulacros de terminales en concesión / autorización. Durante el año se han realizado en la zona de servicio del puerto de Tarragona 134 ejercicios o simulacros en relación a la autoprotección y 8 ejercicios o prácticas en materia de protección. En 25 de estos simulacros, la APT ha participado como promotor o colaborador en su realización (aportando medios humanos, materiales o de coordinación) actuando de conformidad al Plan de Autoprotección del Port de Tarragona.

El 30 de abril de 2014, se llevó a cabo el plan especial de emergencia del sector químico de Cataluña, PLASEQCAT, y el plan de autoprotección del puerto, se pusieron a prueba mediante un simulacro por notificación de activación del Plan de Autoprotección de la terminal química por supuesto de rotura de manguera flexible en operación de descarga de buque produciéndose un derrame de producto muy inflamable y tóxico, quedando depositado en sistema de retención de producto. Se activaron medios de actuación e intervención de puerto y adopción de medidas de ámbito exterior de los servicios territoriales de protección civil, sanitarios y de intervención de bomberos.

El 24 de noviembre de 2014, se llevó a cabo, en colaboración con la terminal concesionaria, un simulacro de seguridad (*safety*) combinado con práctica de protección (*security*), en el mismo se pusieron a prueba todos los medios materiales, humanos y organizativos considerados en los respectivos planes de autoprotección

y planes de protección de puerto y concesiones; así mismo se activaron los planes de emergencia de protección civil autonómicos, de ámbito superior, PROCICAT.

El escenario simulaba un incendio provocado (origen ilícito) en terminal de almacenamiento de pasta de papel. Las primeras acciones fueron las de control del incendio, ocurriendo a posteriori un fallo de la red contraincendios de la terminal (Detección sabotaje en el sistema contra incendios de la terminal), requerimiento de asistencia de equipo de mar (remolcadores y Sasemar), actuación coordinada de equipos de intervención terrestre de bomberos y remolcadores de abastecimiento de agua. La actuación consistió en la localización de dos heridos, uno de gravedad severa, rescate y estabilización de herido por equipos sanitarios, extinción de incendio con actuación coordinada de equipos de intervención terrestre de bomberos y remolcadores (uso de vehículo de bombeo de gran caudal) diligencias y actuaciones policiales de establecimiento de perímetro de seguridad, recepción/acompañamiento de medios externos, investigación y detención de sospechoso.

## PRÁCTICAS DE EQUIPOS DE INTERVENCIÓN

Las mejoras en la prestación del servicio general de prevención y control de emergencias que se ha realizado en este año, procedimientos de actuación en contingencias y medios materiales de lucha contra incendios, redundan en una mejora continua de la seguridad de instalaciones, personas y medio ambiente.

Se realizaron prácticas de actuación conjunta y coordinación operativa, haciendo uso combinado de los medios de lucha contra incendios de conexión compatible mar-tierra instalados en los remolcadores que prestan servicio en el Port de Tarragona. Participaron Remolcadores, Bomberos de la Generalitat, Bomberos del Parque Port y Sasemar.

Se desarrollaron tres escenarios diferentes de trabajo, combinando la alimentación de uno o dos remolcadores en camión - bomba de bomberos, monitores portátiles y monitor de gran caudal. La presión de trabajo en cada ejercicio fue de incremento progresivo sin superar el 10 bares de presión con un régimen de caudales en su conjunto de 30.000 litros por minuto.

El Port de Tarragona, en el marco de la prestación de servicio general de prevención y control de emergencias, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación, ha incorporado al servicio de la Comunidad Portuaria un sistema móvil de suministro de gran caudal de agua. El sistema se compone de un camión de tres ejes con equipo de elevación tipo multilift

con brazo deslizante, plataforma dúo contenedor con módulo de despliegue/recogida de mangueras y un segundo módulo de unidad de impulsión y bomba flotante.

El conjunto de los equipamientos permite captar agua, por medio de bomba flotante de transmisión hidráulica, y con un rendimiento de 13.000 litros por minuto, para alimentar vehículos u otros medios contra incendio ubicados lejos de otros puntos de suministro de agua.

El vehículo tendrá base en el Parque de Bomberos del Port de Tarragona.

La seguridad se convierte en un elemento muy importante para la dinámica del Port. La incorporación de este equipamiento incrementa la seguridad y de la prevención en la zona de servicio.

En noviembre de 2014 se llevó a cabo la puesta a disposición y formación del personal de Bomberos y la realización de prácticas del nuevo equipo, adquirido por la APT, de acuerdo al III Acuerdo de Colaboración entre la Autoridad Portuaria de Tarragona, la Asociación Empresarial Química de Tarragona y la Asociación de Empresas del Parque Químico Sur para la prestación de los servicios comunes de prevención y control de emergencias en el Port de Tarragona y cedido a los Bomberos del Parque Port para su gestión.



## PROTECCIÓN PORTUARIA

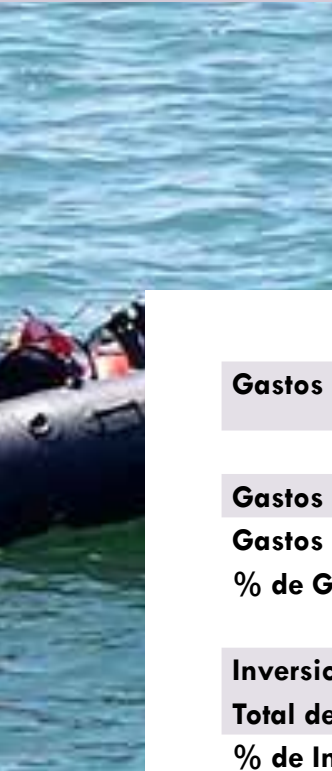
El Port de Tarragona, como entidad de intercambio modal marítimo terrestre, lleva a cabo, desde el año 2014, varias iniciativas de inversión en la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, en relación a actos ilícitos y otros que de forma deliberada pueden perjudicar la 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. 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.

El Port de Tarragona coordina y participa en las prácticas anuales con las instalaciones portuarias así como también participa con sus recursos personales y materiales en la realización de ejercicios y prácticas propuestas por las terminales afectadas por el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

Asimismo, en mayo de 2014 el Port de Tarragona fue escenario de ejercicio de coordinación de unidades de la Armada, MARSEC 2014. Se desarrolló un supuesto de secuestro de tripulación, amenaza y detección de colocación de artefacto explosivo adosado a casco de buque atracado y se practicaron actuaciones de seguridad y protección portuaria.





## RECURSOS EMPLEADOS EN PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

<b>Gastos e inversiones en materia de protección y seguridad</b> (miles de euros)	<b>2014</b>
<b>Gastos en seguridad</b>	<b>541€</b>
<b>Gastos de explotación</b>	<b>43.619 €</b>
<b>% de Gastos en seguridad</b>	<b>1,24%</b>
<b>Inversiones en seguridad</b>	<b>2.165 €</b>
<b>Total de inversiones</b>	<b>17.561 €</b>
<b>% de Inversiones en seguridad</b>	<b>12,33%</b>

I\_36



Las acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, y dirigidas a la comunidad portuaria en 2014:

- Curso de protección de capacitación para Operadores de Sistemas de Control Radiológico.
- Curso de Operador de Muelle y Terminal de Mercancías Peligrosas.
- Curso de formación de manipulación y conducción de vehículo de lucha contra incendios de gran caudal.

S\_23

# INFRAES- TRUCTURAS Y OBRAS







## INSTALACIONES Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

La Autoridad Portuaria planifica, proyecta, construye, conserva y explota las obras de acuerdo con la planificación general, especificaciones y coordinación que establece Puertos del Estado y siempre dentro de una gestión responsable de los recursos. Para conseguir este objetivo concibe un modelo de gestión, no solo como promotora de estrategias globales dirigidas a aumentar la competitividad del puerto, sino como proveedora de infraestructuras y reguladora del dominio público portuario.

### LONGITUD TOTAL PANTALANES:

2.347 m (en 7 atraques)

ÁREA DE DEPÓSITO: 233 ha

### SERVICIO DE REMOLQUE:

6 remolcadores

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS GENERALES

SITUACIÓN: Longitud 1° 14' E  
Latitud 41° 05' N

### 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:

498,91 ha (entre dique y espigón), de los cuales, en la zona I: 326,53 ha

ÁREA TERRESTRE: 542,84 ha

LONGITUD TOTAL MUELLES: 11.252 m

### RAMPAS:

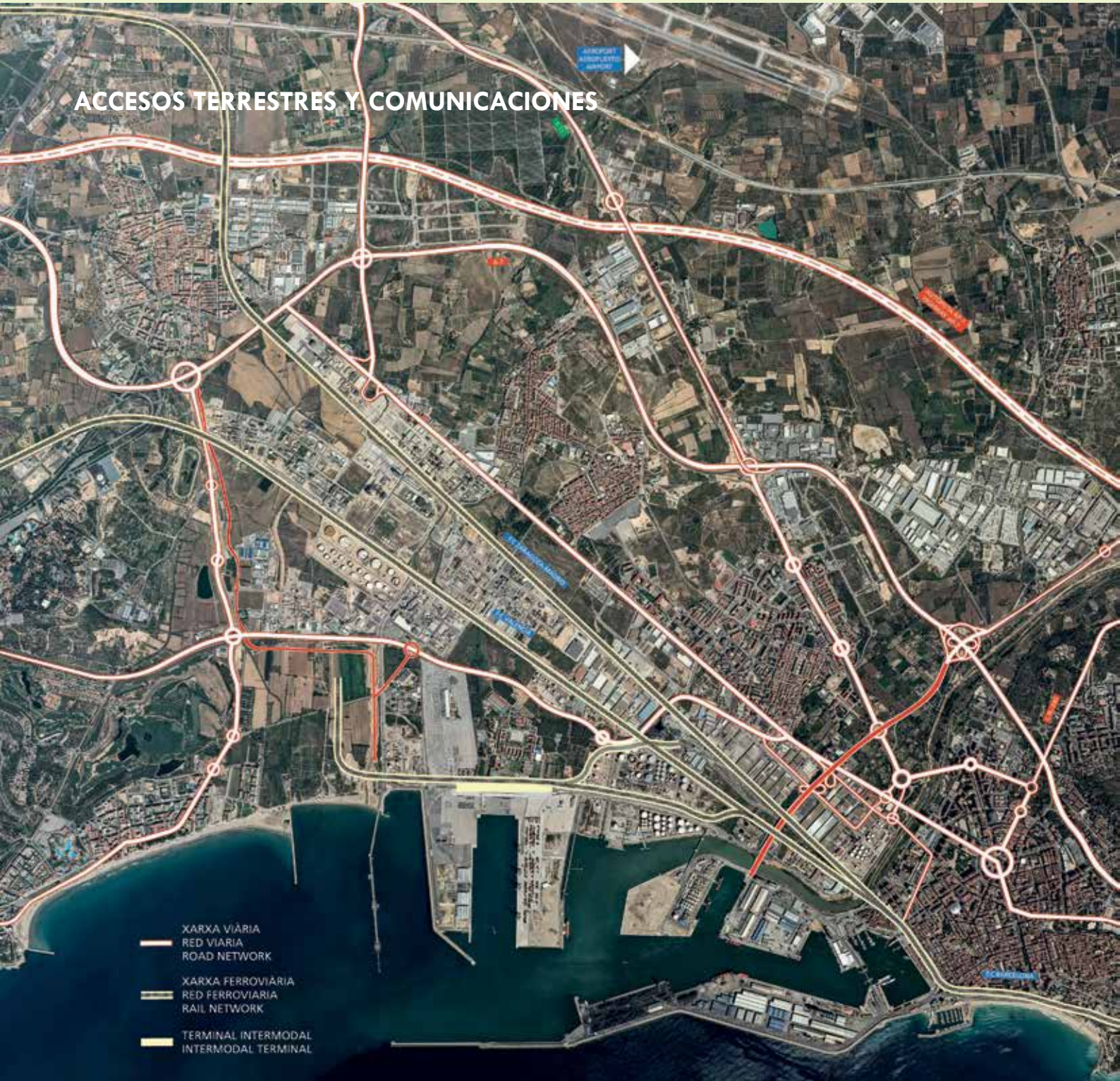
9 rampas ro-ro, de las que 4 son dobles

LATITUD 41° 05' N

TARRAGONA

LONGITUD 1° 14' E

## ACCESOS TERRESTRES Y COMUNICACIONES



I\_22 I\_07

### CARRETERAS

Autopistas AP-7 y AP-2 ( A-27 tramo Tarragona-El Morell)

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.

### FERROCARRIL

Estación AVE del Camp de Tarragona (a 13 km del Port)

Red interna de 46 km con acceso a todos los muelles, de los cuales 6 km son de ancho mixto (ibérico + internacional) que posibilita

la llegada del tren a todos los muelles y explanadas del puerto. Los dos accesos ferroviarios que se definen en los dos puntos de conexión, uno en la zona del Serrallo y otro en la zona de ribera del Port de Tarragona.

### RED ÀREA

Aeropuerto de Reus (a 8 km del Port) y aeropuerto del Prat de Llobregat (a 82 km del Port).

## PRINCIPALES USOS PORTUARIOS

El Port de Tarragona cuenta con unas instalaciones al servicio del comercio marítimo que son muelles y atraques donde se desarrollan las principales actividades. A continuación se describen las principales actividades y usos portuarios desarrollados en los diferentes muelles portuarios.



MUELLE	LONGITUD (m)	USOS PRINCIPALES
Alcudia	127	Sólidos a granel (principalmente energéticos)
Andalusia	1.056	Mercancía general en contenedor
Aragó	1.070	Sólidos a granel (principalmente agroalimentarios) y mercancía general convencional
Cantàbria I	246	Vehículos y mercancía general.
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)
Costa	426	Embarcaciones de recreo



MUELLE	LONGITUD (m)	USOS PRINCIPALES
Dique de Llevant	707	Estación marítima de cruceros
Galícia	280	Vehículos y mercancía general
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-)
Pescadores		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 ampliación atraque 3	162	Líquidos a granel: productos petrolíferos y químicos
Reus Nord	255	Servicios a buques
Reus Tester	122	Sólidos a granel
Reus Sud	349	Mercancía general convencional (fruta) y Sólidos a granel
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



## DESCRIPCIÓN DE TERMINALES E INSTALACIONES

### CONTENEDORES Y CARGA GENERAL

Muelle: Andalucía  
Terminales: DP World Tarragona SA  
Superficie: más de 147.007 m<sup>2</sup>  
Línea de atraque: más de 1.056 m  
Calado: 14,00 m  
Capacidad máxima: 0,7 millones de TEU  
Infraestructuras: dos puntos de atraque ro-ro y terminal ferroviaria. Dispone de tres grúas súper post-panamax, y dos panamax.

### VEHÍCULOS

Muelles: Cantàbria y Galicia  
Terminales: Bergé Marítima SL  
Superficie: 39.650 m<sup>2</sup>  
Capacidad máxima: 2.150 vehículos  
Infraestructuras: tres rampas Ro-Ro y dos panamax.  
Disponen de protección antigranizo y terminales ferroviarias.

### VEHÍCULOS DE IMPORTACIÓN

Muelles: Cantàbria y Galicia  
Terminales: Bergé Automotive Logistics  
Superficie: 324.607 m<sup>2</sup>  
Capacidad máxima: 13.000 vehículos  
Infraestructuras: PDI (Predelivery Inspection)  
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 m<sup>2</sup> con tres almacenes

Línea de atraque: más de 440 m

Calado: 16,00 m

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: 7.994,91 m<sup>2</sup>

Capacidad: más de 32.000 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: 34.139 m<sup>2</sup>

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 m<sup>2</sup>

Infraestructuras: medios mecánicos para la manipulación de mercancía

Muelle: Aragón y Lleida

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

Superficie: 18.946 m<sup>2</sup>

Muelle: Aragón

Terminales: Noatum-Codemar (almacenaje de estos productos)

Superficie: 16.451,20 m<sup>2</sup>

Capacidad: más de 67.000 t de productos siderúrgicos.

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

## FRUTA

Muelles: Reus y La Rioja

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

Superficie: 18.954 m<sup>2</sup> (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 m<sup>2</sup>

Infraestructuras: medios mecánicos para manipulación

Muelles: Castilla y Aragón

Terminales: Noatum-Codemar Tarragona S.A. (almacenaje)

Superficie: 39.475,50 m<sup>2</sup>

Infraestructuras: grúas y cintas automáticas para la descarga







Muelles: Castella y Aragón

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

Superficie: 56.80,73 m<sup>2</sup> (silos verticales y horizontales)

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

Muelle: Castella

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

Superficie: 23.428,09 m<sup>2</sup>

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: 52.846,01 m<sup>2</sup>

Capacidad: 150.000 t

Infraestructuras: medios mecánicos necesarios para la descarga y manipulación

## MINERALES

Muelles: Catalunya, Alcadia y Navarra

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

Superficie: 135.553,02 m<sup>2</sup>

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 m<sup>2</sup>

Capacidad: 54.000 t

Infraestructuras: medios mecánicos necesarios y acceso ferroviario

## CEMENTO

Muelle: Reus  
Terminales: Cemex (descarga, almacenaje y manipulación)  
Superficie: 2.000 m<sup>2</sup>  
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 m<sup>2</sup>


Muelle: Reus  
Terminales: Calera Veinte SL (descarga, almacenaje y manipulación)  
Superficie: 2.882,04 m<sup>2</sup>  
Infraestructuras: medios mecánicos

## PRODUCTOS LÍQUIDOS A GRANEL

### PRODUCTOS PETROLÍFEROS

Muelle: Pantalán y monoboya  
Terminales: Repsol Petróleo, SA  
Superficie: 21.928,75 m<sup>2</sup> de superficie concesionada y 89.550 m<sup>2</sup> 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: 8.438,52 m<sup>2</sup> de superficie concesionada y 447.60 m<sup>2</sup> de lámina de agua



Muelle: Andalucía  
Terminales: Asfaltos Españoles, SA (descarga)  
Superficie: 2.389 m<sup>2</sup> de superficie terrestre y 14.184 m<sup>2</sup> de lámina de agua

Muelle: Explanada hidrocarburos  
Terminales: Euroenergo España, SL (parque de tanques de almacenaje)  
Superficie: 59.087,41 m<sup>2</sup>  
Capacidad: 328.400 m<sup>3</sup>  
Infraestructuras: acceso ferroviario

## PRODUCTOS QUÍMICOS

Muelle: de la Química  
Terminales: Terminales Portuarias, SA  
Superficie: 30.510,06 m<sup>2</sup> de superficie de almacenaje (38 tanques)  
Capacidad: 43.380 m<sup>3</sup>  
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 m<sup>2</sup> de superficie terrestre y 14.184 m<sup>2</sup> de lámina de agua  
Capacidad: 384.100 m<sup>3</sup>  
Infraestructuras: dispone de un apartador ferroviario

Muelle: explanada de Hidrocarburos  
Terminales: Basf Española, SA (productos químicos a granel en tanques)  
Superficie: 76.158,82 m<sup>2</sup> de superficie terrestre y 17035.19 m<sup>2</sup> de lámina de agua  
Capacidad: 54.370 m<sup>3</sup>  
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 m<sup>2</sup>  
 Capacidad: 3.000 m<sup>3</sup>  
 Instalación conectada a la terminal de la empresa TAPP

### OTROS PRODUCTOS LÍQUIDOS

Muelle: Castella  
 Terminales: Norel, SA Superficie: 12.471 m<sup>2</sup>  
 Infraestructuras: 45 tanques para descarga y almacenaje de productos derivados de ácidos grasos y aceites vegetales



LEYENDA / LEGEND	
GRANELES SÓLIDOS SOLID BULK	ENERGÉTICOS / ENERGY
	AGROALIMENTARIOS / FOOD AND AGRICULTURE
	MATERIALES CONSTRUCCIÓN / CONSTRUCTION
GRANELES LÍQUIDOS LIQUID BULK	QUÍMICOS / CHEMICAL PRODUCTS
	PETROLÍFEROS / CRUDE OIL
	GRASAS VEGETALES / VEGETALS FATS
MERCANCÍA GENERAL GENERAL CARGO	POLIVALENTE / MULTIPURPOSE
	CONTENEDORES / CONTAINERS
	VEHÍCULOS / VEHICLES
	SIDERÚRGICO - PASTA PAPEL / IRON & STEEL - PULP PAPER
	FRUTA / FRUIT
OTROS / OTHERS	PASAJEROS / CRUISE TERMINAL
	PORT ESPORTIU / MARINA PORT
	PESCA / FISHING PORT
ÁREA DISPONIBLE / AVAILABLE AREA	

## INICIATIVAS DE PROMOCIÓN LOGÍSTICA

### ZAL PORT DE TARRAGONA

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Port de Tarragona se encuentra en fase de tramitación urbanística. El 30 de octubre de 2014 la Comisión de Urbanismo de Tarragona aprobó inicialmente el Plan Especial de la ZAL del Port de Tarragona. Una vez aprobado inicialmente el Plan Especial se han presentado toda una serie de alegaciones y en este momento se está en la fase de resolución de las mismas.

El objetivo de la ZAL es potenciar el tráfico marítimo del Port de Tarragona con una oferta de servicios logísticos de primer orden que den valor añadido a la mercancía. La concentración de operadores logísticos, transportistas, la puesta en servicio de la cercana Terminal ferroviaria intermodal electrificada hasta cabecera, junto con la moderna Terminal de contenedores de Tarragona a escasos metros de la bocana, hacen de Tarragona un puerto mucho más competitivo y eficiente por tener unos accesos viarios y ferroviarios que no están nada colapsados como ocurre en otros puertos.

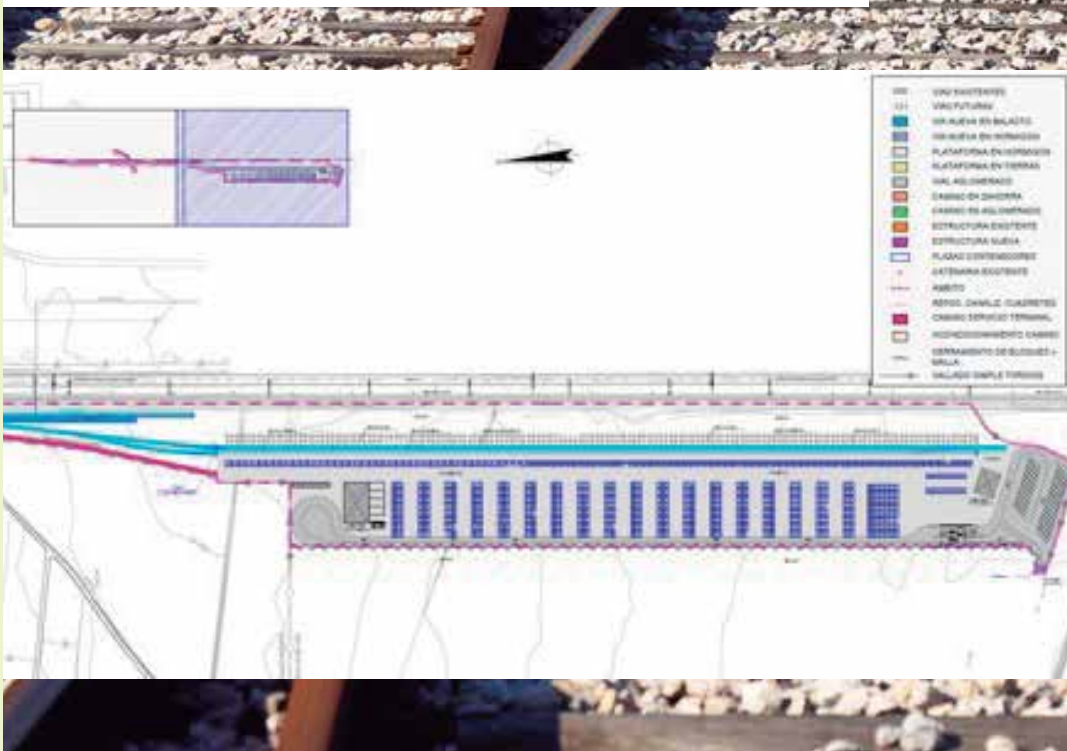
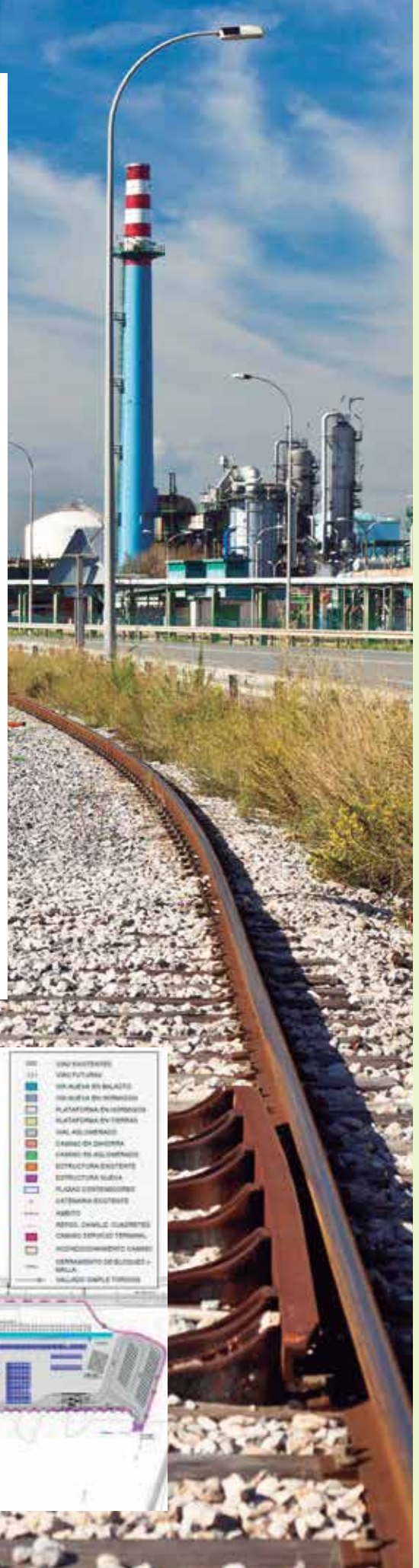


## LA TERMINAL PORT-CENTRO DE GUADALAJARA

Con la inmediata puesta en servicio de la Terminal ferroviaria intermodal del Port de Tarragona (playa de cuatro vías de 800 m de longitud y con los dos anchos UIC e ibérico en todas la vías), electrificada hasta la cabecera, el puerto de Tarragona ha visto la necesidad de posicionarse en la zona centro de la península a través de una terminal ferroviaria homóloga en Guadalajara.

Este Proyecto aprovecha el magnífico y expedito corredor ferroviario Tarragona-Zaragoza- Madrid, quedándose a menos de 50 km de la capital en una zona sin tráfico de cercanías, con lo que se garantiza totalmente la disponibilidad de surcos ferroviarios para las mercancías. En este momento los terrenos ya cuentan con el planeamiento urbanístico correspondiente, se dispone de la autorización de conexión a la RFIG por parte de ADIF, se dispone de la autorización de las obras por parte de la CHT, y en breve, podrán adquirirse los terrenos e iniciar las obras de urbanización correspondientes.

L\_09



## INFRAESTRUCTURAS EN EJECUCIÓN Y OBRAS

Durante el año 2014, se han ejecutado inversiones en la mejora de las infraestructuras e instalaciones a fin de adaptarse al contexto portuario y que reviertan en una mayor calidad en la gestión de la organización.

### SEGUNDA FASE DE LA TERMINAL FERROVIARIA INTERMODAL

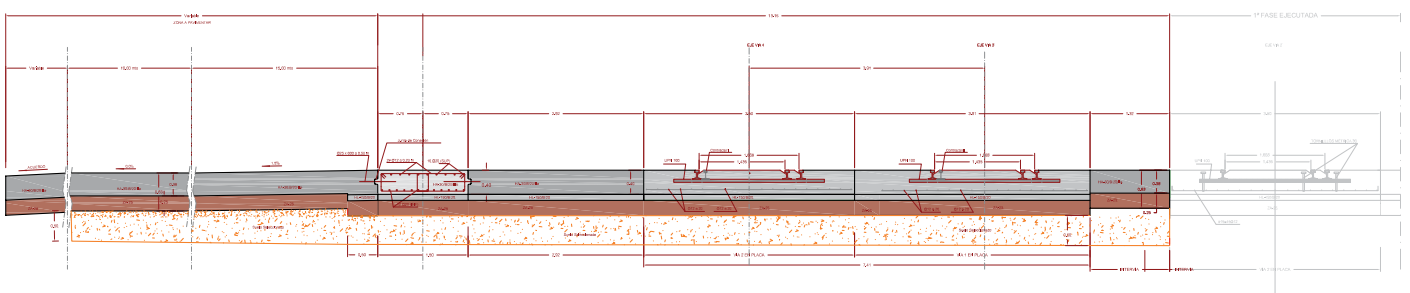
La terminal intermodal del Port de Tarragona será el epicentro de todas las mercancías que entran o salen por mar, carretera y ferrocarril, y permitirá la transferencia entre los diversos modos de transporte terrestre y marítimo de una manera más ágil y eficiente.

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.

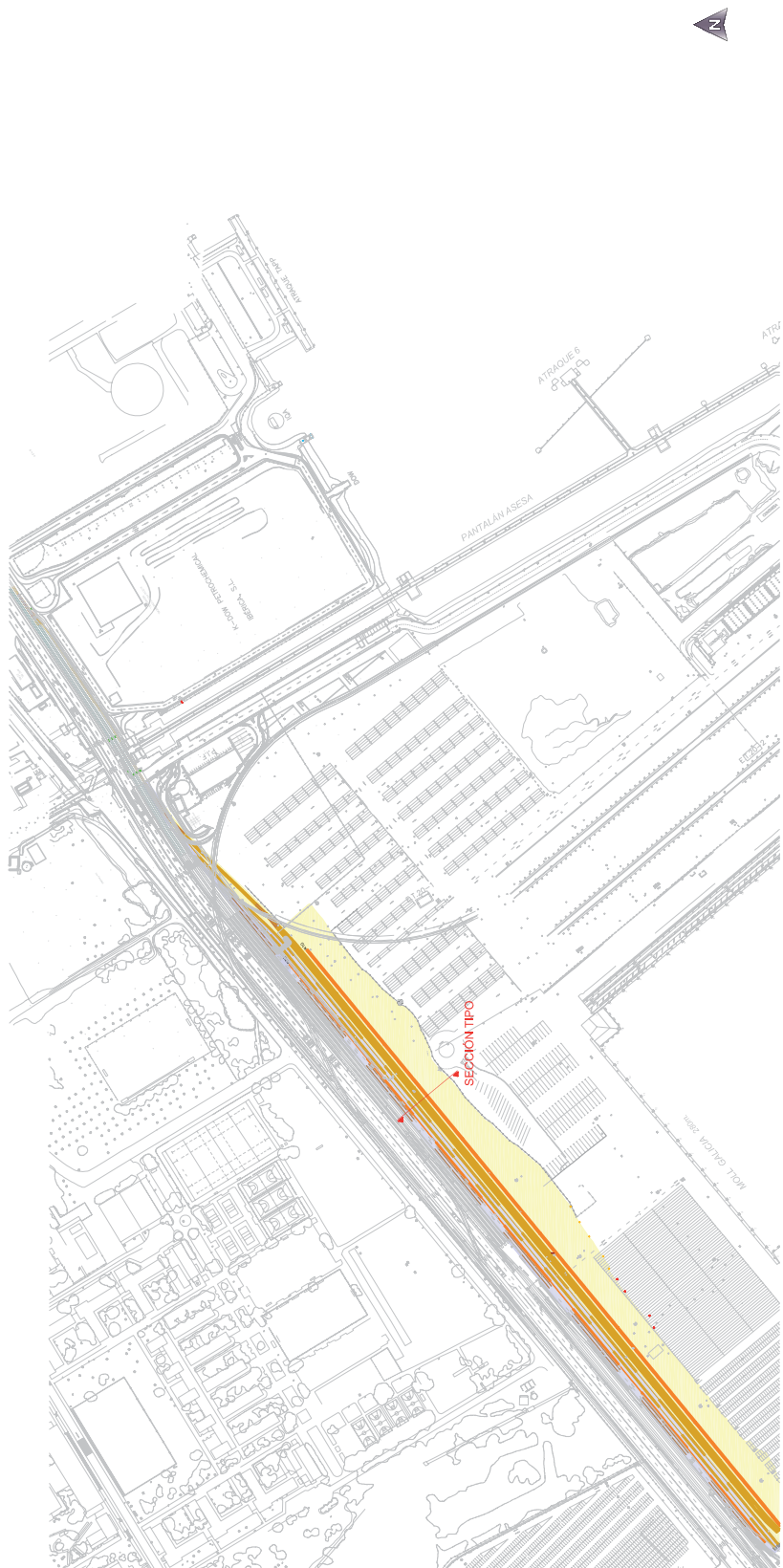
En el 2014, se han ejecutado dos vías más paralelas a las existentes de doble ancho (internacional e ibérico) de 750 m de longitud cada una y de la vía de acceso desde las vías ya existentes hasta estas últimas y la construcción de una viga de cimentación para pórticos RTG (*Rubber Tired Gantry* o de pórtico con neumático).

Inversión certificada: 1.373.945 €



### SECCIÓN TIPO VÍA DE TRES HILOS EN PLACA + RTG

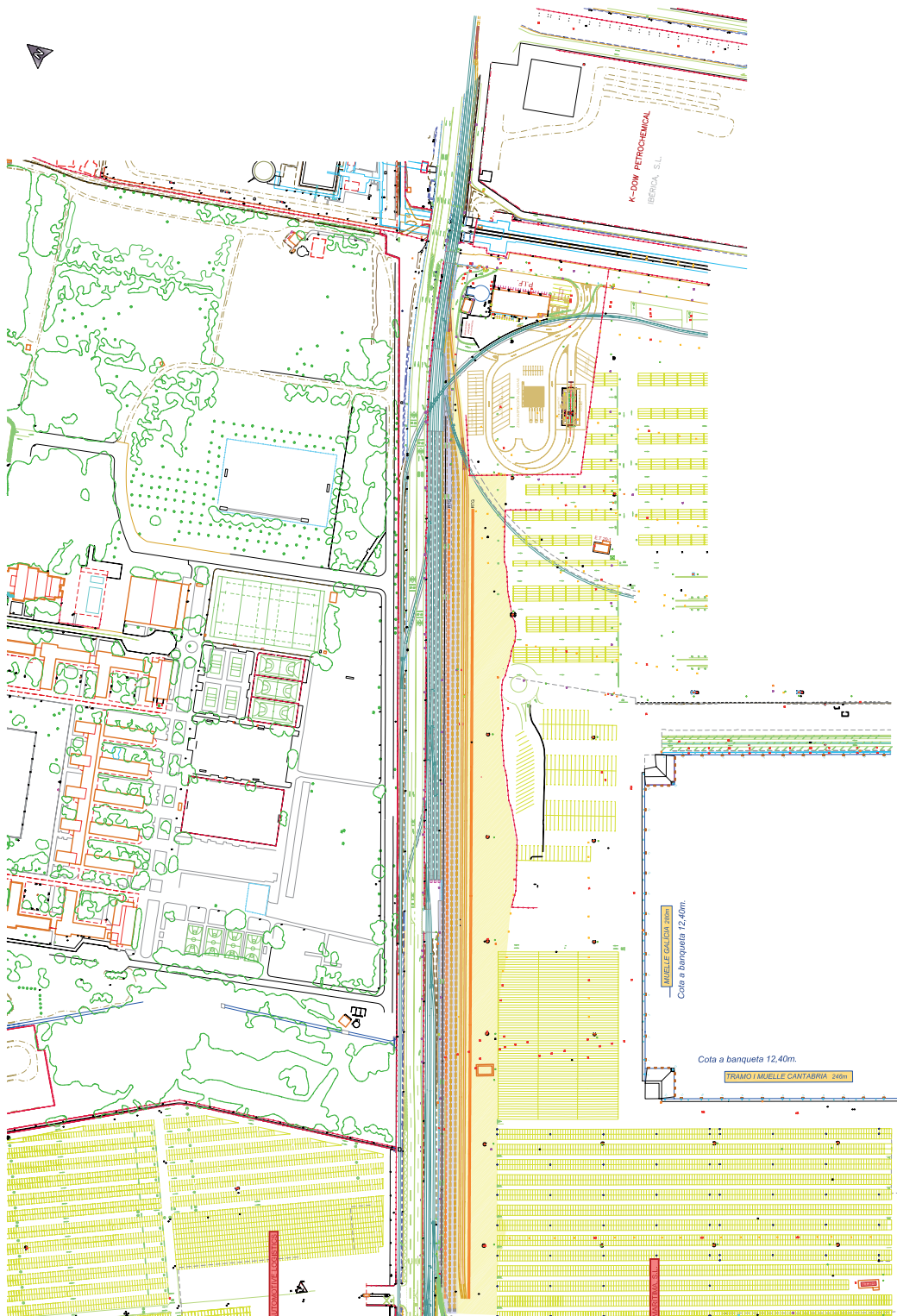




- ZONA DE ACTUACIÓN EN 2º FASE
- VÍAS FERROCARRIL A EJECUTAR EN 2º FASE
- VÍAS RTG A EJECUTAR EN 2º FASE
- VIALES A EJECUTAR EN 2º FASE
- ZONA DE ACTUACIÓN EJECUTADA EN 1º FASE
- VÍAS FERROCARRIL EJECUTADAS EN 1º FASE
- VÍAS RTG EJECUTADAS EN 1º FASE
- VIALES EJECUTADOS EN 1º FASE

PLANTA ZONA INTERMODAL

- ZONA DE ACTUACIÓN EN 2º FASE
- VÍAS FERROCARRIL A EJECUTAR EN 2º FASE
- VÍAS RTG A EJECUTAR EN 2º FASE
- VIALES A EJECUTAR EN 2º FASE
- ZONA DE ACTUACIÓN EJECUTADA EN 1º FASE
- VÍAS FERROCARRIL EJECUTADAS EN 1º FASE
- VÍAS RTG EJECUTADAS EN 1º FASE
- VIALES EJECUTADOS EN 1º FASE



- ZONA DE ACTUACIÓN EN 2º FASE
- VÍAS FERROCARRIL A EJECUTAR EN 2º FASE
- VÍAS RTG A EJECUTAR EN 2º FASE
- VIALES A EJECUTAR EN 2º FASE
- ZONA DE ACTUACIÓN EJECUTADA EN 1º FASE
- VÍAS FERROCARRIL EJECUTADAS EN 1º FASE
- VÍAS RTG EJECUTADAS EN 1º FASE
- VIALES EJECUTADOS EN 1º FASE
- PROYECTO NUEVA ZONA DE INSPECCIÓN DE ADUANAS

- ZONA DE ACTUACIÓN EN 2º FASE
- VÍAS FERROCARRIL A EJECUTAR EN 2º FASE
- VÍAS RTG A EJECUTAR EN 2º FASE
- VIALES A EJECUTAR EN 2º FASE
- ZONA DE ACTUACIÓN EJECUTADA EN 1º FASE
- VÍAS FERROCARRIL EJECUTADAS EN 1º FASE
- VÍAS RTG EJECUTADAS EN 1º FASE
- VIALES EJECUTADOS EN 1º FASE
- PROYECTO NUEVA ZONA DE INSPECCIÓN DE ADUANAS

## PLANTA GENERAL DEFINITIVA



ENCAUZAMIENTO RIERA BAORADA-BOELLA

## IMPLANTACIÓN DEL ANCHO ESTÁNDAR UIC Y ELECTRIFICACIÓN EN EL ACCESO A LA NUEVA TERMINAL INTERMODAL

La obra consiste en la implantación del ancho estándar UIC (1435 mm) y de la electrificación en el acceso 3 a la nueva terminal intermodal del Port de Tarragona.

La obra se ejecuta en su totalidad en el Port de Tarragona, y el proyecto comprende las siguientes actividades:

- Actuación en la superestructura (renovación de vía sobre balasto y montaje de vía en placa).
- Implantación del tercer hilo que posibilite el acceso al puerto de trenes de ancho estándar.
- Sustitución de los desvíos actuales por desvíos mixtos.
- Electrificación de las vías de ancho mixto.

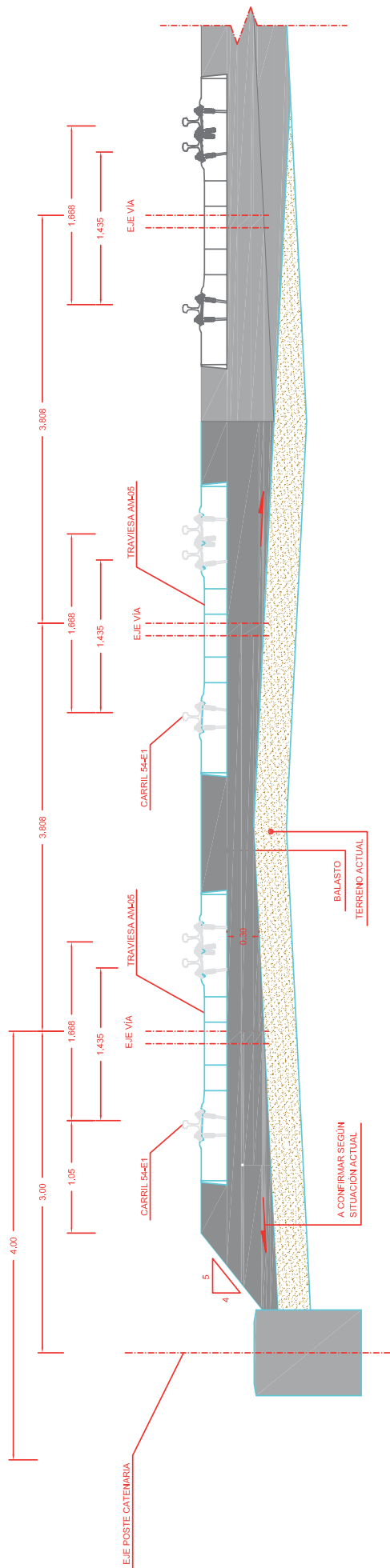
El material empleado en la superestructura está compuesto, fundamentalmente, por el carril 54 existente al que se le ha añadido el tercer

hilo de las mismas características, traviesas de tipo AM-05 (aptas para ancho mixto) y balasto. Para los tramos sobre vía en placa se emplea la superestructura similar a la existente actualmente en el puerto, formado por una capa de zahorra, hormigón no estructuras y hormigón HA-30 además del citado tercer hilo. Esta tipología de vía se emplea también en los pasos a nivel.

También se electrifican aquellas vías renovadas y habilitadas para ambos anchos. La actuación, por tanto, tiene un carácter restringido al entorno del puerto, sus vías, los aparatos de vía, los pasos a nivel así como la electrificación, en los ámbitos de infraestructura, superestructura, llevando aparejado, como es lógico, los servicios y servidumbres afectados, la integración ambiental y las tareas propias de seguridad y salud.

Inversión certificada: 464.615 €

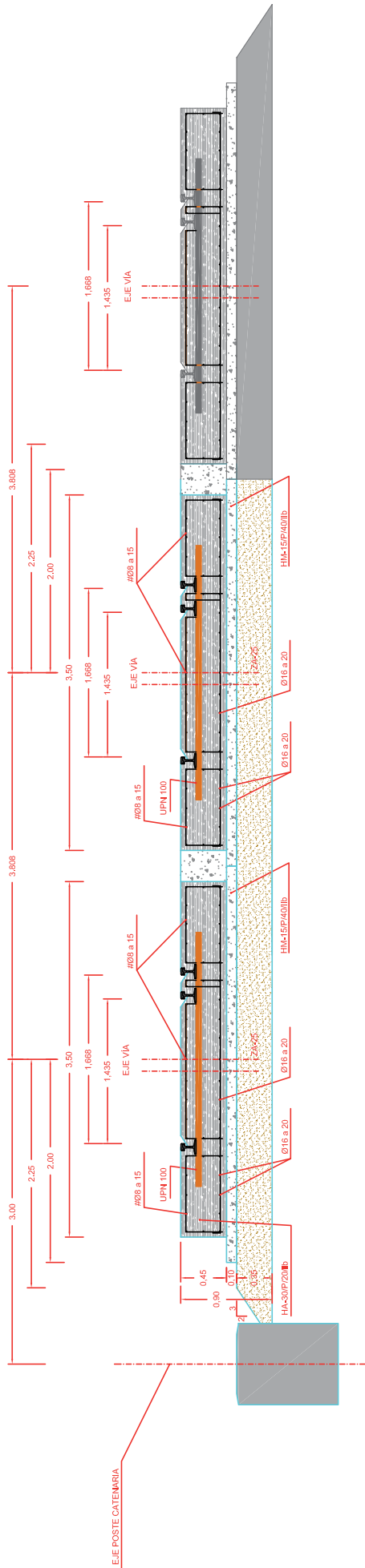




## SECCIÓN TIPO EN BALASTO

### SECCIÓN TIPO EN BALASTO

Vía	Tramo sobre balasto		Tramo sobre placa	
	Origen	Fin	Origen	Fin
1	0+000	0+262,54	0+262,54	0+312,15
	0+312,15	1+348,58	1+348,58	1+356,01
	1+356,01	1+376,95	1+376,95	1+388,35
	1+388,35	1+473,29	-	-
2	0+000	0+943	0+943	0+950,50
	0+950,50	0+971,64	0+971,64	0+982,80
	0+982,80	1+068,57	1+068,57	1+150,29
	1+150,29	1+270,09	-	-



## SECCIÓN TIPO EN PLACA

### SECCIÓN TIPO EN PLACA

Vía	Tramo sobre balasto		Tramo sobre placa	
	Origen	Fin	Origen	Fin
3	0+000	0+162,63	0+162,63	0+202,36
	0+202,36	0+287,08	-	-
4	-	-	0+000	0+092,90
	0+092,90	0+721,56	0+721,56	0949,64
5	-	-	0+000	0+043,52
7	-	-	0+000	0+246,81
9	-	-	0+000	0+044,72

## AMPLIACIÓN DEL MUELLE DE LA QUÍMICA

En 2014 finaliza la ampliación del muelle de la Química, que cuenta con una superficie de 18 ha de terreno ganada al mar y que ha supuesto añadir 1.200 metros adicionales a la línea de atraque ya existente. Ello implica que los mayores buques químicos, que actualmente operan en mercados internacionales puedan atracar en el Port de Tarragona. La ampliación ha incluido el traslado del atraque n. 4 existente que estaba en funcionamiento. Corresponde a una infraestructura consignada como objetivo 1 (infraestructura y capacidad portuaria).

En la ampliación del muelle de la Química se han empleado 2.600.000 m<sup>3</sup> de tierra que equivalen a 1.0470 piscinas olímpicas (2.500 m<sup>3</sup> o por piscina).

Inversión certificada: 1.824.454 €



2010



2011



2012



2013



2014

## PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA RED PERIMETRAL DE AGUA CONTRA INCENDIOS EN EL MUELLE DE CASTELLA

La red contraincendios del muelle de Castella consta de un anillo perimetral de conductos de agua del que se derivan distintos ramales interiores, que alimentan los correspondientes viales existentes, y desde la misma da alimentación a los distintos establecimientos particulares de cada una de las naves que se encuentran dentro del recinto del muelle de Castella.

El sistema estará impulsado desde la estación de bombeo, ya existente, ubicada en la esquina que comunica el muelle de Castella con el de la Química, está formado por dos bombas verticales de captación de agua del mar más una tercera motobomba de gasoil. Dadas las características, composición, sistema de mando y puesta en marcha, los equipos de bombeo se aprovecharán y se dispondrá la salida del colector hacia el muelle de Castella, realizando una derivación a la salida del existente colector que alimenta el muelle de la Química.

Inversión certificada: 438.519 €







## NUEVAS DEPENDENCIAS DE LA POLICÍA PORTUARIA

Las nuevas dependencias de la Policía Portuaria es un edificio de nueva planta, equipado como comisaría de policía donde además se ha situado un nuevo Centro de Control de Videovigilancia (CCV) homologada como central de alarmas.

El edificio tiene 1107 m<sup>2</sup> construidos, equipados con las más modernas instalaciones. El edificio tiene una clasificación A de eficiencia energética y está preparado para albergar hasta 75 efectivos de policía.

Dispone de una zona de atención al ciudadano así como área de servicios a policía y zona administrativa. También dispone de un área de retención de detenidos. En la zona del CCV se ha preparado una sala de crisis para hacer frente a cualquier emergencia que pueda ocurrir en el recinto portuario. Además la ejecución del edificio ha llevado aparejada la reordenación y urbanización del entorno de la cofradía de pescadores y varadero.

Inversión certificada: 1.079.000 €

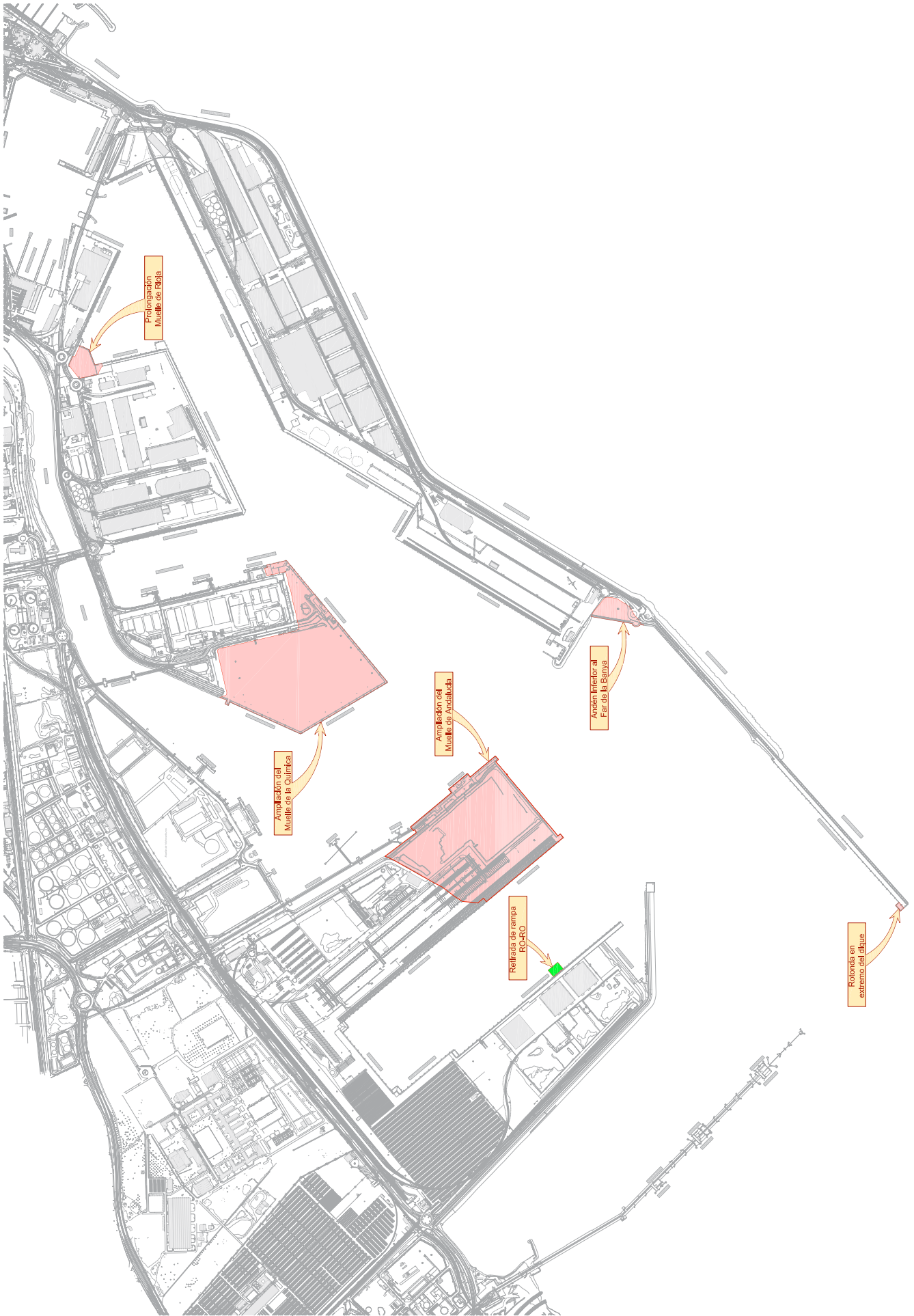
## URBANIZACIÓN ZONA DE ACCESO A VARADERO Y MUELLES DE PESCADORES Y REUS

Urbanización del entorno del varadero, el muelle de pescadores y el muelle de Reus, incluyendo los accesos al barrio del Serrallo y al interior del puerto con nuevos cerramientos, pavimentos y sistema de drenaje.

Corresponde a una infraestructura consignada como objetivo 1 (infraestructura y capacidad portuaria).

Inversión certificada: 350.630 €





## OBRAS PARA SUMINISTRO ELÉCTRICO A LA ZAL EN LA SUBESTACIÓN DE ENDESA

Actuaciones en cabecera, en la subestación de Bonavista, para el suministro de la energía necesaria al polígono de la ZAL, debido a que con los centros que la APT dispone en los muelles cercanos no se puede suministrar toda la energía necesaria. Corresponde a una infraestructura consignada como objetivo 1 (infraestructura y capacidad portuaria).

Para atender las necesidades del polígono ZAL, se hace necesaria la puesta en servicio de las siguientes instalaciones de nueva extensión de red: 2 celdas de 25 kV para el suministro de APT, obra civil

necesaria dentro de la subestación para hacer llegar 2 líneas subterráneas hasta el límite del recinto de la subestación, el suministro y tendido de cable dentro de la subestación y el suministro y tendido de dos líneas subterráneas 25 kV AL-400.

Inversión certificada: 300.886 €

I\_08







ZIM ZCSU 874529 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

WWW.ZIM.COM

ZIM TCNU 853723 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

CAUTION  
96  
HIGH  
CONTAINER

ZIM ZCSU 858585 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

WWW.ZIM.COM

ZIM ZCSU 271720 42G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

WWW.ZIM.COM

GLDU 740432 45G1

MG W. TARE NET CU CAP

CAUTION  
96  
HIGH  
CONTAINER

ZIM ZCSU 862026 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

WWW.ZIM.COM

CAPITAL CLHU 867865 45G1

www.capital.com

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

ZIM ZCSU 856049 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

WWW.ZIM.COM

TCNU 854402 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

CAUTION  
96  
HIGH  
CONTAINER

ZIM DFSU 838144 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

ZIM ZCSU 818819 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

TAL TCLU 515244 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

ZIM ZCSU 858374 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

WWW.ZIM.COM

ZIM ZCSU 875126 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

WWW.ZIM.COM

ZIM TCNU 887352 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

CAUTION  
96  
HIGH  
CONTAINER

ZIM ZCSU 894253 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

WWW.ZIM.COM

ZIM ZCSU 858072 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

ZIM ZCSU 871658 45G1

MAX CR. TARE NET DUCAP

ZIM ZCSU 856114 45G1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

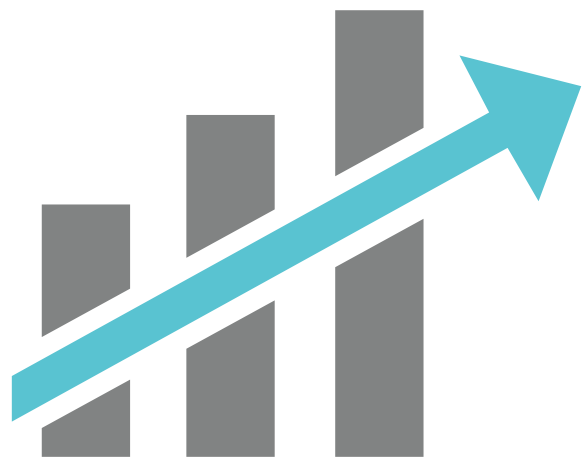
ZIM GESU 874035 45R1

MAX GROSS 32500 kg  
TARE 7100 kg  
NET 25400 kg  
MAX CARGO 28000 kg  
CU CAP 76.5 cu m  
1.93 cu ft

# RESULTADOS ECONÓMICOS



La sostenibilidad económica es fundamental para cumplir con la misión de la APT, y para ello proyecta la optimización de ingresos, costos e inversiones a fin de asegurar tanto la autosuficiencia económica como la disponibilidad de infraestructuras y servicios que hagan posible el incremento de ingresos.



## SITUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA

	2012	2013	2014
<b>Importe neto cifra negocios (miles de €)</b>	<b>54.180</b>	<b>46.101</b>	<b>49.150</b>

En 2014 se ha producido una leve mejoría en el importe neto de la cifra de negocios (INCN), respecto al año 2013, de un 6,61%.

**Cifra de negocio de los cinco clientes principales 45,32% sobre el total facturado**

RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS (miles de euros)

	2013	2014
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>5.254</b>	<b>6.821</b>
<b>Activo no corriente neto medio</b>	<b>432.567</b>	<b>408.966</b>
<b>Ratio</b>	<b>1,21%</b>	<b>1,67%</b>

E\_01



I\_12

La rentabilidad de los activos en la Autoridad Portuaria de Tarragona se mantiene en unos niveles óptimos. Se han incrementado debido principalmente al aumento del beneficio del ejercicio.

## EVOLUCIÓN DEL EBITDA

	<b>EBITDA (miles de euros)</b>	<b>Variación EBITDA (en %)</b>
<b>2012</b>	<b>30.665</b>	<b>102,37</b>
<b>2013</b>	<b>22.962</b>	<b>74,88</b>
<b>2014</b>	<b>25.657</b>	<b>111,74</b>

E\_02



En el cálculo del EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones), esta Autoridad Portuaria ha eliminado la partida de Otros resultados, en la que se ha imputado estos últimos ejercicios toda 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.

Ha habido un incremento del EBITDA respecto al ejercicio precedente debido en gran medida al aumento de la cifra de negocios en 2014 así como una contención del gasto que se incluye en el cálculo del indicador de consideración.

#### EVOLUCIÓN DEL EBITDA POR TONELADA MOVIDA (miles de euros/t)

	2012	2013	2014
<b>EBITDA</b>	<b>30.665</b>	<b>22.962</b>	<b>25.657</b>
<b>Toneladas movidas</b>	<b>33.240</b>	<b>28.059</b>	<b>31.881</b>
<b>Ratio</b>	<b>92,25%</b>	<b>81,83%</b>	<b>80,41%</b>

E\_02

Esta ratio ha tenido una reducción del 1,35% debido al aumento de EBITDA y al aumento de las toneladas movidas.

#### SERVICIO DE LA DEUDA (miles de euros)

	2012	2013	2014
<b>Amortizaciones</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Intereses</b>	<b>899</b>	<b>890</b>	<b>1.124</b>
<b>Suma</b>	<b>899</b>	<b>890</b>	<b>1.124</b>
<b>Cash flow (recursos generados)</b>	<b>30.064</b>	<b>20.610</b>	<b>23.879</b>
<b>Ratio</b>	<b>2,99%</b>	<b>4,32%</b>	<b>4,71%</b>

E\_03

Las condiciones contratadas con las entidades financieras han permitido una carencia en la amortización que permite que el líquido utilizado para pagar deuda sea inexistente en estos tres años. En el ejercicio 2014 este ratio es más elevado que en los anteriores ejercicios, debido al aumento de los recursos generados.

ACTIVOS SIN ACTIVIDAD (miles de euros)

	2014
<b>Terrenos sin actividad</b>	<b>26.778</b>
<b>Activos no corriente neto medio</b>	<b>408.966</b>
<b>Ratio</b>	<b>6,55%</b>

Los activos sin actividad son definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio.

E\_04

EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE EXPLOTACIÓN RESPECTO DE INGRESOS (miles de euros)

	2012	2013	2014
<b>Gastos de explotación*</b>	<b>42.338</b>	<b>42.211</b>	<b>43.619</b>
<b>Ingresos de explotación</b>	<b>54.180</b>	<b>46.101</b>	<b>49.150</b>
<b>Ratio</b>	<b>78,14%</b>	<b>91,56%</b>	<b>88,75%</b>

\* Gastos de personal + Otros gastos de explotación (excluyendo las partidas pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales y el Fondo de Compensación Interportuario aportado) + amortizaciones.

E\_05

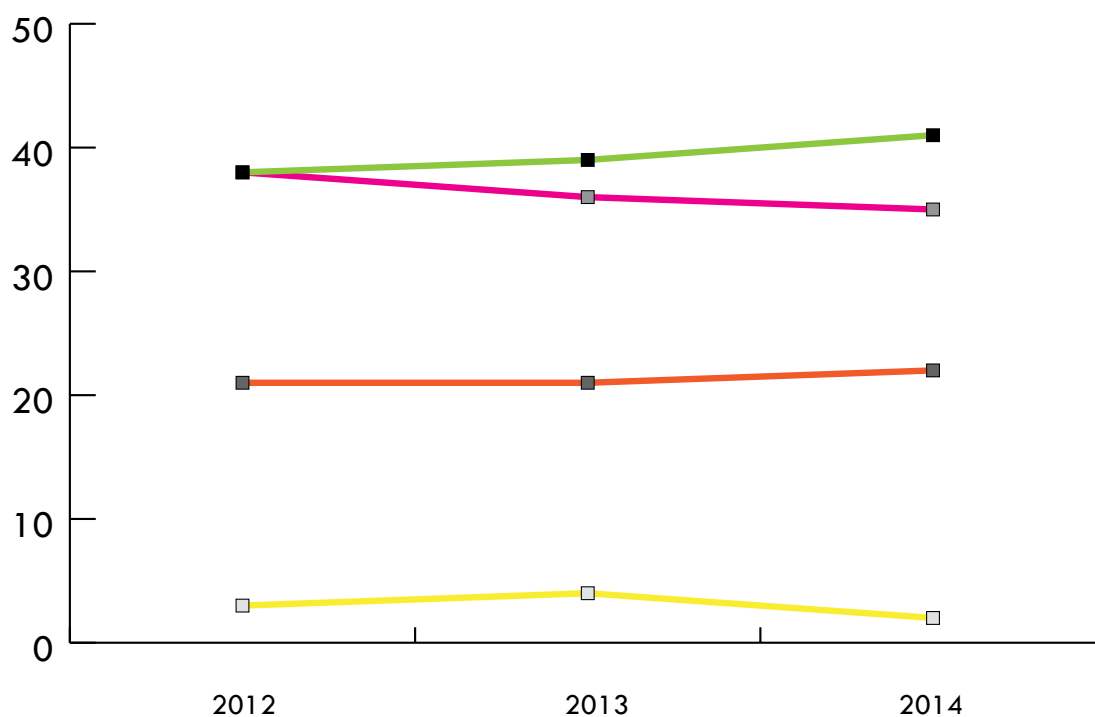
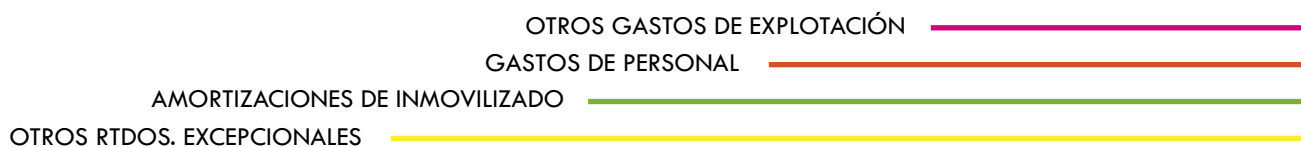
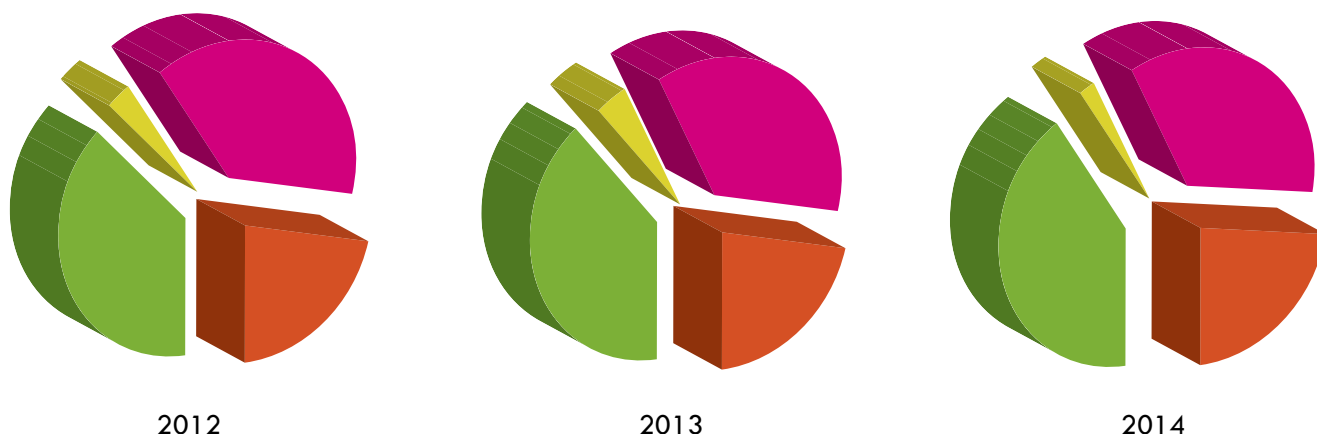
EVOLUCIÓN DE LOS TRIBUTOS (miles de euros)

	2012	2013	2014
<b>Tributos</b>	<b>609</b>	<b>801</b>	<b>789</b>

Desde la Autoridad Portuaria de Tarragona 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.

**En este ejercicio 2014 los tributos se han reducido respecto al ejercicio 2013 en un 1,54%.**

## EVOLUCIÓN DE LAS PRINCIPALES PARTIDAS DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN



Los porcentajes, como que se muestran en el gráfico, se mantienen prácticamente constantes en los dos últimos años habiendo sólo leves modificaciones sobre el peso de las amortizaciones, las cuales van cobrando mayor importancia por la puesta en marcha de las infraestructuras que componen el Plan Director, y respecto a Otros gastos de explotación, se han reducido debido a las medidas correctoras, como se ha mencionado en anteriores puntos.

EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE PERSONAL (miles de euros)

	2012	2013	2014
<b>Gastos de personal</b>	<b>9.301</b>	<b>9.738</b>	<b>10.062</b>
<b>Cargas sociales</b>	<b>2.610</b>	<b>2.637</b>	<b>2.853</b>

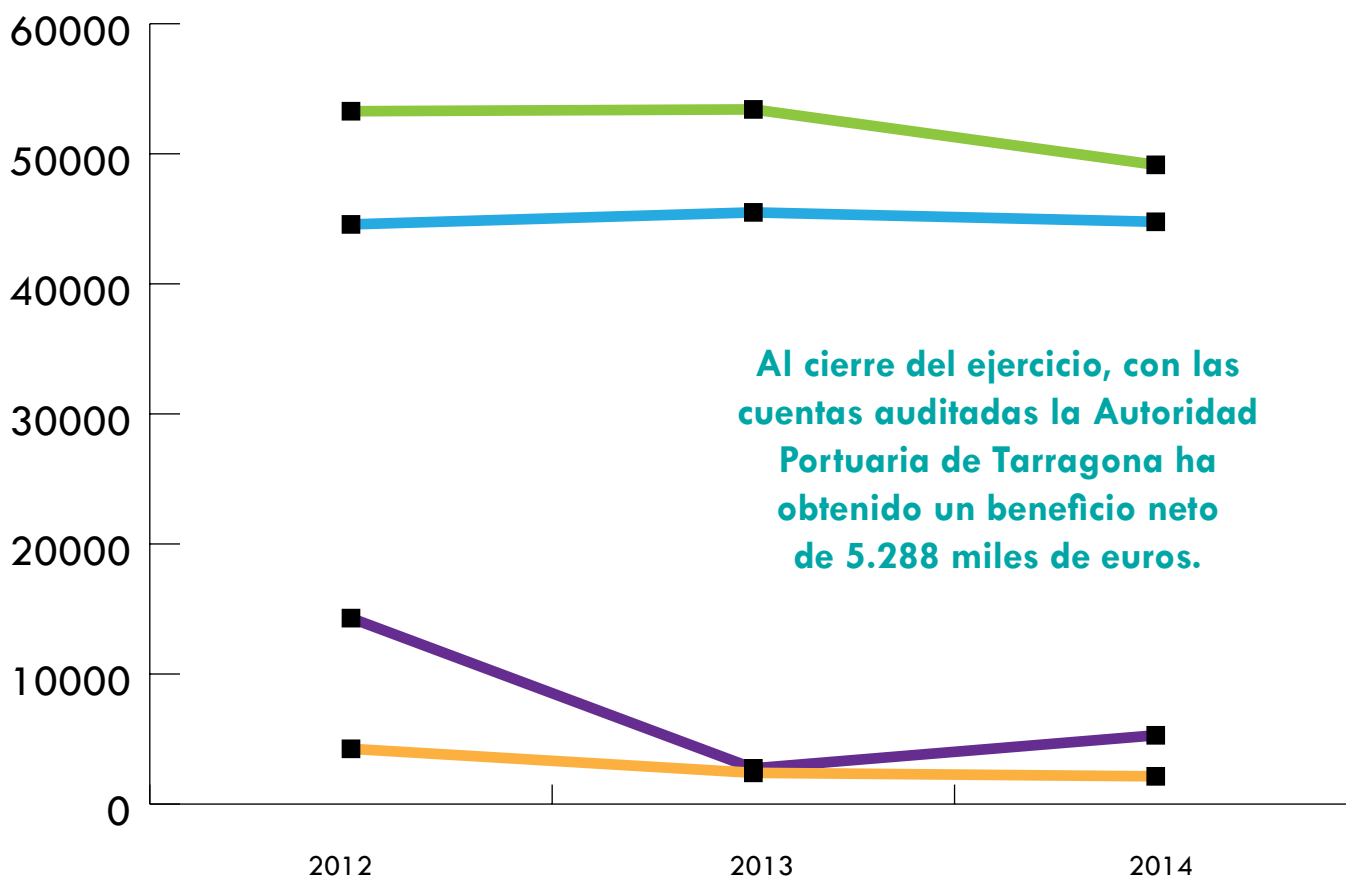
Los gastos de personal representan aproximadamente una cuarta parte de los gastos de explotación durante los dos últimos ejercicios. Las variaciones entre los diferentes años se deben sobre todo a la entrada en vigor del RDL 8/2010 de 20 de mayo, por el que se adoptaron medidas extraordinarias para la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



EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD (miles de euros)

	2012	2013	2014
<b>Importe neto cifra negocios</b>	<b>53.273</b>	<b>53.412</b>	<b>49.150</b>
<b>Resto Ingresos de explotación</b>	<b>4.249</b>	<b>2.401</b>	<b>2.133</b>
<b>Gastos de explotación</b>	<b>44.570</b>	<b>45.495</b>	<b>44.771</b>
<b>Resultado neto</b>	<b>14.298</b>	<b>2.747</b>	<b>5.288</b>
<b>Ratio (Gastos explotación/INCN)</b>	<b>82,26%</b>	<b>98,68%</b>	<b>91,09%</b>

(miles de euros)



IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIOS

RESTO INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

GASTOS DE EXPLOTACIÓN

RESULTADO NETO

La repercusión que han tenido los recursos tarifarios en las Cuentas de Resultados de esta Autoridad Portuaria ha sido importante, provocando variaciones dispares en los Resultados netos de los últimos ejercicios.

Respecto al ejercicio 2013 y 2014, el Resultado neto se ha incrementado debido al incremento de la cifra de negocios y a la reducción de los gastos de explotación.

Al cierre del ejercicio, con las cuentas auditadas la Autoridad Portuaria de Tarragona ha obtenido un beneficio neto de 5.288 miles de euros, incrementándose en un 92,52% respecto el ejercicio anterior.



## INVERSIONES

A partir del ejercicio 2011 la inversión pública va descendiendo, debido en parte a la finalización de la obra Ampliación del muelle de Andalucía. Esta tendencia no es tan acentuada como se pone de manifiesto en 2014 puesto que durante 2013 se estuvo ejecutando la obra Ampliación muelle de la Química.

La deuda a largo plazo con entidades de crédito en este ejercicio 2014 asciende a 60 millones de euros, 20 millones de euros, superior al ejercicio precedente por un incremento de necesidades de financiación,

derivadas por los proyectos de Ampliación muelle Andalucía y Ampliación del muelle de la Química financiación obtenida a través del Banco Europeo de Inversión.

El incremento de este ratio, es debido a que en el ejercicio 2014 se ha incrementado el Cash Flow (la generación de recursos de la empresa) y a la vez se ha producido una disminución en la inversión pública motivada en buena medida a la finalización de la obra Ampliación del muelle de la Química.

### EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA A CARGO DE LA APT (miles de euros)

	2012	2013	2014
<b>Inversión pública</b>	<b>35.246</b>	<b>25.494</b>	<b>17.560</b>
<i>Cash flow (recursos generados)</i>	<b>30.064</b>	<b>20.610</b>	<b>23.880</b>
<b>Ratio</b>	<b>85,30%</b>	<b>79,99%</b>	<b>73,53%</b>

E\_06

### EVOLUCIÓN DE LA INVERSIÓN AJENA FRENTE A LA INVERSIÓN PÚBLICA A CARGO DE LA APT (miles de euros)

	2012	2013	2014
<b>Inversión privada</b>	<b>11.722</b>	<b>11.322</b>	<b>4.900</b>
<b>Inversión pública</b>	<b>35.246</b>	<b>25.494</b>	<b>17.560</b>
<b>Ratio</b>	<b>33,26%</b>	<b>44,41%</b>	<b>27,9%</b>

E\_07

### EVOLUCIÓN DE LA RENOVACIÓN DE ACTIVOS (miles de euros)

	2012	2013	2014
<b>Inversión pública</b>	<b>35.246</b>	<b>25.494</b>	<b>17.560</b>
<b>Activo no corriente neto medio</b>	<b>391.367</b>	<b>376.412</b>	<b>416.606</b>
<b>Ratio</b>	<b>9.01%</b>	<b>6,77%</b>	<b>4,22%</b>

E\_08

## VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD

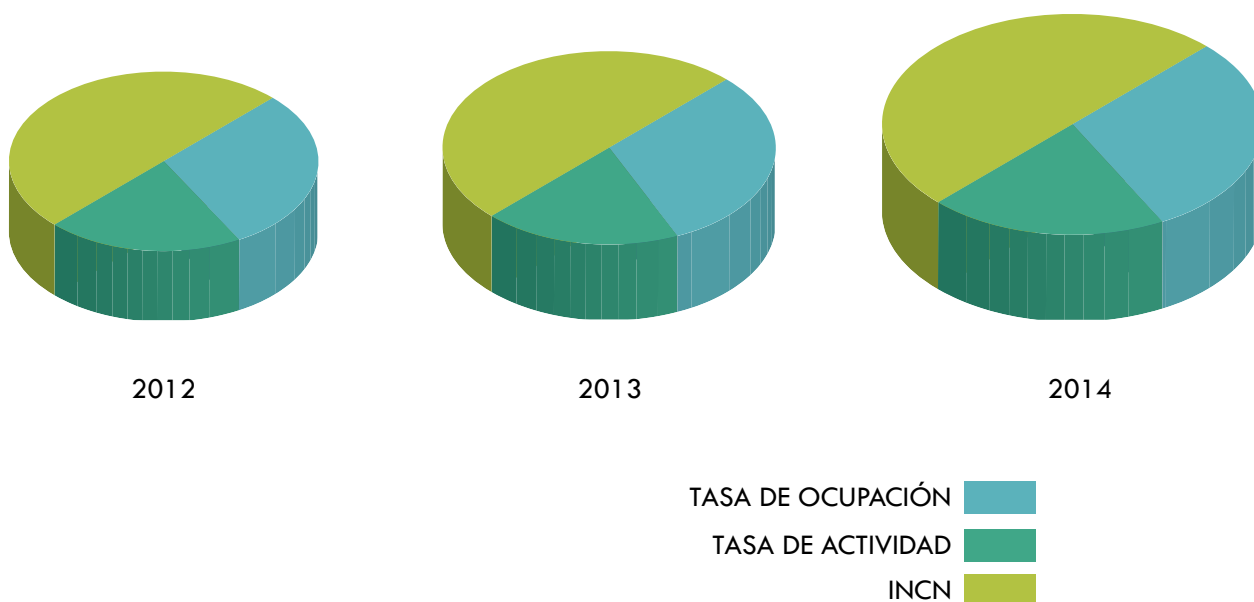
En este último ejercicio la tasa de ocupación se ha reducido un 9,48% respecto a 2013 y la tasa de la mercancía se ha incrementado un 6,8%, siendo la tasa del buque la que se ha incrementado de forma considerable respecto al año 2013 de un 34,08%. Los ingresos relativos a la gestión de Dominio Público han supuesto en estos últimos años una media del 39,41% de la cifra de negocios. En 2013 se elevó dicha media a 41,62%, sin embargo en 2014 se redujo la media a 36,53% porque el incremento de la cifra de negocios se debe a incrementos de recaudación por tasa de utilización a la vez que disminuyen los ingresos de Dominio Público, pero en un porcentaje menor.



INGRESOS POR TASAS DE OCUPACIÓN Y ACTIVIDAD RESPECTO AL INCN (miles de euros)

	2012	Ratio	2013	Ratio	2014	Ratio
<b>Tasa de ocupación</b>	<b>12.612</b>	<b>23,28%</b>	<b>11.869</b>	<b>25,74%</b>	<b>10.743</b>	<b>21,85%</b>
<b>Tasa de actividad</b>	<b>8.737</b>	<b>16,13%</b>	<b>7.323</b>	<b>15,88%</b>	<b>7.215</b>	<b>14,68%</b>
<b>INCEN</b>	<b>54.180</b>	<b>39,41%</b>	<b>46.101</b>	<b>41,62%</b>	<b>49.150</b>	<b>36,53%</b>

E\_09



EVOLUCIÓN DEL IMPORTE NETO CIFRA NEGOCIO POR EMPLEADO (miles de euros/empleado)

	2011	2012	2013	2014
<b>INCEN</b>	<b>53.301</b>	<b>53.273</b>	<b>53.412</b>	<b>49.150</b>
<b>Plantilla media anual</b>	<b>246</b>	<b>249</b>	<b>248</b>	<b>246</b>
<b>ICN / nº de empleados</b>	<b>216,68</b>	<b>219,95</b>	<b>215,37</b>	<b>199,80</b>

E\_12

EVOLUCIÓN DEL EBITDA POR EMPLEADO (miles de euros/empleado)

	2011	2012	2013	2014
<b>EBITDA</b>	<b>29.956</b>	<b>30.665</b>	<b>22.962</b>	<b>25.657</b>
<b>Plantilla media anual</b>	<b>246</b>	<b>249</b>	<b>248</b>	<b>246</b>
<b>EBITDA / nº de empleados</b>	<b>121,77</b>	<b>123,15</b>	<b>92,59</b>	<b>104,30</b>

E\_13

La evolución del EBITDA por empleado ha sido positiva en este ejercicio 2014, debido al aumento del beneficio y a la contención en la contratación del personal de plantilla según las medidas correctoras establecidas en el sistema portuario.





## IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL

En 2009 se presentó un estudio sobre los efectos del impacto del Port de Tarragona sobre la economía catalana realizado en 2006 por el Grupo de Investigación de Industria i Territorio de la Universitat Rovira i Virgili (Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales). Este estudio, el último presentado, aborda desde una perspectiva territorial y sectorial el área de influencia del Port y cuantifica su impacto en el territorio, y analiza la dinámica del indicador principal que caracteriza la evolución de la economía catalana entre 2000 i 2006, el VAB. La delimitación del área de influencia del Port de Tarragona presentada en este estudio se realizó a partir de la información recogida en la base de datos de la Dirección General de Aduanas. Los registros que la integran contemplan la provincia de origen/destino de cada uno de los flujos de comercio exterior

español, además del detalle de la mercancía implica en cada transacción ubicada en la provincia de Tarragona para canalizar sus importaciones y exportaciones. El estudio se realizó mediante la metodología input-output que ha permitido cuantificar los efectos sobre la producción y ocupación considerando las relaciones que se establecen entre los sectores económicos. Metodológicamente reconstruye la tabla input-output de Catalunya con la incorporación e individualización del sector económico asociado al Port de Tarragona que se encuentra agregado en el sector del transporte. Esta aproximación permite contemplar el Port de Tarragona como una gran infraestructura territorial inductora de actividad económica en su entorno en términos de producción y ocupación, a la vez que permite cuantificar los efectos directos, indirectos e inducidos.

	<b>Producción (miles de euros)</b>	<b>% sobre VAB catalán</b>	<b>Ocupados</b>	<b>% sobre ocupa- dos catalanes</b>
<b>Impacto Inicial</b>	<b>546.646,00</b>	<b>0,31</b>	<b>2.243</b>	<b>0,06</b>
<b>Impacto Intersectorial</b>	<b>554.588,10</b>	<b>0,32</b>	<b>6.488</b>	<b>0,18</b>
<b>Directo</b>	<b>108.883,66</b>	<b>0,06</b>	<b>1.425</b>	<b>0,04</b>
<b>Indirecto</b>	<b>126.919,37</b>	<b>0,07</b>	<b>1.343</b>	<b>0,03</b>
<b>Inducido</b>	<b>318.785,07</b>	<b>0,18</b>	<b>3.720</b>	<b>0,10</b>
<b>Total</b>	<b>1.101.233,1</b>	<b>0,63</b>	<b>8.731</b>	<b>0,24</b>

E\_14

E\_15



**ÁREA  
SOCIAL**



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

## EMPLEO

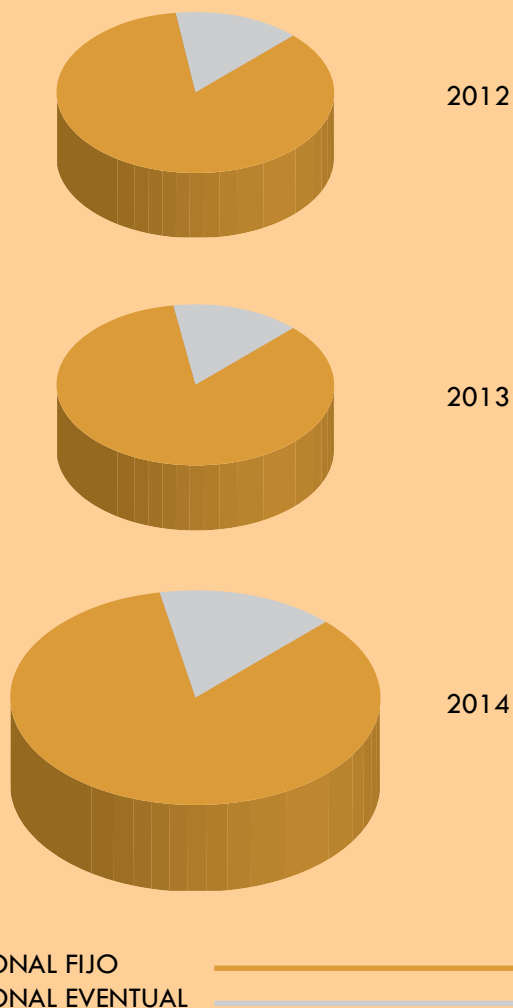
La Autoridad Portuaria tiene una política de estabilidad en el empleo y este dato queda reflejado en el elevado porcentaje de contratos indefinidos respecto del total de la plantilla (246 trabajadores/as), que en el año 2014 ha sido de un 84,55% frente al 15,45% de eventuales.

El número de trabajadores/as sujetos a convenio colectivo en el conjunto de la plantilla de la APT en el año 2014 ha sido del 86,2% (212), de los cuales el 83,49% constituye personal fijo y el 16,51% restante corresponde a personal eventual. El personal fuera de convenio supone el 13,8% (34).

El 20% (49) del total de la plantilla está formada por mujeres, de las cuales el 3,6% (9) está fuera de convenio. Este porcentaje se eleva al 26,5% si se tiene en cuenta la relación de las mujeres de fuera de convenio con el total del personal de fuera de convenio (34).

Cabe señalar la congelación de la oferta de trabajo público para todo el sistema portuario español.

En cuanto a la distribución de la plantilla fija según la edad, cabe comentar que el 57,61% (121) de los trabajadores/as fijos tienen más de 50 años mientras que el 1,65% son menores de 30 años (2).

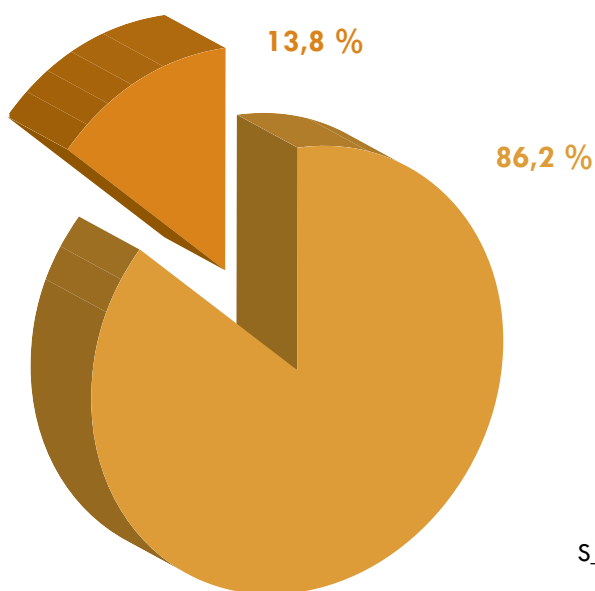


Año	Nº total de trabajadores /ras	Nº de trabajadores /ras fijos	Nº de trabajadores /ras eventuales	% Nº total de trabajadores /ras eventuales /total fijos
2012	249	213	36	16,9
2013	248	211	37	17,5
2014	246	208	38	18,3

S\_01 S\_02

PERSONAL CONVENIO COLECTIVO

PERSONAL FUERA DE CONVENIO



S\_04

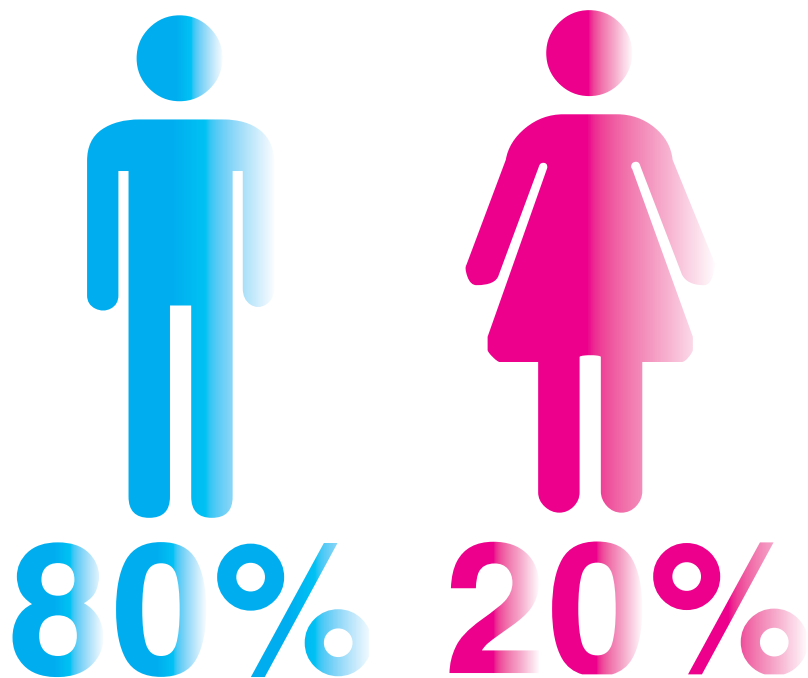
+ DE 50 AÑOS **57,61%**

— DE 30 AÑOS **1,65%**

RESTO PLANTILLA **40,74%**

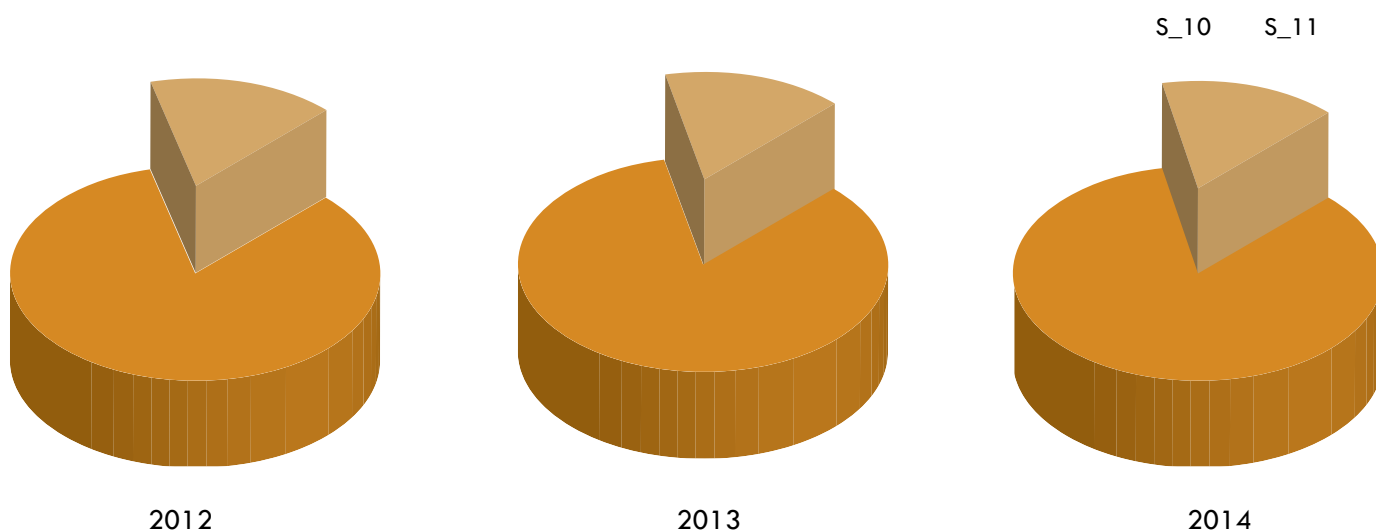
S\_12 S\_13





### EVOLUCIÓN DE TRABAJADORAS EN LA PLANTILLA

Año	Nº mujeres trabajadoras	%	Nº mujeres fuera de convenio	%
2012	46	18,50	9	3,6
2013	48	19,80	9	3,6
2014	49	20	9	3,6

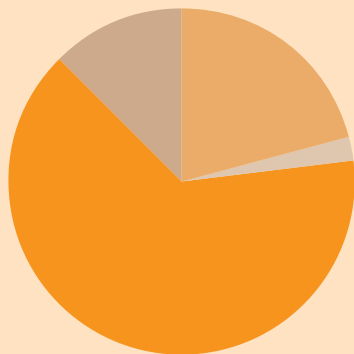


MUJERES TRABAJADORAS

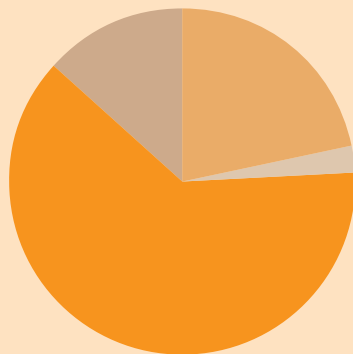
MUJERES FUERA COVENIO

## EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR ÁREAS DE ACTIVIDAD

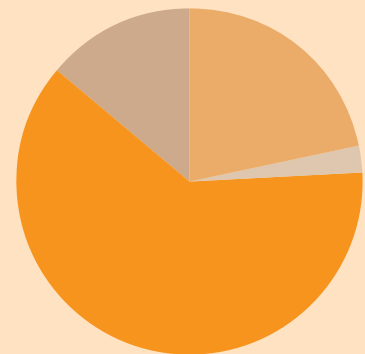
	2012	2013	2014
Policía Portuaria	52 (20,9%)	54 (21,8%)	54 (21,9%)
Mantenimiento	6 (2,4%)	6 (2,4%)	6 (2,4%)
Oficina adscrito a convenio colectivo	160 (64,3%)	155 (62,5%)	152 (61,8%)
Oficina no adscrito a convenio colectivo	31 (12,4%)	33 (13,3%)	34 (13,8%)
<b>Total</b>	<b>249</b>	<b>248</b>	<b>249</b>



2012



2013



2014

■ POLICÍA PORTUARIA

■ OFICINA NO ADSCRITO A CONVENIO COLECTIVO

■ OFICINA ADSCRITO A CONVENIO COLECTIVO

■ MANTENIMIENTO

21,9%

Policia portuaria

13,8%

Oficina no adscrita

61,8%

Oficina adscrita

2,4%

Mantenimiento

S\_03

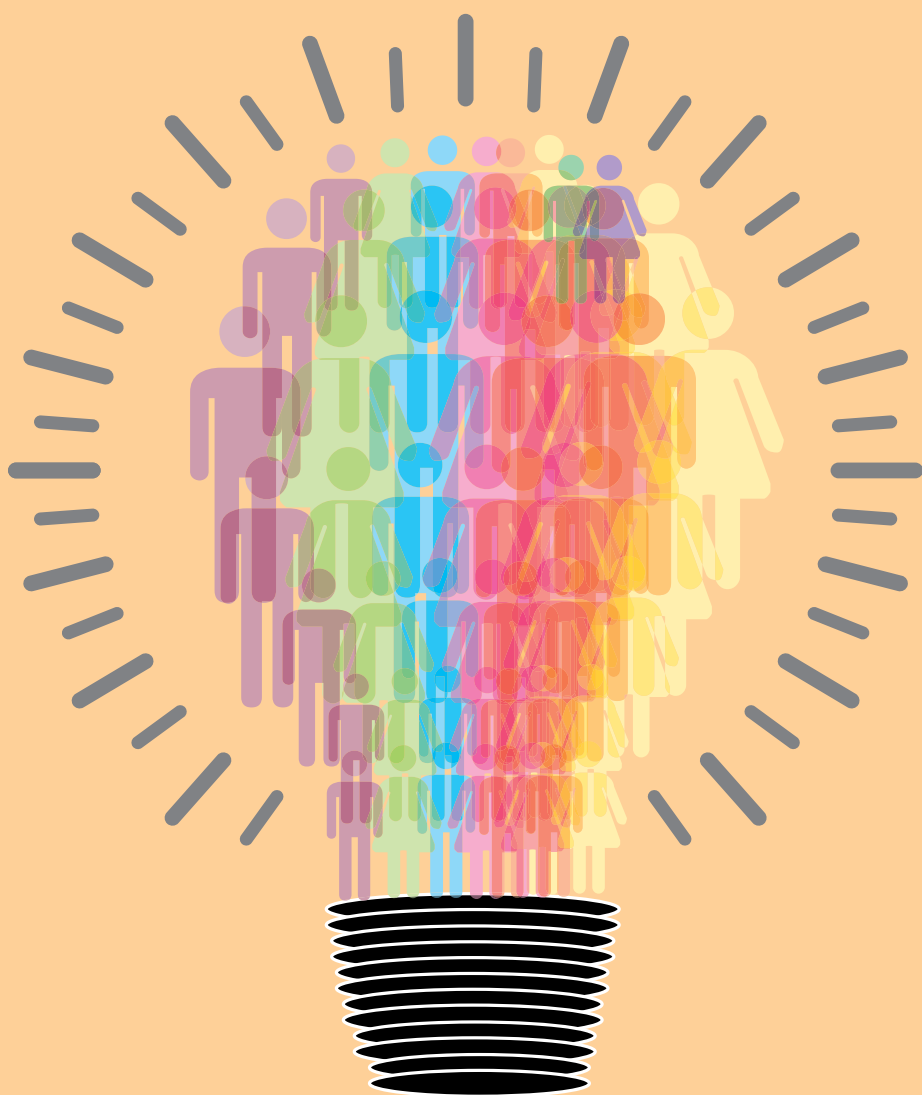
## COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN

Continuando en la línea del Plan de Comunicación Interna que se puso en marcha en 2013 y con la firme voluntad de mejorar la política comunicativa y consolidar la cultura de la comunicación interna de la organización, se han llevado a cabo una serie de iniciativas y actividades entre las que cabe destacar el encuentro anual del presidente con el conjunto de la plantilla, las diferentes reuniones de trabajo (comités ejecutivo, directivo, operativo y departamentales), las visitas a las instalaciones portuarias desde el punto de vista del medio ambiente, la aplicación de mejoras en la Intranet con la puesta en marcha de la Guía de Ventajas para los trabajadores/as y sus familiares, la excursión y visita al entorno del Faro de Salou y la convocatoria del I Concurso de felicitaciones de Navidad entre el personal de la organización.

ADAL I FELIÇ ANY 2015  
DAD I PRÓSPERO AÑO 2015  
MAS AND HAPPY NEW YEAR 2015



gona



## CLIMA LABORAL

Durante el año 2014 se ha diseñado un plan de acción con el fin de mejorar aquellas áreas con una valoración baja en la encuesta de satisfacción de la plantilla "OPINA 2013". El plan comprende un total de 22 acciones, 4 de las cuales se han implementado durante el ejercicio 2014 y ya se está trabajando para implementar más acciones a lo largo de 2015.



## RÉGIMEN LABORAL Y REPRESENTACIÓN SINDICAL

Las relaciones laborales del personal que presta servicios en la Autoridad Portuaria de Tarragona se rigen por lo establecido en el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades y 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.

El Comité de Empresa es el principal órgano de representación de los trabajadores y está integrado por 9 miembros y representado actualmente por cinco fuerzas sindicales (3 miembros de CGT, 2 miembros de UGT, 2 miembros de CSIF, 1 miembro de CCOO y 1 miembro de SPPLB).

Mecanismos de representación y de 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
- Comisión de Igualdad

Asimismo existen dos representantes de los sindicatos (CCOO i UGT) en el Consejo de Administración.

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

S\_05 S\_06



## BENEFICIOS SOCIALES

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

- Fondo social, gestionado por los agentes sociales, cuenta con una partida presupuestaria destinada a la ayuda de estudios para hijos y el personal de la APT, las ayudas sanitarias y las 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



## FORMACIÓN Y DESARROLLO PROFESIONAL

Una vez analizados los perfiles personales junto con las ocupaciones y las necesidades formativas de la organización, y tras el acuerdo con la Comisión Local de Gestión por Competencias, se publicó el Plan de formación del ejercicio 2014, donde se establecieron las líneas formativas con el objetivo de reducir la distancia entre el perfil profesional del personal con el del puesto que desempeña con 15 programas competenciales que supusieron el 12,40 del total de las acciones formativas impartidas. La Autoridad Portuaria de Tarragona 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.

S\_09

A pesar de que el número de acciones formativas fue similar al del año anterior, los otros índices son comparativamente inferiores, atendiendo que

en 2014 se organizaron muchos cursos dirigidos a grupos reducidos, y esta reducción en la ratio alumnos/cursos repercute en otros indicadores.

Las 121 acciones formativas que se realizaron en 2014 se distribuyeron de acuerdo con las líneas de formación que siguen: conocimientos específicos (66,11%), competencias técnicas (12,40%), idiomas (18,18%) y competencias genéricas (3,31%).

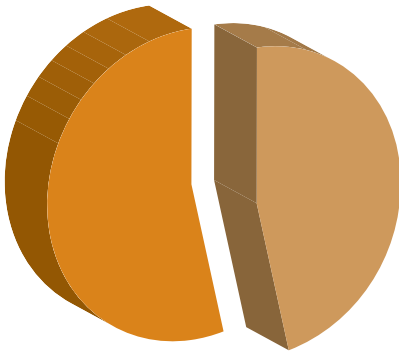
La formación recibida ha sido certificada a un total de 390 personas y de éstas, 316 han obtenido un certificado de aprovechamiento, es decir, con formación evaluada, cifra que representa un 55,24% del total. Este índice tiene aún mayor relevancia teniendo en cuenta que la formación de seminarios o jornadas informativas con proveedores externos a menudo no incluyen una evaluación del aprovechamiento.

Principales índices de formación	2012	2013	2014
Nº horas de formación	12.048	16.319	10.109
Nº personas asistentes	703	860	572
Nº de cursos/sesiones	105	144	121
Horas formación/nº trabajadores/as	48,44	65,54	41,05

Las acciones formativas impartidas en 2014 se evaluaron mediante encuestas de valoración, obteniéndose un elevado índice de satisfacción: 4,26 sobre 5.



PORCENTAJE DE TRABAJADORES/AS QUE SIGUEN PROGRAMAS DE FORMACIÓN

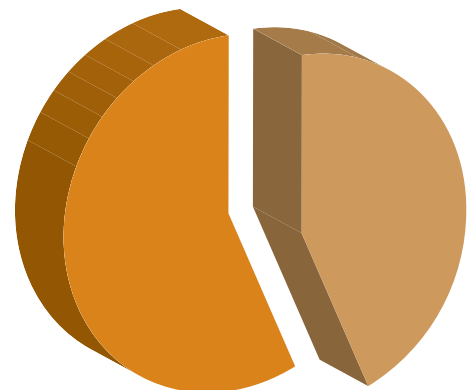


S\_07

Dentro de convenio	73,99
Fuera de convenio	84,85

PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN POR TRABAJADOR/A

	Total horas	Nº empleados/as	Promedio
Dentro de convenio	8.077,50	145	55,71
Fuera de convenio	2.031,50	28	72,55



S\_08



A lo largo del año 2014 se programaron cursos de Microsoft Office abiertos a la plantilla en general. Del curso Presentaciones de Power Point se realizaron 4 ediciones con una asistencia de 37 personas, y en cuanto a la formación en Excel se programaron seis ediciones impartidas a un total de 52 personas.



## PROGRAMA DE PRÁCTICAS EXTERNAS

Como continuación a la labor que se realiza desde hace años con la voluntad de consolidar vínculos de colaboración entre la universidad, los centros de formación profesional y el entorno empresarial, durante este curso 2013-2014 se han acogido estudiantes de diferentes formaciones universitarias (Universidad Rovira i Virgili, Universidad Politécnica de Cataluña y Universidad Autónoma de Barcelona) y ciclos de formación profesional (IES Vidal i Barraquer, IES Compte de Rius y la Escola Joan XXIII) para el desarrollo de sus prácticas. En total hemos formado a 24 alumnos (12 chicos y 12 chicas).

Asimismo, en este curso se ha impulsado un convenio de colaboración para el desarrollo de prácticas formativas con el Proyecto Heura-Maragda (servicio de inserción sociolaboral para personas con discapacidad psíquica y/o enfermedad mental).

El objetivo de las prácticas formativas de la APT es la de formar al alumnado en aquellas competencias complementarias a la formación recibida en la universidad, los centros de formación profesional y los proyectos de inserción, con experiencias profesionales en el ámbito empresarial adicionales para su profesión, que tienen que ver con aspectos más administrativos, la cultura de la empresa, la mecánica de un despacho profesional, integrarse en equipos de trabajo así como desarrollar tareas de disciplina (horarios, imagen...).

La valoración global del desarrollo de las prácticas del alumnado sido muy positiva, con una media de 4,72 sobre 5. El alumnado recomendaría a nuestra organización para realizar las prácticas, ya que creen que la formación práctica recibida ha sido adecuada para mejorar su formación académica y ha cubierto sus expectativas. La acogida y el trato que han recibido en nuestra organización ha sido valorado muy positivamente, siendo la media de un 5 sobre 5.



## Projecte Heura i Maragda

## IGUALDAD DE OPORTUNIDADES Y DIVERSIDAD

### RETRIBUCIONES

La retribución de la plantilla viene estipulada en el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, y por las cantidades autorizadas en esta materia para el personal directivo y técnico. En la Autoridad Portuaria de Tarragona no existe discriminación por razón de género en materia retributiva.

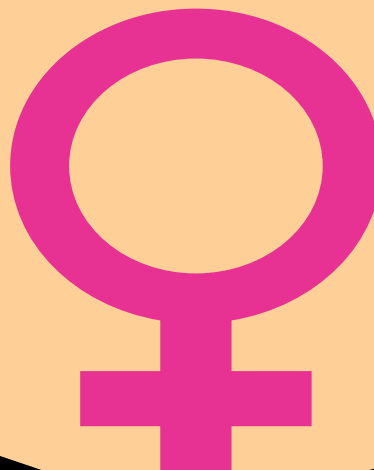
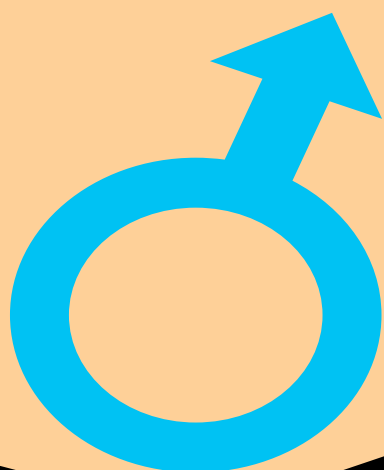
### IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

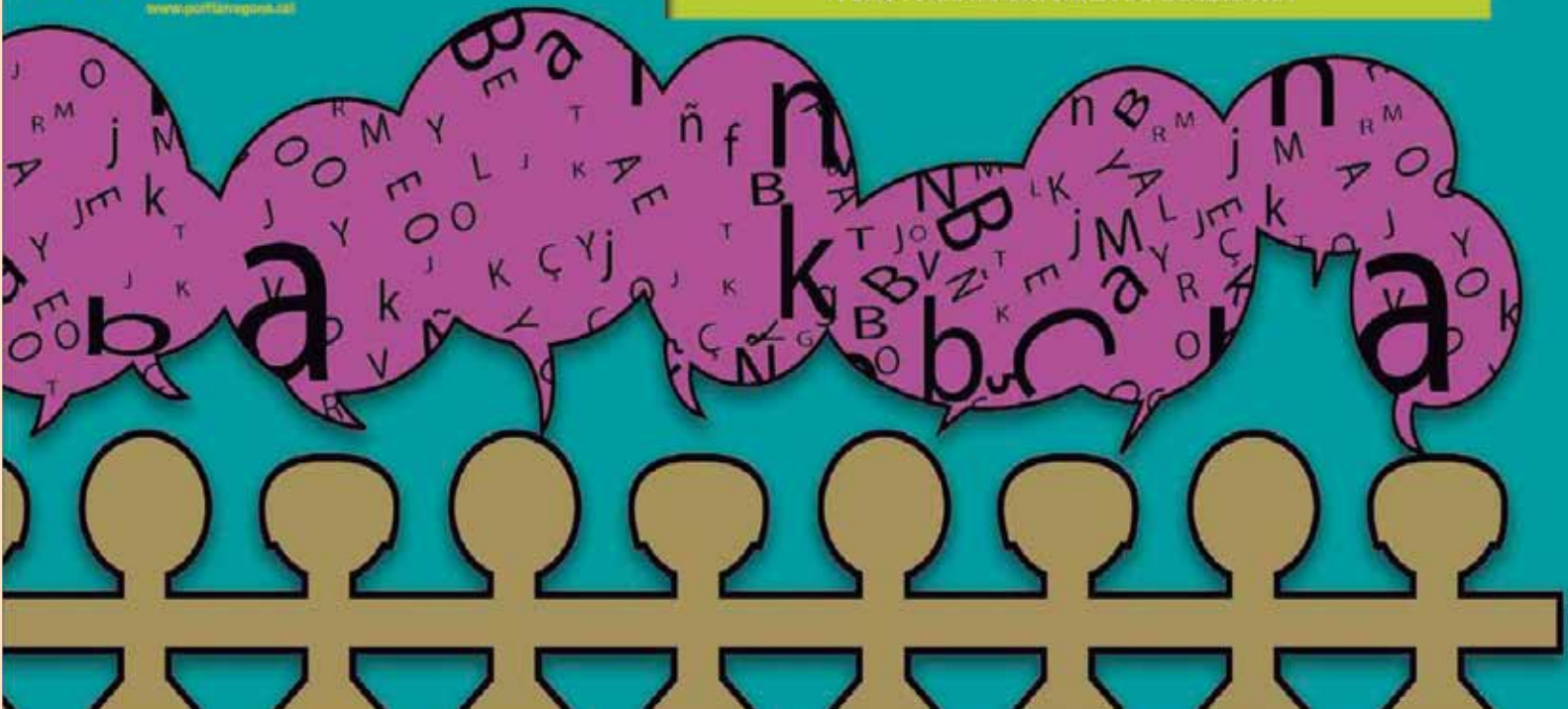
El sector portuario ha sido históricamente un sector con una presencia mayoritariamente masculina, aunque en la APT, en 2014, el número de mujeres asciende al 20% de la plantilla. En los últimos tres años se incrementado progresivamente el número de mujeres, pasando del 18,57% en 2012 hasta el actual al 20%.

Desde el año 2008, la APT está trabajando 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 la APT dispone del 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 2012 se siguió trabajando internamente mejorando la redacción de las convocatorias de las promociones internas y de los procesos de selección de acuerdo con lo que establece el I Plan de Igualdad de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y en el I 2013 se realizaron acciones de formación y sensibilización entorno a la igualdad dirigidos a la plantilla de la APT

En el año 2014 se han desarrollado tareas de difusión y comunicación dirigidas a la plantilla mediante la Intranet. Asimismo, se han incorporado acciones formativas en el Plan de formación 2014, en las cuales se han tratado temas de comunicación, de negociación colectiva, de gestión del talento y liderazgo, de selección por competencias y de formación básica en igualdad de oportunidades de hombre y mujeres.





## DIVERSIDAD

La Autoridad Portuaria de Tarragona 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 tener en su plantilla algunos trabajadores y trabajadoras con discapacidad, manifiesta su compromiso en este sentido en los siguientes acuerdos contraídos:

- Fundación Privada Onada, que se ocupa de la integración social y laboral de las personas con discapacidad psíquica. Con un equipo de unas 10 personas, realizan el mantenimiento de las zonas ajardinadas del recinto portuario y la limpieza de los vehículos oficiales de la APT.
- Taller Baix Camp (Asociación de familiares de personas con discapacidad intelectual i de desarrollo tbc), que realizan trabajos de pintura de la señalización horizontal del puerto.
- Asociación Aurora, desarrollan tareas de limpieza de la playa Prats de la Pineda y de su entorno, donde recogen materiales como papeles, cristales, plásticos, latas y desechos en general.
- 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 de 2013).

## SEGURIDAD Y SALUD LABORAL EN EL TRABAJO

### SISTEMAS DE GESTIÓN Y SALUD LABORAL

La creación del Servei Mancomunat de Prevenció del Port de Tarragona SA, Prevenport, en el muelle de Castella, fue el resultado del compromiso de la Autoridad Portuaria de apostar firmemente por la mejora y el incremento del nivel de protección y bienestar en materia de prevención de riesgos laborales de todos los trabajadores que componen la Comunidad Portuaria, de acuerdo con la Ley 31/1995.

Actividades realizadas durante 2014:

- 814 visitas de vigilancia de la salud.
- 240 visitas de seguridad a operativa de estiba/desestiba.
- 54 medidas correctoras.
- Campaña de seguridad vial.
- Simulacros de emergencia (junio, octubre y noviembre).
- Investigación de accidentes.
- Campaña “Ruido en el trabajo”, en julio.
- Jornada técnica: “La Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ámbito de la estiba portuaria”, organizado por la APT, el Sindicato Coordinadora y el Servicio de Prevención Mancomunado, realizada el 24 de octubre.
- Actividades con los Bombers de la Generalitat: Conocimiento del Port i de las diferentes operativas portuarias, formación de grúas para l’autoevacuación de las grúas autopropulsadas.

S\_23









## COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

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, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la legislación. Dicho Manual informa sobre el papel de la Autoridad Portuaria en materia de coordinación de prevención de riesgos laborales en el puerto y de los mecanismos de coordinación empleados, como pueden ser celebración de reuniones periódicas, desarrollo de protocolos de intercambio de información, designación de responsables de coordinación en las diferentes empresas que operan en el puerto, etc. independientemente de la actividad que desarrollen.

El Manual, en lo referente a la evaluación de riesgos y medidas de prevención en la zona portuaria, se ha elaborado de acuerdo con la siguiente metodología:

- Se ha distribuido la zona portuaria en áreas teniendo en cuenta la homogeneidad o especificidad de las actividades o servicios que comprende y/o se realizan en la zona afectada a cada área.
- Establecidas las áreas básicas, se han definido todas las posibles operaciones, tareas o actividades que puedan tener lugar en las mismas, a fin de poder

identificar fácilmente los riesgos específicos de dichas operaciones, tareas o actividades.

- Una vez identificados los riesgos, se han evaluado los agentes de riesgo cuyas deficiencias definirían un alto porcentaje de las causas de riesgo.
- Finalmente, en función de la cuantificación del riesgo, se han establecido las medidas preventivas a adoptar.

S\_21

En cuanto a aspectos como seguridad y formación de las empresas que prestan servicios en el puerto, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización, se comunica la obligatoriedad a cumplir las disposiciones vigentes que afecten al dominio público concedido y a las obras y actividades que en el mismo se desarrollen, especialmente las correspondientes a licencias y prescripciones urbanísticas y de licencia ambiental.

En relación a la prevención de riesgos laborales, la APT informa en el título concesional o autorización que el concesionario/autorizado ha de cumplir las obligaciones de coordinación empresariales en calidad de titular del centro de trabajo de acuerdo con lo que dispone la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

S\_20

## SEGURIDAD EN EL TRABAJO

La siniestralidad de la APT se mantiene en niveles bajos, y se ha realizado un esfuerzo en elevar el número de horas de formación impartida en prevención de riesgos laborales.

### INDICADORES DE SINIESTRALIDAD EN LA APT

	2012	2013	2014
Índice de frecuencia anual de accidentes (IF)	0	2,4	2,4
Índice de gravedad anual de accidentes (IG)	0	0,1	0,01
Índice de absentismo anual (IA)	3,31	2,16	1,97

IF= (Número de accidentes con baja / número de horas trabajadas) \* 1000000

IG= (Número de jornadas perdidas por accidente / número de horas trabajadas) \* 1000

IA= (Número de días naturales perdidos por bajas de enfermedad \* 100) / (plantilla media \* 365)

S\_14 S\_15 S\_16

### ESFUERZO FORMATIVO EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LA APT


	2012	2013	2014
Horas de formación en PRL, totales	100	193	470
Horas de formación en PRL, promedio por trabajador/a	0,4	0,77	1,9

S\_17

Durante este año se han incrementado tanto el número de horas dedicadas a la formación en riesgos laborales de la plantilla como el promedio de formación de cada trabajador/a.

Como datos más relevantes en la formación en prevención de riesgos laborales en la Comunidad Portuaria cabe señalar:

914 alumnos  
102 días de formación  
87,15% alto nivel de satisfacción

A large pile of gravel or crushed stone dominates the background. In the lower right foreground, a metal hopper or conveyor component is visible, partially filled with the same material. The entire image has a warm, brownish-gold color cast.

# ÁMBITO DE SOSTENI- BILIDAD AMBIENTAL



32 RIV  
71 RENFE  
66250198  
F. 1984



178 H-1

## ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD Y GESTIÓN AMBIENTAL

La Autoridad Portuaria de Tarragona (APT), comprometida en la mejora de los impactos ambientales del Port de Tarragona, la restauración del medio ambiente y en la utilización racional de los recursos naturales, fomenta la implicación de la Comunidad Portuaria en la asunción de las mejoras medioambientales. Cuenta para ello diferentes herramientas para realizar una correcta gestión ambiental y asegurar la mejora continua de los aspectos ambientales y energéticos del entorno portuario.

Cómo herramienta principal, dispone de un Sistema de Gestión Integrado (SGI), que se compone vectores ambientales y energéticos, y sigue los estándares de las normas internacionales ISO 14001 e ISO 50001.

Además, la APT cuenta con una etiqueta ecológica para la flota de vehículos de la organización, conocida como el Distintivo de Calidad Ambiental de la Generalitat de Catalunya. También forma parte también de la red europea ECOPORTS, integrada dentro de la ESPO, con la cual el sector portuario europeo ha logrado un progreso significativo en el campo de la gestión ambiental en los últimos 15 años, en gran medida gracias a este tipo de autorregulaciones voluntarias que permiten la mejora continua de los diferentes miembros.

Por otra parte la APT mantiene un acuerdo voluntario de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero con la Oficina Catalana de Cambio Climático.

En el SGI se definen las líneas principales de actuación de la APT en materia ambiental y energética, que quedan recogidas en el documento oficial de Política Ambiental y Energética:

- 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 y energética.
- Mejorar de manera continua el cumplimiento energético de las instalaciones y actividades de la APT, optimizando la tecnología y el diseño de procesos así como la operación de las instalaciones y fomentando la adquisición de productos y servicios energéticamente eficientes.
- Establecer objetivos y metas anuales de mejora ambiental y de eficiencia energética. Para ello, la Dirección General de la organización se compromete a asegurar la disponibilidad de la información y asignar los recursos necesarios.
- Asegurar el cumplimiento legal y otros requisitos que la organización suscriba, promoviendo la adaptación de su operativa e instalaciones a los cambios del marco regulador.
- Comunicar la política ambiental y energética a toda la plantilla, difundirla entre sus grupos de interés (Comunidad Portuaria, contratistas, etc.) y ponerla a disposición del público.



En esta misma línea, la APT fomenta la formación ambiental entre su plantilla; en el año 2014, un 64,2% de la plantilla ha realizado formación en relación a la eficiencia energética y el medio ambiente, mientras que el personal que ha recibido formación ambiental acorde con las funciones que desarrolla durante 2014 es el 0,8%. El número de personas dedicadas a la gestión y supervisión medioambiental asciende a 3.

A\_04

OBJETIVOS	ACTUACIONES	SEGUIMIENTO
Reducción en el consumo de energía eléctrica de la APT y optimización	Instalación de un sistema de control remoto electrónico en 96 torres de los viales con contadores	En desarrollo
	Instalación de placas solares en el edificio de aduanas	Realizado
	Instalación de placas solares en el edificio del nuevo Punto de Inspección Fronteriza	Realizado
	Renovación del alumbrado del puente móvil con bombillas led	Realizado
	Cambio de luminarias interiores en el edificio Activa Mutua y en la caserna de la Guardia Civil	Realizado
	Mejora de la clasificación energética de los edificios existentes	Realizado
	Reparación de fugas en los muelles Castella y Reus	Realizado
	Estudio de la implantación de un sistema de telecontrol y gestión de la red de agua	En desarrollo
Disminución del consumo de papel de oficina y de tóner	Sensibilización para evitar las impresiones y fotocopias innecesarias	Realizado
	Control del número de fotocopias e impresiones	Realizado
	Estudio de compra de papel reciclado o libre de cloro	Realizado
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	En desarrollo
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 auditorias	En desarrollo
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	Realizado

Mejora de la calidad ambiental de la dársena del muelle de Pescadors	Construcción de una red perimetral de recogida de aguas contaminadas y tratamiento in situ en el Varadero	En desarrollo
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	Realizado
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	Realizado
	Diseño de los plafones informativos y su colocación en el camino de ronda	Realizado
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	Realizado
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	Realizado
	Campaña de reciclaje en la Comunidad Portuaria	Realizado
Obtención de la certificación EcoPorts	Validación del informe Sele Diagnosis Método (SDM)	Realizado
Compra de energía verde para suministro eléctrico	Negociación del contrato con la compañía suministradora	Realizado
Participación en la elaboración de la Guía de Eficiencia Energética de Puertos del Estado	Diagnosis energética del Port de Tarragona y del edificio Port Control	Realizado

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 necesaria, 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 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 control de la calidad de las aguas residuales.

En el marco de mejora ambiental coordinada con la Comunidad Portuaria, se establecen convenios anuales entre la APT y 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*.

También se solicitan diferentes requisitos ambientales en los títulos de ocupación del espacio portuario,

en función de cada actividad, para asegurar que cumplen todos los aspectos legales necesarios y que aplican buenas prácticas ambientales en su actividad. En esta misma línea, existen muchas organizaciones de la Comunidad Portuaria que cuentan con certificaciones ambientales que garantizan la mejora continua y la aplicación de medidas preventivas ante cualquier posible contaminación.

TERMINALES MARÍTIMAS Y EMPRESAS DE SERVICIOS CON SGA IMPLANTADO PARA TODA SU ACTIVIDAD

TIPO DE TERMINAL/ SERVICIO	Nº TOTAL CON SGA	% CON SGA RESPECTO EL TOTAL
Terminal de mercancías	19	79,16%
Terminal de pasajeros	1	50%
Servicio estiba	5	83,3%
Servicio MARPOL	2	100%
Servicio técnico náutico	2	66,6%

A\_35



En los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios y en el otorgamiento y en títulos de concesión o autorización, se indican las siguientes condiciones:

- Disponer de un SGA sobre el conjunto de la actividad (solo los títulos concesionales).
- Disponer de control operativo documentado de los procesos susceptibles de generar emisiones, vertidos, derrames o residuos.
- Exigencia sobre nivel de orden y limpieza de instalaciones de trabajo.
- Exigencia sobre gestión de residuos.
- Referencia a planes de contingencia y a medios necesarios.
- Obligación de dotarse de seguro de responsabilidad medioambiental conforme a lo establecido en la Ley 26/2007.
- En operaciones en muelle, obligación de disponer de responsable de operaciones que responda en todo momento de la operativa.
- Control de contaminación de suelos y descontaminación en concesiones.

A\_34

**El porcentaje de la zona de servicio terrestre del puerto ocupada en 2014 por instalaciones activas en régimen de concesión o autorización es del 76,28%.**

A\_29

## RECURSOS ECONÓMICOS EN GESTIÓN AMBIENTAL DE LA APT

### GASTOS E INVERSIONES EN IMPLANTACIÓN Y/O MANTENIMIENTO DEL SGA

Inversiones ligadas a implantación o mantenimiento del SGA	0 €
(Inversiones en SGA / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	---
Gastos ligados a la implantación o mantenimiento del SGA	375.963 €
(Gastos en SGA / Otros gastos de explotación) * 100	0,8%
	A_01

### RECURSOS ECONÓMICOS EN MONITORIZACIÓN Y/O CARACTERIZACIÓN MEDIOAMBIENTAL

Inversiones en caracterización medioambiental	43.749 €
(Inversiones en caracterización / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0,25%
Gastos en caracterización medioambiental	93.994 €
(Gastos en caracterización / Otros gastos de explotación)*100	0,21 %
	A_02

### GASTOS E INVERSIONES EN MATERIA MEDIOAMBIENTAL (MILES DE EUROS)

Gastos en materia ambiental	473
(Gastos en materia ambiental / Otros gastos de explotación) * 100	1,08%
Inversiones en materia ambiental	45
(Inversiones en materia ambiental / Total de inversiones materiales e inmateriales) * 100	0,26
	I_37

## CONTROL DE LOS VERTIDOS Y 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, en orden de relevancia:

PROCEDENCIA DEL VERTIDO	ORDEN DE RELEVANCIA
Aguas residuales urbanas no depuradas	6
Aguas residuales tratadas urbanas (EDAR's)	14
Ríos, arroyos, ramblas o acequias	7
Escorrentías de lluvia o riego, no canalizadas o canalizadas sin tratar	9
Vertidos industriales de concesiones portuarias	13
Obras	4
Dragados	5
Limpieza y chorreos de cascos de barcos	8
Malas prácticas en limpieza y mantenimiento de muelles y equipos	12
Vertidos no reglamentarios procedentes de buques (sentinas, etc.)	1
Derrames en carga /descarga de graneles sólidos	2
Repostado y avituallamiento de buque en muelle	11
Bunkering de buques fondeados	10
Vertidos accidentales en carga/descarga de graneles líquidos	3

A\_10

**Durante el año 2014 el Plan Interior Marítimo se ha activado en dos ocasiones en fase de alerta y una vez en fase de emergencia situación 0.**

Los efluentes que llegan al Port, procedentes de depuradoras, rieras, escorrentía superficial, etc. son responsabilidad de la Agencia Catalana del Agua. No obstante, la Autoridad Portuaria mantiene un exhaustivo control y seguimiento de este tipo de vertidos para evitar incidencias, así como también fomenta la implantación de buenas prácticas por parte de los operadores portuarios, con la finalidad de minimizar y evitar tanto como sea posible los diferentes tipos de vertidos.

Así mismo, dispone de un Plan Interior Marítimo (PIM) que se activa en caso de vertidos y consta de diferentes protocolos de actuación en función de la gravedad de la situación.

#### PLAN INTERIOR MARÍTIMO DE ACTUACIÓN EN CASO DE CONTAMINACIÓN MARINA

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.

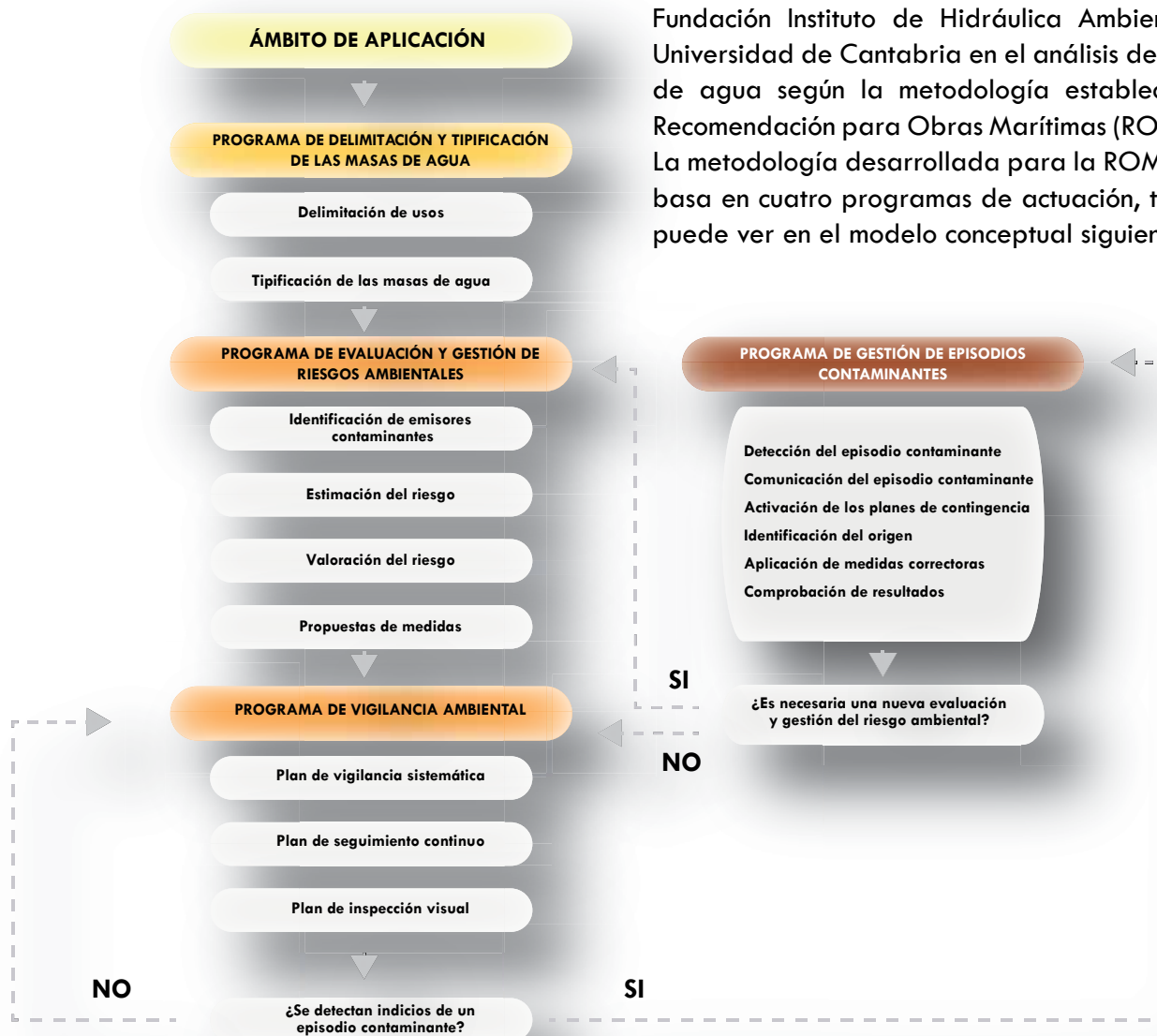
La Capitanía Marítima decide la activación del PIM, pudiendo requerir el apoyo técnico o asesoramiento de la APT. Sasemar coordina los grupos de intervención en la emergencia y colabora con la prestación de medios propios. La empresa contratada por la APT efectúa continuamente sus servicios en el puerto, ocasionalmente se recibe la colaboración de Sasemar; no obstante, con alguna mancha muy densa se puede recoger también a través de la empresa de recogida de flotantes.

La APT conjuntamente con la Asociación de Empresas Químicas de Tarragona (AEQT) han constituido un Parque de Respuesta contra la Contaminación Marítima, que funciona como un servicio mancomunado de manera que todas las empresas adheridas disponen del material y herramientas suficientes para actuar en casos de contaminación marina accidental, consolidando nuestra posición de liderazgo en esta materia dentro del sistema portuario español.

A\_16

## 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 el análisis de la calidad de agua según la metodología establecida en la Recomendación para Obras Marítimas (ROM) 5.1-13. 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:



La principal causa del deterioro de la calidad de las aguas del puerto son los vertidos concesionales, toda vez que la APT ha realizado inventariado y caracterización de los distintos focos de vertido y contaminación de las aguas portuarias, y tiene implantadas las siguientes medidas encaminadas a mejorar y /o controlar la calidad de las aguas portuarias:

- Implantación de programa ROM 5.1.
- Inventariado y caracterización de las fuentes de contaminación de las dársenas.
- Seguimiento a concesiones de permisos reglamentarios de vertidos.

- Campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos.
- Instrucciones técnicas específicas para carga/descarga de graneles sólidos.
- Supervisión directa en muelle por técnicos de la Autoridad Portuaria.
- Mejoras en red de saneamiento.
- Requisitos ambientales específicos sobre gestión de aguas residuales y de escorrentías en condiciones de otorgamiento de concesiones.
- Convenios de buenas practicas.
- Desarrollo y aprobación de planes interiores de contingencia (PICCMA).

La APT solicita a las empresas toda la documentación requerida en materia ambiental, y se les hace un seguimiento a nivel documental y presencial a sus instalaciones. Así como se verifica que la documentación (licencias, autorizaciones de vertido, etc.) esté en vigor y se cumpla con lo requerido.

A\_11

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.

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 (DMA). Sobre esta base, ambos organismos intercambian anualmente la información sobre la calidad del agua obtenida en las campañas de vigilancia realizadas. Existe un compromiso con la ACA para el desarrollo de la vigilancia sistemática, en base a la metodología ROM 5.1, midiendo los indicadores fisicoquímicos, de turbidez, nutrientes, clorofilas, metales pesados, pesticidas, microcontaminantes orgánicos e indicadores biológicos.

A\_12

Además, una de las tareas de control y seguimiento definidas en el SGI 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.

El volumen total anual para las aguas residuales vertidas por la APT está estimado en un volumen de 504 m<sup>3</sup>, que corresponden a volumen ARU mientras que el volumen ARI se prevé que entre en funcionamiento en 2015. En la estimación del volumen generado no se tiene en cuenta los colectores que vierten a la red municipal, por lo tanto, el volumen indicado es el que se vierte al mar.

Las aguas residuales de las instalaciones propias de

la APT se vierten al mar tanto en el colector municipal como en el mar. Hay 21 puntos de vertido, todos de naturaleza ARU, que vierten al mar, y un punto de vertido de origen industrial (varadero). Además, el edificio de oficinas de la APT y el Moll de Costa vierten aguas residuales urbanas (ARU), ambos van a la EDAR municipal mediante colector. El faro de Sant Carles tiene un vertido de ARU y vierte a la EDAR municipal.

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

A\_17

Cabe 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 SGI 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 una red de 17 piezómetros (herramientas 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.

## SUPERFICIE DE LA ZONA DE SERVICIO CON RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES

Tipo de tratamiento	% de superficie
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento (independientemente de donde vierta y del tratamiento recibido)	73,1
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio terrestre que cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR	23,4
Porcentaje de la superficie terrestre que vierte a fosas sépticas	7,8

La APT realiza la gestión de la red de saneamiento y se han construido depuradoras para tratar efluentes de aguas residuales que anteriormente vertían a mar sin ningún tratamiento, por ejemplo, una depuradora biológica para el vertido de unos edificios auxiliares y una depuradora físicoquímica para las aguas pluviales e industriales contaminadas.

A\_13

#### SUPERFICIE DE LA ZONA DE SERVICIO CON RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES

Tipo de red	% de superficie
Porcentaje de la superficie terrestre que cuenta con red de recogidas de pluviales	73,1
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales	0

Algunas concesiones tienen separadores para pluviales no contaminados y pluviales contaminados; estos últimos se someten a posterior tratamiento antes de ser vertidos al mar.

A\_14

#### SERVICIO DE LIMPIEZA DE FLOTANTE DE LA LÁMINA DE AGUA

Nº de embarcaciones	1
Frecuencia de la limpieza	Diaria (5 días a la semana)
Peso de los residuos recogidos	417,93 m3

A\_15

### 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.

Tal y como establece su SGI, 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).

Se han realizado campañas de medición de las operativas de graneles sólidos, para evaluar la afectación de las mismas a la calidad del aire. Además, se dispone de cabinas de control atmosférico que miden en continuo y que en presencia de concentraciones anómalas se intentan relacionar con la actividad del Port.

Se ha realizado con un equipo HADA situado en el muelle de Reus para efectuar el seguimiento de los niveles de SO<sub>2</sub>, NO, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO, PM<sub>1</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub> y O<sub>3</sub>.

Además del convenio con la URV existe un proyecto de participación ciudadana con el Centre Tecnològic de la Química de Catalunya que cuenta con un monitoreo de olores en Tarragona mediante informadores voluntarios.

#### INVENTARIADO Y RELEVANCIA DE LOS FOCOS DE EMISIÓN A LA ATMÓSFERA

Tipo de actividad	Orden de relevancia	Numero de focos
Almacenamiento de graneles sólidos a la intemperie (número de concesiones que almacenan graneles sólidos a la intemperie)	3	5
Manipulación de graneles sólidos mediante medios convencionales (número de empresas con licencia de estiba que mueven graneles )	1	12
Manipulación de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos.(número de empresas que cuentan con sistemas continuos de acarreo de mercancía)	2	6
Actividades industriales en concesiones (número de concesiones donde se realizan actividades industriales que implican emisiones a la atmosfera)	9	1
Limpieza y pintura de cascos de barcos (número de concesiones que realizan tareas de limpieza y pintura de cascos a la intemperie)	5	1
Obras	4	
Emisiones procedentes de cajas de camiones sin toldar	6	
Emisiones procedentes de motores de vehículos	7	
Emisiones procedentes de buques y cruceros atracados	8	

A\_05 A\_08

Los resultados obtenidos en las mediciones continuadas durante 2014 para el seguimiento de la calidad del aire mediante el control de PM10 y partículas sedimentables se muestran en el cuadro siguiente:

Contaminante	Valor medio anual	Nº de superaciones del valor límite diario
SO2	4,011 µg/m³	0
NO	6,758 µg/m³	0
NO2	0,606 µg/m³	0
CO	-	-
O3	42,174 µg/m³	0
PM1	1,375 µg/m³	
PM10	14,625 µg/m³	6
PM2.5	4,686 µg/m³	1

Los valores de los parámetros de la calidad del aire del puerto de Tarragona han servido para realizar la tesis doctoral “Caracterización atmosférica del Port de Tarragona” (Universidad Rovira i Virgili) i el Estudio de la calidad del aire en el Port de Tarragona, realizada por la empresa Entorn.

A\_09

La APT recepciona y gestiona las quejas ambientales a través del Servicio de Atención al Cliente (SAC), si bien el SGA implantado garantiza el correcto tratamiento de todas las comunicaciones ambientales externas. En 2014 no se produjeron quejas o denuncias procedentes de los grupos de interés o de cualquier otra colectivo en relación con las emisiones de polvo o la calidad del aire.

#### EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE QUEJAS RELATIVAS A EMISIONES DE POLVO O CALIDAD DEL AIRE

	2011	2012	2013	2014
Número de quejas	2	2	0	0
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales	0			

A\_06

## CARACTERIZACIÓN ATMOSFÉRICA EN EL PORT DE TARRAGONA

La Autoridad Portuaria mantiene un convenio de colaboración tecnológica e investigación con la Universidad Rovira i Virgili para el seguimiento de la caracterización atmosférica del Port y análisis de los resultados obtenidos a partir de:

-2 cabinas de control atmosférico instaladas dentro del Port de Tarragona.

-1 captador de partículas y análisis en continuo de la calidad del aire, en el muelle de Reus.

-Equipamientos complementarios móviles de toma de muestras y análisis, disponibles en el grupo de investigación.

Asimismo, en 2014, se ha instalado un captador de partículas en la Marina Port Tarraco para evaluar la influencia de las operativas portuarias sobre la calidad del aire.

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.



- 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 aspersion en las zonas en las que la mercancía a granel está depositada en la intemperie.
- Uso de tolvas ecológicas en las descargas desde barco.
- 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.
- Adquisición del Distintivo de Calidad Ambiental de la Flota de Vehículos de la APT.

## CONTROL DE PLAGAS

El Port de Tarragona tiene una actividad tradicionalmente granelera y mueve un volumen importante de mercancía sólida a granel, sobre todo carbón y agroalimentario. El tráfico agroalimentario 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 2014 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 así como la captura de palomas.



Además, se analiza la calidad del aire interior de los edificios, para asegurar el bienestar de los trabajadores y trabajadoras, y sobretodo verificar que no hay presencia de microorganismos como los causantes de legionelosis.

## RUIDOS

El ruido no representa un impacto significativo en el Port de Tarragona. No se ha producido ninguna queja en esta materia a lo largo del 2014, por esta razón no se ha considerado necesaria la aplicación de medidas de mejora de este aspecto ambiental en el entorno portuario. En 2011, 2012, 2013 y 2014 no se ha producido ninguna queja en la Autoridad Portuaria. Las quejas ambientales se gestionan a través del Servicio de Atención al Cliente o mediante el Centro de Control y Vigilancia.

A\_19

Los focos de ruido más relevantes en el puerto de Tarragona en función de las actividades son los siguientes:

### RELEVANCIA DE LOS FOCOS DE EMISIÓN DE RUIDO

Tipo de actividad	Orden de relevancia
Tráfico de camiones	3
Tráfico ferroviario	2
Maquinaria portuaria	4
Manipulación de chatarra	1
Manipulación de contenedores	5

Tipo de actividad	Orden de relevancia
Movimiento terminales ro-ro	6
Actividad industrial en concesiones.	10
Buques atracados	8
Obras	7
Locales de ocio	9

A\_18



La APT ha elaborado un mapa de ruido del puerto por su apuesta por el modelo de Gestión Ambiental Interna en todos los muelles y zonas urbanas adyacentes. Toda vez que el puerto de Tarragona no se halla incluido en ningún mapa de ruido elaborado por los municipios limítrofes, el Ayuntamiento está en proceso de realizar el mapa acústico de la ciudad de Tarragona, en el que el Port se vería incluido.

En el año 2011 se realizó un estudio sobre los niveles sonoros generados por la Comunidad Portuaria y no se prevé realizar otro estudio atendiendo que el ruido no es un vector ambiental relevante ya que los bajos niveles de ruido no generan quejas ni disconformidades entre los operadores y la ciudad.

A\_20

Las medidas implementadas por la APT a fin de controlar las emisiones acústicas ligadas a la actividad del puerto son las campañas de medición de la calidad acústica y la vigilancia/inspección por el personal de la APT, las limitaciones de velocidad en viales y la mejora del firme así como la mejora de accesos o reorganización de la circulación interna para reducir el tránsito de camiones por núcleos urbanos. 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 sustitución de pavimentos muy ruidosos.

A\_21

## 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.

## RECOGIDA Y VALORIZACIÓN DE RESIDUOS

Tipo de residuo	Recogida Separada (kg residuos separados / kg residuos totales generados)	Valorización (kg residuos valorizados / kg residuos totales generados)
RSU	52%	22%
Residuos peligrosos	100%	100%
Aceites	100%	100%

A\_22

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. Además, des del propio Punto Verde, se ofrecen servicios de recogida puerta a puerta a las diferentes organizaciones portuarias.



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.

Además, se dispone de 21 puntos de contenedores de RSU y de recogida selectiva (plástico, papel-cartón y vidrio), distribuidos por diversas zonas estratégicas del recinto portuario para garantizar una gestión adecuada de los residuos.



#### RELEVANCIA DE LAS FUENTES O ACTIVIDADES GENERADORAS DE RESIDUOS

Tipo de fuente o actividad	Orden de importancia
Entrega de desechos MARPOL	1
Residuos de carga y estiba (carga desechada, embalajes, etc.)	3
Pesca (embalajes, redes, restos de pescado, etc.)	8
Restos de barreduras de movimiento de gránulos sólidos.	2
Limpieza de muelles, viales y zonas comunes	6
Limpieza de lámina de agua (sólidos flotantes)	5
Limpieza de vertidos accidentales	9
Actividad de bares, ocio y comercio en zona de servicio	10
Obras	7
Actividades de concesiones generados por concesiones	4
Limpieza de fosas sépticas	11
Mantenimientos de maquinaria	12

A\_23

La evolución de la recogida de residuos en la zona portuaria es muy variable y depende de factores indirectos a la Autoridad Portuaria, cómo el uso que hagan las empresas de esos contenedores, sus

necesidades, el tipo de actividad mayoritaria, etc. En general, se cumple el principio de reducir la fracción de residuos sólidos urbanos, que son los que no se valorizan, e incrementa el uso de los contenedores de recogida selectiva.

Las iniciativas promovidas por la APT para mejorar la gestión de residuos de la Comunidad Portuaria son las que siguen:

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

A fin de verificar si los operadores de concesiones y prestadores de servicios cumplen con los requisitos

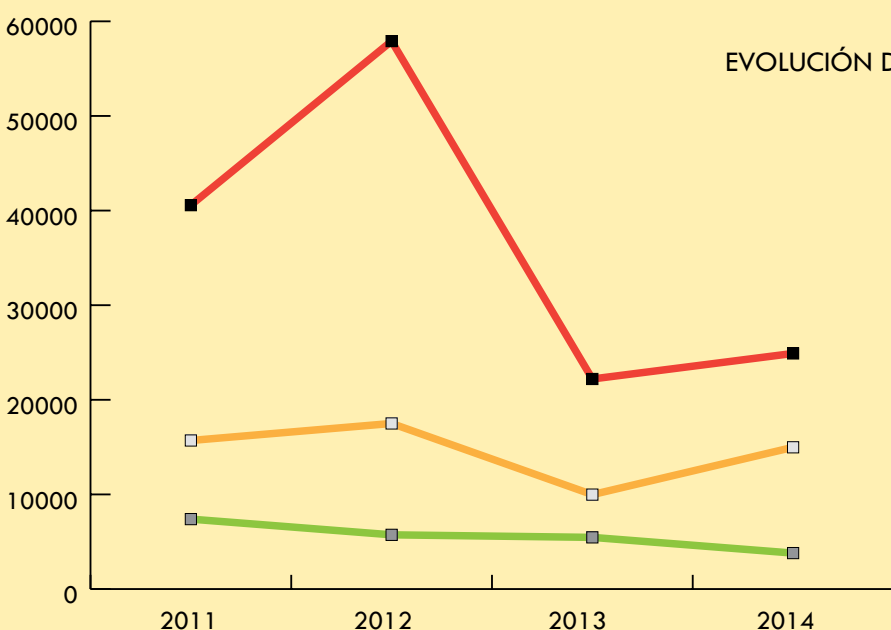
administrativos, la APT realiza un seguimiento documental continuamente, y una vez al mes se visita alguna empresa del recinto portuario para inspeccionar físicamente lo establecido a nivel documental. Existen centros de transferencia o puntos limpios en el puerto gestionados por un gestor autorizado (FCC) que asimismo realizan el transporte a su planta de reciclaje municipal.

Asimismo, para fomentar la optimización de la gestión de residuos, la APT ha realizado una encuesta a todas las empresas del Port para conocer su generación de residuos y las necesidades que tienen en este vector ambiental. Además, se efectuó una campaña de

reciclaje a fin de publicitar los servicios de recogida de residuos proporcionados por la APT.

La Autoridad Portuaria se encarga también del servicio de limpieza de los residuos de los viales y zonas comunes mediante máquinas escoba mecánicas, evitando 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.

A\_24



EVOLUCIÓN DE LA RECOGIDA SELECTIVA

PAPEL-CARTÓN (KG) ■  
 VIDRIO (KG) ■  
 PLÁSTICOS-ENVASES (KG) ■

Existen, asimismo, instalaciones adecuadas para la recepción de desechos generados por buques y residuos de carga (servicio MARPOL).

### DRAGADOS

En 2014 se ha realizado un solo dragado, "Dragado y aportación de arena a la playa de La Pineda (2014)", correspondiente a las medidas correctoras indicadas en la DIA de la última prolongación del dique de abrigo del puerto. Dicho dragado se ha realizado por razones ambientales y se ha dragado un total de 107.343 m<sup>3</sup> con un porcentaje de material de nivel I y II respecto del total del 100% según los convenios internacionales.

### DESGLOSE DE LOS GASTOS DE LIMPIEZA DE ZONAS COMUNES DE TIERRA Y AGUA

<b>Gastos en limpieza terrestre</b>	<b>197.539 €</b>
Área superficie terrestre de servicio	4.696.319 m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	0,042 €/m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza de lámina de agua	66.310 €
Área superficie zona I	3.320.000 m <sup>2</sup>
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0,020 €/m <sup>2</sup>

A\_25

A\_03

## ECOEficiencia y Biodiversidad

### ECOEficiencia y Consumo de Recursos

La APT, a través del SGI, desarrolla un adecuado control y seguimiento de los consumos de recursos (agua, electricidad, combustibles y papel de oficina) y un estricto control operacional para poder establecer diversas medidas de mejora para la reducción de consumos y el incremento de la eficiencia energética en las instalaciones portuarias.

#### Consumo Total de Agua en el Port de Tarragona (M<sup>3</sup>)

	2011	2012
Consumo de agua (m <sup>3</sup> )	371.434	300.893
Superficie zona de servicio (m <sup>2</sup> )	4.511.218	5.428.400
Ratio m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	0,08	0,05

	2013	2014
Consumo de agua (m <sup>3</sup> )	270.645	252.702
Superficie zona de servicio (m <sup>2</sup> )	5.428.400	5.428.400
Ratio m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	0,04	0,04

#### Consumo Anual por Usos

Fuente de consumo	% sobre el total
Doméstico/oficinas	37,8
Riego zonas verdes	26,9
Sistemas de prevención de polvo por riego (solo si son de la AP)	-
Usuarios + buques	61,65
Otras empresas	-

A\_30

#### Evolución de la Eficacia de la Red de Distribución

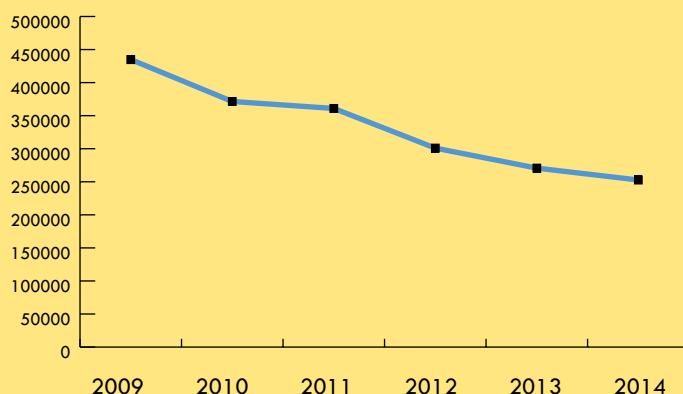
	2011	2012	2013	2014
Eficiencia de la red	69,5%	91,7%	81,68%	87,26%

A\_31

### Consumo 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. La APT controla o registra las diferentes fuentes de consumo en un porcentaje superior al 75%.

Para asegurar un servicio adecuado y unas condiciones óptimas, así como para mejorar el aspecto ambiental, se realiza 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.



En el gráfico se muestra la evolución del volumen total de agua consumida en el Port de Tarragona en los seis últimos años. En el 2014 este volumen ha seguido disminuyendo respecto a los años anteriores.

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

A fin de mejorar el control de consumos y reducir posibles pérdidas, se instalan contadores individuales y además se ha realizado un estudio de identificación de pérdidas en la red en diferentes zonas del puerto y se han reparado.

## 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.).

### CONSUMO ANUAL DE ENERGÍA ELÉCTRICA

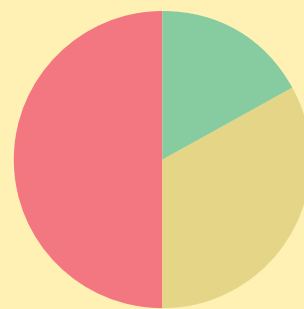
	2011	2012	2013	2014
Consumo en kWh	8.777.506	8.462.975	7.766.371	7.388.949
Superficie zona de servicio en m <sup>2</sup>	4.511.218	5.428.400	5.428.400	5.428.400
Ratio kWh/m <sup>2</sup>	1,94	1,56	1,43	1,36

### CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA POR USOS

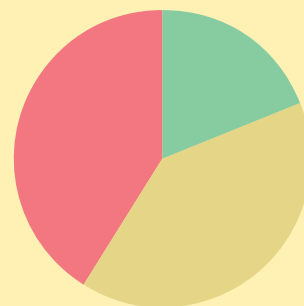
Fuente de consumo	% sobre el total
Alumbrado viales	40,41
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	40,45
Otros usos (terceros)	19,04

### EVOLUCIÓN DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA POR USOS

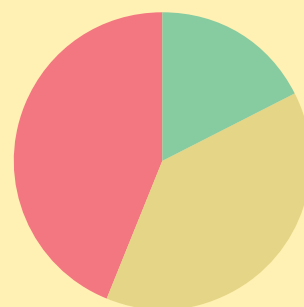
Año (kW/h)	2011	2012	2013	2014
Alumbrado público	4.206.710	3.662.389	3.395.060	2.985.748
Terceros	1.458.386	1.591.492	1.363.727	1.407.072
Edificios APT y otras instalaciones	2.783.275	3.318.973	3.007.584	2.996.129
Consumo total	8.448.371	8.572.854	7.766.371	7.388.949



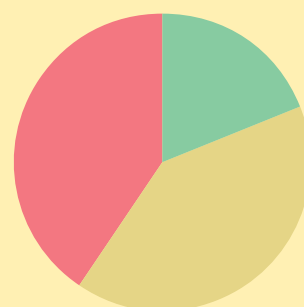
2011



2012

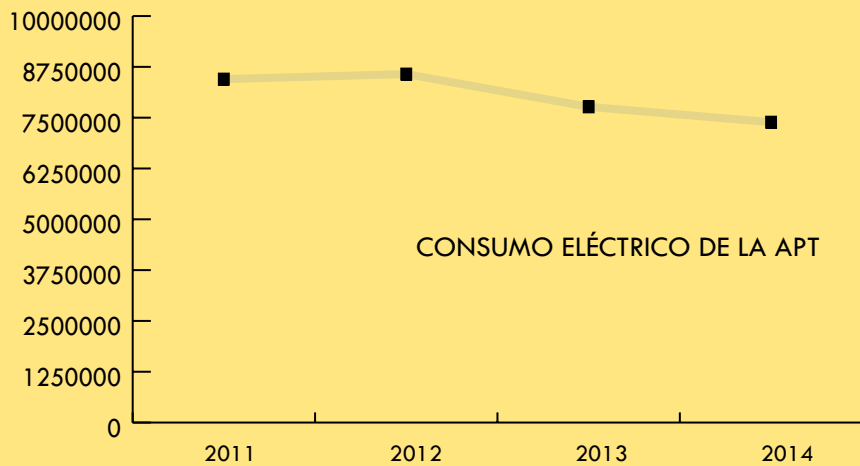


2013



2014

TERCEROS ■  
 EDIFICIOS ■  
 ALUMBRADO PÚBLICO ■



Los datos indican que el consumo eléctrico de la APT ha seguido disminuyendo en 2014; por tanto, las diferentes acciones realizadas han aportado una mejora ambiental significativa en el uso de estos recursos.

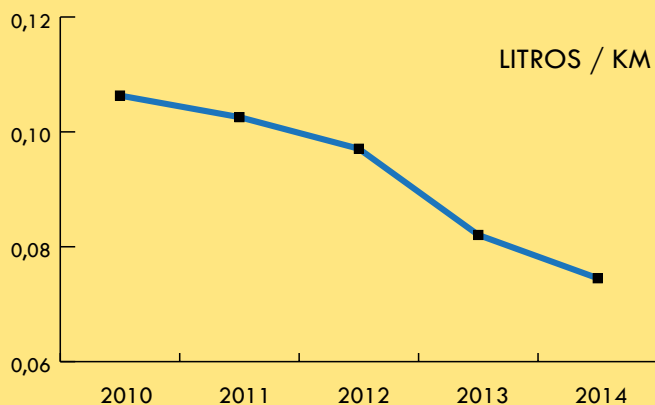
Principales actuaciones que se han ejecutado en el último año:

- Substitución de luminarias viejas por leds.
- Implantación de un sistema de telecontrol Philips en las torres de los viales.
- Mejora de la clasificación energética de algunos edificios.
- Estudio para la instalación de una plataforma única de telecontrol (SCADA).
- Compra y subministro de energía verde.
- Implantación de un Sistema de Gestión de la Energía, según la norma ISO 50001.

En relación a los consumos de combustible de la Autoridad Portuaria, el consumo principal es el uso de los 50 vehículos del Parque Móvil. Por otro lado, también se han identificado los consumos asociados

al funcionamiento de grupos electrógenos de emergencia y a las instalaciones 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, ha implantado un Distintivo de Garantía de Calidad Ambiental que le permite gestionar los vehículos 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.).



En la gráfica dónde se relaciona el porcentaje litros por km, se puede observar la mejora de la eficiencia de la flota de vehículos de la APT. Gracias a todas las acciones realizadas y la adquisición de vehículos de bajas emisiones, éstos consumen cada vez menos litros por kilómetro, lo que significa que también emiten menos emisiones a la atmósfera.

#### EVOLUCIÓN DEL CONSUMO ANUAL DE COMBUSTIBLES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

	2012	2013	2014
Consumo total de combustibles en m3	51.499,38	50.385,82	49.020,75
Superficie zona de servicio en m2	5.428.400	5.428.400	5.428.400
Ratio m3/m2	0,009	0,009	0,009

#### CONSUMO POR TIPO DE COMBUSTIBLE

Tipo de combustible	% del total
Gas natural	4,5
Gas propano	-
Gasolina	3
Gas-oil	90,6
Otros (Grupos electrógenos)	1,8

## CONSUMO DE COMBUSTIBLES POR USOS

Fuentes de consumo	% del total
Calefacción/Agua Caliente Sanitaria	0
Vehículos	93,6
Embarcaciones	-
Generadores	1,8
Otros usos	4,5

Se ha renovado la flota de vehículos del parque móvil, incorporando también un coche eléctrico y uno de híbrido.

A\_33

## BIODIVERSIDAD Y SENSIBILIZACIÓN AMBIENTAL

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

El Port de Tarragona, aun siendo un espacio entropizado 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 de interés natural 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 juncales y herbazales gramínoideas mediterráneos del Molinio-Holoschoenion. Forma parte del inventario de zonas húmedas de Cataluña, toda vez que no hay un plan de gestión.

- Zona de Especial Protección para las Aves Marinas (ZEPA), la zona marítima que rodea el Port de Tarragona está clasificada como ZEPA marina dentro

de la Red Natura 2000. Tiene especial interés por las aves marinas que frecuentan las inmediaciones del Port y utilizan esta zona como punto de descanso y alimentación en su travesía desde o al Delta del Ebro.

- 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. No existe un plan de gestión.

- La Laguna de la Universidad Laboral está Incluida en el inventario de zonas húmedas de Cataluña y es una laguna artificial ubicada en una antigua zona de humedales desecados y convertidos en cultivos. Destaca por el aislamiento de su entorno y la presencia de aves migratorias poco comunes en la zona del Camp de Tarragona.

- El Parque Subacuático de Tarragona. Está situado en la escollera exterior del puerto, cerca del faro de la Banya, 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 està classificada como un espacio de la Red Natura 2000, y está gestionado por el Ayuntamiento de Vila-seca.

Está constituida por comunidades vegetales de cañas, prados húmedos, juncales, etc., siendo también una reserva faunística compuesta de especies vulnerables como el fartet (*Aphanius iberus*), el galápago europeo (*Emys orbicularis*) o el espinosillo (*Gasterosteus aculeatus*).

A\_26



La APT ha realizado una cartografía bionómica submarina. En 2014 se han realizado trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y zonas adyacentes.



Nombre	Caracterización macroinvertebrados
Lugar	Diferentes puntos de muestreo de la UGAP
Estado	desarrollado
Año	2014
Motivo	Valoración de la calidad ecológica de la UGAP
Descripción	Como conclusión se obtiene que el potencial ecológico de la UGAP muy modificada es moderado.

A\_27



Desde 2014, la APT está llevando a cabo el proyecto de regeneración del entorno natural de la plata de la Pineda (Vila-seca), en mantenimiento continuo a fin de reforzar la falta de sedimentación natural en la playa de la Pineda a causa de la ampliación del dique de Llevant.

Para la estabilización de la playa se draga el sedimento marino y se aporta a la playa. La inversión ha sido de 512.816 €.

A\_28



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. Con estas actividades se pretende mostrar la parte natural que hay en cualquier espacio industrial,



aunque a simple vista cuesta de percibir. Y dotar de importancia la realización de buenas prácticas ambientales en las operativas y actividades portuarias. Además, realizando talleres de sensibilización a los grupos escolares se consigue el interés, el conocimiento y la preocupación de los más pequeños, que son los que en un futuro tendrán el cuidado del medio ambiente en sus manos.

Principales actuaciones de conservación de la biodiversidad y sensibilización:

- Seguimiento de la presencia de aves en el recinto portuario.
- Protección y aislamiento de las gaviotas de Audouin durante la época de cría y posterior anillamiento de las crías, con la colaboración de voluntarios del Instituto Ornitológico de Catalunya. Este hecho es de reciente aparición desde la construcción de la ampliación del muelle de la Química. Desde el año 2013 la colonia del Port de Tarragona ha ido creciendo y los individuos anidan en la misma zona. Es una especie protegida y las mayores poblaciones se encuentran en Cataluña, siendo las colonias más representativas las del Delta del Ebro y la del Port de Tarragona.
- Colaboración con los agentes rurales en la recuperación de aves heridas o atrapadas en instalaciones portuarias.

- Tareas de limpieza y mantenimiento del espacio Els Prats de La Pineda, incluido en la Red Natura 2000.

- Estudio para la retirada de asfalto y residuos abandonados en el espacio de Red Natura 2000.

- Recuperación del camino de ronda del Faro de Salou: itinerario señalizado de especies autóctonas del ecosistema mediterráneo y de aves marinas visibles desde la zona.

- Retirada de especies invasoras del camino de ronda del faro de Salou.

- Actividad de observación de aves en colaboración con el Museu del Port: 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.

- Talleres y divulgación de información en días ambientales de interés mundial (día del reciclaje, día del agua, día de la Tierra, etc.)

- Visitas a las instalaciones portuarias dirigidas a la plantilla de la APT para dar a conocer los temas relevantes que se tratan desde el área de Medio Ambiente y trasladar la importancia de aplicar buenas prácticas ambientales en el entorno laboral y en la vida cotidiana.



# MERCADOS Y NEGOCIO





El Port de Tarragona, bajo el sistema de gestión land lord port, prevé a los operadores de espacio e infraestructuras portuarias básicas y regula las operaciones desarrolladas en el puerto; y los servicios portuarios de practicaaje, remolque, amarre o de manipulación de mercancías son prestados por empresas privadas que cuentan con medios técnicos y humanos.

Con una posición geoestratégica privilegiada respecto al hinterland y foreland, el Port de Tarragona es un puerto líder en el Mediterráneo. Durante el 2014 han pasado por sus instalaciones una gran diversidad de mercancías cuyo volumen se ha aproximado a los 32 millones de toneladas. Cuenta con una amplia y competitiva oferta de servicios, de alta eficiencia y calidad, capaz de atender cualquier tipo de tráfico.

## IMPULSO COMERCIAL

La estrategia de promoción de las principales mercancías portuarias utiliza las ferias comerciales, las jornadas técnicas y las conferencias específicas del sector marítimo y portuario como instrumentos para el desarrollo competitivo del Port de Tarragona

En lo que respecta al hinterland, el Port tiene una situación ventajosa, está situado en el centro de gravedad de las áreas de mayor importancia económica de la Península Ibérica y del sur de Europa. Asimismo, está ubicado en el cruce de dos vías principales de comunicación terrestre: la autopista del Mediterráneo y la autopista central, que conecta con el centro de la Península. Por otra parte, las comunicaciones ferroviarias unen la vertiente Mediterránea con el centro y el noroeste de la Península son de paso obligado. Con el objetivo de convertirse en un hub logístico del sur de Europa y un centro de distribución de cargas, mejora las infraestructuras, ofrece nuevos servicios y conexiones del hinterland (puerto en red) para ganar en competitividad, calidad y eficiencia.

En cuanto al foreland, las tendencias actuales de transporte marítimo internacional dibujan un panorama buques de gran capacidad y amplias instalaciones especializadas, con capacidad para acoger estos grandes elementos de transporte, que transportan a grandes distancias millones de toneladas.

L\_07







En 2014 se ha continuado con la presencia del Port de Tarragona en acciones comerciales, ferias y jornadas de los años anteriores. Además, con el fin de identificar los flujos comerciales y de inversión entre China y España se ha realizado un trabajo de investigación económica y estudios de campo entre ambos países. Durante 2013 y 2014 se realizaron varias visitas a China y se ha aprovechado para asistir a la Feria Transport Logistic.

Asimismo se ha firmado un protocolo de hermanamiento con el Puerto de Guangzhou. Este trabajo de investigación muestra las tendencias actuales de la economía china y permite identificar una serie de operadores logísticos, puertos, navieras y empresas importadoras/exportadoras chinas que constituyen la base de futuras acciones en el país.

#### PRINCIPALES ACCIONES COMERCIALES:

- Promoción del tráfico de contenedores. Se han mantenido reuniones con empresas del hinterland, operadores, navieras y empresas importadoras y exportadoras con el objetivo aumentar este tráfico e iniciar nuevas líneas regulares.
- Impulso del tráfico de carga general no transportada en contenedor (pasta de papel, siderúrgicos, project cargo o transporte de animales vivos).
- Impulso del turismo de cruceros mediante la colaboración y coordinación con diferentes instituciones de la ciudad, la realización de un plan de marketing y la promoción a través de diversos materiales promocionales y de comunicación, organización de fam trips.
- Promoción comercial del Port y colaboración con empresas de la Comunidad Portuaria.
- Constitución del Clúster de la Química, ChemMed.
- Desarrollo de acuerdos de diversa índole con instituciones, operadores y/o empresas.
- Elaboración de material promocional: folletos, publicidad en prensa especializada, merchandising.
- Presentaciones y visitas técnicas a las instalaciones portuarias.
- Visitas directas del equipo comercial a empresas importadoras/exportadoras, navieras, operadores logísticos, transitarias, etc. con el objetivo de conseguir fomentar nuevos servicios marítimos a destinos claves y buscar nuevas líneas de negocio.
- Internacionalización del Port mediante la participación en asociaciones internacionales, la firma de convenios internacionales de colaboración o la participación en proyectos europeos relacionados con el transporte ferroviario de mercancías. Un ejemplo es la firma de un convenio de colaboración el mes de junio con el Puerto de Guangzhou.
- Estudios de mercado para identificar los mercados de influencia y las oportunidades y nichos comerciales a desarrollar.

En línea con el objetivo de promocionar tanto a nivel nacional como internacional el Port, ha participado en las siguientes ferias y jornadas:

China Break Bulk (Shanghai, marzo de 2014)	Tank World Expo (Dubai, abril de 2014)	Seatrade Cruise Shipping (Miami, marzo de 2014)	TankBank T12 (London, abril de 2014)
Breakbulk Europe (Amberes, mayo de 2014)	Seatrade Cruise Med (Barcelona, septiembre de 2014)	EPCA 48th Annual Meeting (Viena, octubre de 2014)	Mesa Redonda: Gastos del transporte marítimo y su relación con los Incoterms (Tortosa, marzo de 2014)
Transport Logistic China 2014 (Shanghai, junio de 2014)	Fruit Attraction (Madrid, octubre de 2014)	ENOC –XII Encuentro Nacional de Operadores de Cereales (Zaragoza, febrero de 2014)	Crude Oil and Refined Products Market in the Mediterranean Sea and Southern Europe (Barcelona, septiembre – octubre de 2014)
SIL, Salón Internacional de la Logística y la Manutención (Barcelona, junio de 2014)	54th European Commodities Exchange (Hamburgo, octubre de 2014)	9th GPCA Annual Forum (Dubai, noviembre de 2014)	Fitur, Feria Internacional del Turismo (Madrid, enero de 2014)
Expofruit (Lleida, septiembre de 2014)	Expoquimia (Barcelona, septiembre-octubre de 2014)	XXII Llotja de Cereals de la Mediterranea (Barcelona, mayo de 2014)	
3rd Annual Port & Rail Expansion Summit (Istanbul, abril de 2014)	Logitrans – Istanbul, noviembre de 2014	3rd Annual Mediterranean Bunker Fuel Conference (Barcelona, diciembre de 2014)	

I\_30

**3rd Annual Port & Rail Expansion Summit**



**Fira de Lleida**



**ENOC XII Encuentro Nacional de Operadores de Cereales**

**Port de Tarragona**



**Gastos del transporte marítimo y su relación con los Incoterms**



El Port de Tarragona ha impulsado y organizado las siguientes iniciativas:

Getting Contacts Export & Logistics Tarragona-Lleida (Tarragona, julio de 2014)



Jornada Técnica Asoprovac: El sector vacuno de carne español, buscando nuevos mercados (Tarragona, septiembre de 2014)



“ChemMed Tarragona, química creando futuro” dentro del SIL Chemical (Barcelona, junio de 2014)





También participa activamente en las siguientes asociaciones:

BCL (Barcelona-Catalunya Centre Logístic)	
APPORTT (Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona)	
ATEIA – OLTRA (Asociación de Transitarios Internacionales de Barcelona)	
CEPTA (Confederació Empresarial de la Província de Tarragona)	
EPCA (The European Petrochemical Association)	
FERRMED	
Fòrum Marítim Català	
Fundació Gresol	
IAPH (International Association of Ports and Harbors)	
MedCruise (The Association of Mediterranean Cruise Ports)	
Pimec (Petita i Mitjana Empresa de Catalunya)	
Shortsea Promotion Center – Spain	
Transprime	
CIAC (Clúster de la Indústria de l'Automoció de Catalunya)	
AEC (Asociación Española para la Calidad)	

El Port de Tarragona es socio de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia y participa activamente en las Asambleas Generales que realizan, aunque en 2014 no entró en funcionamiento ninguna nueva línea de tráfico ro-ro.



GASTOS DESTINADOS A LA PROMOCIÓN COMERCIAL DEL PUERTO

139.685 €

MONTANTE DE GASTOS

44.771.044 €

GASTOS DE EXPLOTACIÓN

0,31%

% GASTOS PROMOCIÓN COM. / TOTAL EXPLOTACIÓN

## PROYECTOS DE FUTURO

### CHEMMED TARRAGONA

El clúster químico de Tarragona se presentó oficialmente bajo la marca ChemMed Tarragona el 28 de marzo de 2014. El primer clúster químico del sur de Europa lo conforma la industria química, asociaciones profesionales, instituciones públicas y departamentos de investigación y desarrollo.

ChemMed Tarragona tiene por objetivo desarrollar el atractivo y la competitividad del área de Tarragona para la industria, la investigación y la logística de la química. Para ello, desde su constitución oficial, se han mantenido diversos encuentros a nivel nacional e internacional, ofreciendo a los participantes establecer relaciones, intercambiar ideas y dar la posibilidad

de beneficiarse de sinergias adicionales a proveedores y potenciales inversores. Asimismo, ChemMed Tarragona ofrece un servicio integral de acompañamiento en la implantación de nuevas empresas.

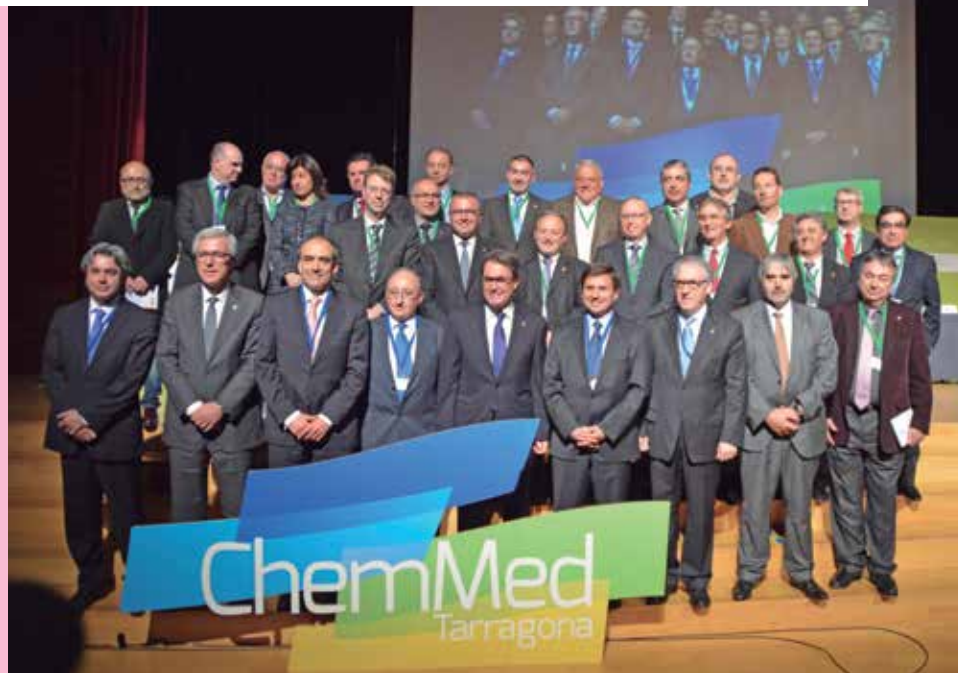
ChemMed Tarragona es una alianza del Port de Tarragona con la AEQT y AITASA que integra infraestructuras y servicios mancomunados. Además cuenta con el apoyo de relevantes centros de investigación y tecnología química como son el ICIQ y CTQT junto con el Campus de Excelencia Internacional de Cataluña Sur, la Universidad Rovira i Virgili y diversos centros de Formación Profesional.

### ESTRATEGIA DE CRUCEROS

Durante el 2014 se definió el plan de marketing global para atraer turismo de cruceros, con la participación de diferentes instituciones tales como el 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, el Parc Científic i Tecnològic, PortAventura y BCN World.

También se consolidó el lanzamiento de la marca Tarragona Cruise Port entre el sector de cruceros, a través de diferentes fam trips con navieras, con tour operadores y consignatarios, reuniones comerciales, y contactos con la prensa especializada, a la vez que se promocionó el destino en las principales ferias del sector.

También, a fin de promover la marca, se han desarrollado diferentes materiales de comunicación tales como la web, catálogo, vídeo como material de apoyo para desarrollar la marca.



TARRAGONA  
CRUISE PORT  
COSTA DAURADA

En 2014 llegaron al Port de Tarragona 1.893 pasajeros.



## ESTRATEGIA INTERMODAL

Desde el 24 de octubre de 2011, se colabora mediante convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Tarragona, para conectar las infraestructuras ferroviarias del puerto de interés general de Tarragona con la red ferroviaria de interés general.

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, el cual está previsto que se prolongue hasta Vandellòs y el resto de Corredor Mediterráneo. En el 2013 se adjudicaron las obras del citado tramo con un plazo estimado de fin para el año 2015, aunque se prevé que se retrase su finalización hasta el año 2017. Este proyecto resulta prioritario tanto para el Port de Tarragona 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, puesto que se produce más del 25% de los productos químicos de todo el

Estado. Sin embargo, el proyecto del tercer carril tiene un impacto medioambiental mínimo, dado que se aprovechan las infraestructuras existentes.

En este sentido, se ha construido una Terminal Intermodal Ferroviaria del Port de Tarragona, que incluye 4 vías de 750 m con ancho mixto, que estará conectada con Corredor del Mediterráneo.

En 2015 se prevé que se acaben las obras de implantación del ancho UIC y electrificación desde la red general de FFCC hasta la Terminal Intermodal Ferroviaria y la futura ZAL, para que puedan entrar trenes en ambos anchos, ibérico y UIC, sin necesidad de tracción diesel, sólo con la propia locomotora de línea, lo que permitirá disminuir considerablemente el coste y el tiempo de las maniobras de acceso y expedición de trenes.

El Port de Tarragona mantiene 3 proyectos europeos de intermodalidad y ferrocarril: proyecto CLYMA (Corredor Lyon – Madrid), proyecto Y freight Med y proyecto Transpyrenaei Raíl. Estas iniciativas pretenden dar un impulso al ferrocarril y su conexión con el transporte marítimo, tanto a nivel del nodo en Tarragona, como a nivel de los corredores de transporte que conectan Tarragona con su hinterland.

## PROMOCIÓN DE LA COMUNIDAD PORTUARIA

### APPORTT

La Comunidad Portuaria cuenta con la Agrupación para la Promoción del Port de Tarragona (APPORTT), una entidad fundada hace más de 22 años, para 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 APPORTT 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

La Comunidad Portuaria genera 2.000 empleos directos y 5.000 indirectos.

APPORTT ha desarrollado importantes acontecimientos de proyección internacional y nacional con la finalidad de consolidar la posición de liderazgo del Port. Entre sus actividades, se destacan las actuaciones de información, publicación y promoción de los servicios del Port y la edición de material gráfico y audiovisual para presentar y promocionar el Port de Tarragona como el Newsalport semanal. Esta publicación telemática informa sobre las noticias y actividades destacadas en relación a la promoción del Port de Tarragona y las empresas asociadas y puede consultarse a través de la web [www.apportt.com](http://www.apportt.com).



**AGRUPACIÓ PER A LA PROMOCIÓ  
DEL PORT DE TARRAGONA, A.I.E.**



## PLAN DE INNOVACIÓN DEL PORT DE TARRAGONA

Uno de los principales objetivos de las organizaciones que integran la Comunidad Portuaria es conseguir, conjuntamente con la Autoridad Portuaria, ofrecer servicios innovadores que permitan mejorar los procesos portuarios y optimizar los recursos para aumentar así la competitividad del Port y la satisfacción de los clientes finales. .

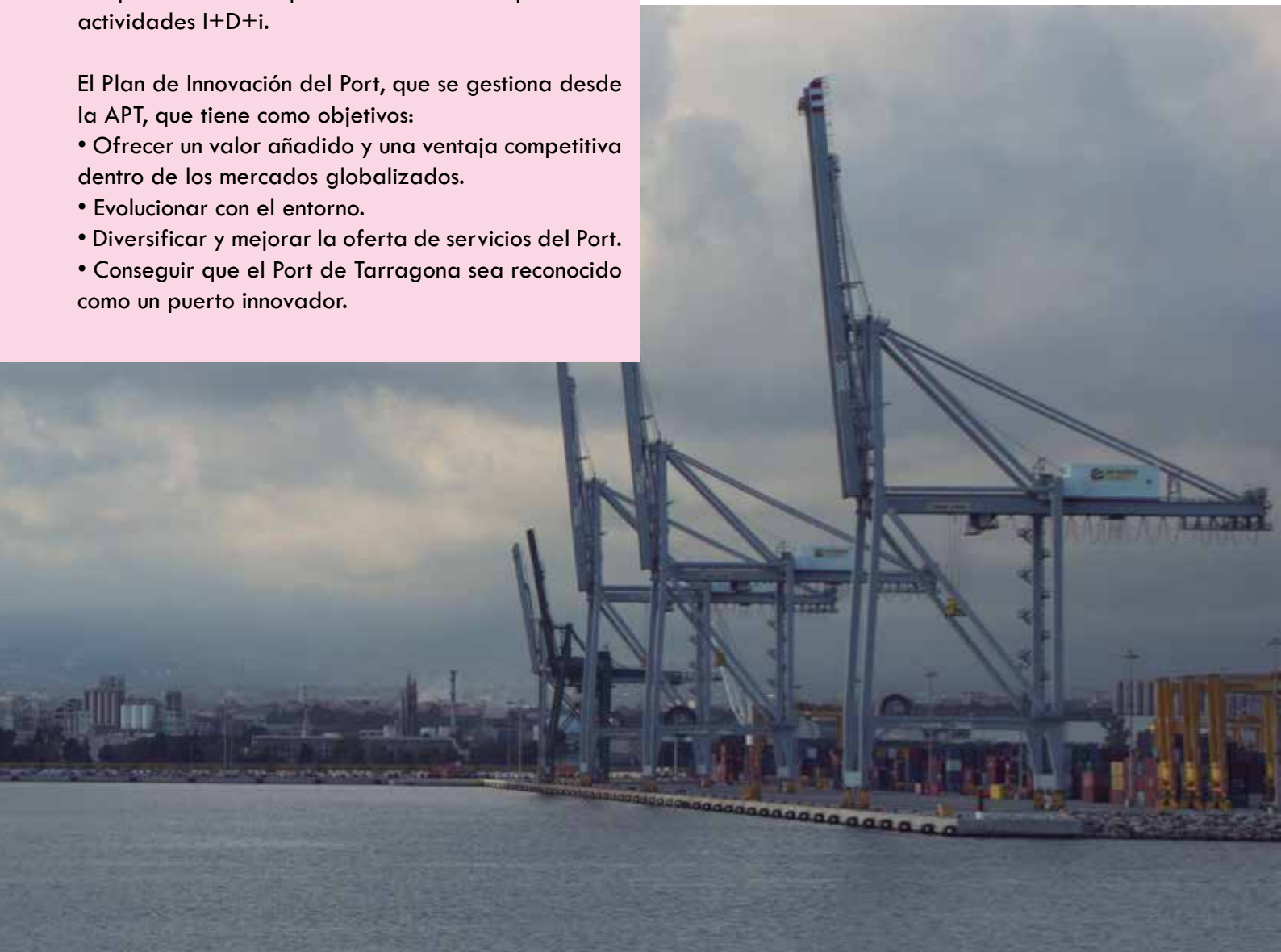
El Plan de Innovación del Port está alineado con la Misión y Visión de la entidad, así como con los Planes Estratégico y de Empresa, independientemente de que cada organización de la Comunidad Portuaria pueda tener su propio sistema de gestión en relación a su innovación. Corresponde a la Autoridad Portuaria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

El Plan de Innovación del Port, que se gestiona desde la APT, que tiene como objetivos:

- 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.
- Conseguir que el Port de Tarragona sea reconocido como un puerto innovador.

Asimismo, las líneas estratégicas del citado Plan se orientan a:

- Promover una cultura de innovación en la APT y en 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.
- Situar el Port de Tarragona, tanto a nivel nacional como europeo, como un puerto innovador.



## PROYECTOS I+D+I EN LOS QUE PARTICIPA EL PORT DE TARRAGONA

### PARTICIPACIÓN COMO LÍDER EN EL PROYECTO MED-PCS

Participación como líder en el Proyecto MED-PCS (Promotion of Port Community System [PCS] in mediterranean traffic), perteneciente al programa MED (Europe in the Mediterranean)

Dentro del Programa Europeo MED, 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.

Descripción: Proyecto que mejora el 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 todos los potenciales usuarios.

Presupuesto total: 1.901.670 €

Presupuesto APT: 641.670 €

Calendario: enero de 2013 - junio de 2015

Principales actividades: Desarrollos de nuevos servicios del PCS, acciones de formación y acciones de comunicación. Principales reuniones de coordinación y seguimiento con los socios:

- Steering Committee y 4º Technical Meeting (mayo, Puerto de Cartagena)
- Steering Committee y 5º Technical Meeting (junio, Puerto de Tarragona)
- Steering Committee y 6º Technical Meeting (noviembre, Roma)

También se ha efectuado actividades de capitalización, participando en reuniones y conferencias donde se ha presentado el proyecto MED-PCS:

- Workshop EPCSA (febrero, Hamburgo [Alemania])
- FutureMed Intermediate Conference (marzo, Valencia [España])
- European Maritime Day (mayo, Levante [Italia])
- Premios a la Internacionalización de la Cámara de Comercio de Reus. Durante el acto la APT recibió el premio a la Internacionalización por el liderazgo del proyecto MED-PCS (mayo, Reus [España])
- Joint Communication Training del Programa Europeo MED (junio, Bled [Eslovenia])
- Conferencia Anual de EPCSA (junio, Civitavecchia [Italia])
- Workshop y Comité Ejecutivo de IPCSA (septiembre, Tarragona [España])
- PCSA Research Committee (noviembre, Le Havre [Francia])
- INTE-TRANSIT International Conference (noviembre, Valencia [España])



## PARTICIPACIÓN COMO SOCIO EN EL PROYECTO CLYMA

Participación como socio en el proyecto CLYMA (Development of the Madrid–Lyon axis on the TEN-T Mediterranean Corridor), perteneciente al programa TEN-T (Trans-European Transport NetWork)

**Descripción:** Este proyecto analiza una parte del Corredor del Mediterráneo (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.

**Principales actividades:** En abril participó en el 3rd Annual Port & Rail Expansion Summit, Black Sea & Mediterranean que se ha celebrado en Estambul (Turquía). También se ha asistido durante el mes de junio al Salón Internacional de la Logística y de la Mantenición (SIL) que ha tenido lugar en Barcelona. En ambos casos se ha promocionado el proyecto CLYMA así como los proyectos europeos en los que participa el Port de Tarragona relacionados con la intermodalidad y el ferrocarril.

Entre otras actividades realizadas cabe mencionar que el año pasado se redactó el Proyecto constructivo de la implantación de ancho estándar UIC y electrificación en el acceso a la nueva terminal intermodal del Port de Tarragona. Asimismo, en 2014 se ha redactado el Proyecto básico de las instalaciones y adecuaciones mínimas de la terminal intermodal ferroviaria en el muelle de Andalusia del Port de Tarragona.

Presupuesto total: 2.558.000 €

Presupuesto APT: 227.176 €

Calendario: marzo de 2013 - diciembre de 2015.



## PARTICIPACIÓN COMO ASOCIADO EN EL IFREIGHTMED

Participación como asociado en el iFreightMED (Intermodal Freight Services Development Committees), perteneciente al programa MED (Europe in the Mediterranean)

**Descripción:** 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.

**Principales actividades:** La APT ha participado en las distintas reuniones en la sede del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya para la identificación de operadores de servicios y estudios de viabilidad y la identificación del mapa de infraestructuras y servicios intermodales. En el último trimestre también ha asistido a la 1ª Jornada de la Logística Multimodal que se ha celebrado en Perpiñán (Francia).

Presupuesto total: 1.961.612 €

Calendario: enero de 2013 - junio de 2015.

## PARTICIPACIÓN COMO ASOCIADO EN EL PROYECTO TRANSPYRENAEI RAIL (TP NOVA)

Participación como asociado en el proyecto Transpyrenaei Rail (TP NOVA), perteneciente al programa Marco Polo

Descripción: 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 y establecer una tarifa anual que permita garantizar el establecimiento de costes y evitar los constantes incrementos de las tasas de carburante, autopistas, etc. a la vez que consolidar el hub de los puertos de Tarragona y Barcelona como la plataforma logística del sud de Europa y como puerta de entrada de las mercancías asiáticas.

La Autoridad Portuaria aceptó la participación el proyecto el mes de julio de 2013 con una duración de 36 meses. La Autoridad Portuaria garantiza 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 €

Presupuesto APT: 596.238 €

Calendario: enero de 2014 - enero de 2017.



## PARTICIPACIÓN COMO ASOCIADO EN EL PROYECTO WIDERMOS

Participación como asociado (stakeholder) en el proyecto WiderMos, perteneciente al programa TEN-T (Trans- European Transport NetWork)

Descripción: El objetivo global del 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 (ferrocarril principalmente) y mediante el desarrollo de nuevos puertos/ interfaces buque/tren y contribuirá como punto de partida, en el análisis de como las Mos estarán vinculadas operativamente. En el mes de abril la Autoridad Portuaria aceptó participar en el proyecto como asociado.

Presupuesto total: 5.940.000 €.

Calendario: junio de 2013-diciembre de 2015.





También desde el Port de Tarragona se han presentado otros proyectos a distintos programas europeos:

DoCuMeNT (programa MED). El proyecto tiene como objetivo agrupar y registrar datos sobre los contaminantes ambientales en las aguas superficiales continentales, costeras y las aguas marinas de la zona del mar Mediterráneo, con la finalidad de formar una base de datos unificada.

Smartsea (programa Life). 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.

SEAMLESS (programa H2020). El propósito de este proyecto se centra en los productos químicos contenerizados que son transportados desde Asia a los países del Norte de la Unión Europea. También se centra en una mejor comprensión de las oportunidades tecnológicas y operativas así como la planificación y mejora de la distribución de la carga, el proceso de planificación y optimización de rutas, y la reducción de costos en los consumos de energía.

Algunos de estos proyectos han sido desestimados por distintas comisiones europeas; sin embargo, su planteamiento se considera un punto de partida para la formación de futuros consorcios.

Por otra parte, se ha continuado estudiando las posibilidades de constituir el Clúster de Innovación del Port de Tarragona, que estaría integrado por miembros de la Comunidad Portuaria, organismos y otras instituciones que promueven la innovación.

El Port de Tarragona es miembro de diversos grupos de trabajo, comisiones, organizaciones y conferencias relacionadas con su actividad:

- Comisión Interportuaria de I+D+i de Puertos del Estado.
- Comité de Innovación de la Asociación Española para la Calidad.
- Grupo de Trabajo 3 de la AEC: Inteligencia Colectiva.
- 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).
- Comité International Port Community System Association (IPCSA).
- Fóruns internacionales de diferentes programas y proyectos europeos.

L\_29

#### PROYECTOS DE I+D+I PROMOVIDOS POR LA APT

	2014
Inversiones I+D+i	3.019.472 €
Gastos I+D+i	620.425 €
% inversiones I+D+i / total gastos e inversiones	5,08%
% gastos I+D+i / total gastos e inversiones	1,03%

L\_33



# PORT Y CIUDAD



El Port de Tarragona sigue proyectando al Moll de Costa como el escenario privilegiado cultural y social de su entorno, adaptando su oferta y consolidando el futuro de nuestro puerto/ciudad. La relación simbiótica que mantienen los puertos con su entorno urbano es actualmente un factor muy importante a tener en cuenta para que el beneficio mutuo.

El Port ofrece a la ciudad la promoción y el desarrollo socioeconómico de su entorno a la vez que la ciudad da al puerto cobertura comercial, disponibilidad laboral adecuada y el espacio para el desarrollo de la actividad portuaria. El Moll de Costa es un espacio abierto que dispone de diferentes espacios donde ofrece a la ciudadanía una oferta extensa y variada en todos sus recintos: acoge desde maratones solidarias como conciertos benéficos, exposiciones o itinerarios formativos para los escolares. En el ámbito de la divulgación y promoción de la cultura

y solidaridad se han realizado premios de relatos juveniles, de fotografía, etc.

El acondicionamiento urbanístico del recinto portuario, la creación de nuevos espacios para el desarrollo de actividades solidarias, culturales o lúdicas y la mejora de la oferta turística de la ciudad han hecho posible que el Port de Tarragona sea un puerto de referencia, a nivel nacional e internacional, en relación a 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.

## PROGRAMAS O PROYECTOS DESTINADOS A LA MEJORA DE LA INTERFASE PUERTO-CIUDAD

En la mejora de la interfase puerto-ciudad en 2014 se realizaron diversos proyectos, con un importe de 710.840 €, entre los cuales destacan:

### REMODELACIÓN INTERIOR DEL TINGLADO 1

La remodelación interior de los espacios del Tinglado 1 respondió al objetivo de mejorar la seguridad del edificio así como la eficiencia energética y térmica. La remodelación del espacio polivalente de 900 m<sup>2</sup> supuso la sustitución de la cubierta, y afectó básicamente a la compartimentación interior, así como dotó el espacio de los requisitos mínimos legales de resistencia y comportamiento al fuego

de sus elementos. También se realizaron trabajos de tabiquería y trasdosados de fachadas para mejorar su rendimiento térmico así como la restauración de las portaladas metálicas y de vidrio con la sustitución de vidrios de alto rendimiento térmico.

Esta actuación formó parte del plan de rehabilitación del Moll de Costa. La inauguración de estas obras se realizó el 18 de octubre con un concierto solidario de la orquesta Camera Musicae en beneficio de la Asociación Provincial de Parálisis Cerebral de Tarragona La Muntanyeta, con la colaboración del Port de Tarragona y Port Tarraco. Superando las previsiones, asistieron al acto 400 personas y se obtuvo una recaudación de 2.000 euros que se destinó íntegramente a dicha asociación.



## PARQUE INFANTIL EN EL MUELLE DE PESCADORS

La nueva zona de juegos equipada tiene una superficie de 400 m<sup>2</sup> de parque infantil para niños de 4 a 12 años, con lo que se llega a los 1.320 m<sup>2</sup> destinados a los juegos infantiles y zonas lúdicas en el Serrallo y Moll de Costa, ejecutados por el Port de Tarragona. En la nueva área de juegos se utilizó el barco carguero de la zona ya existente para menores

de 4 años complementada con un columpio de 2 sillas y un tobogán modelo “La cueva de Aladino”. Además se ha instalado un nuevo barco “Carguero Amarillo”, un juego muelle “Cisne” y un columpio nido. La elección de estos juegos ha sido realizada para que niños con movilidad reducida puedan disfrutar del parque. Todo el parque además ha sido equipado con suelo continuo de seguridad según la normativa internacional de referencia. Accesibilidad al área y pavimento de caucho.



## VALLADO Y ADECUACIÓN DE ACCESOS A LAS INSTALACIONES DEL FARO DE SALOU

I\_35

Instalación de un cerramiento perimetral seguro, alrededor de las instalaciones del faro de Salou y adecuación de los accesos y alrededores para la apertura del recinto.



## ACCESIBILIDAD

El compromiso con la mejora de la accesibilidad del puerto a las personas se materializa en las nuevas infraestructuras y espacios que se proyectan. En el nuevo edificio de la Policía Portuaria, por diseño y previsión en los equipamientos, es accesible y practicable según lo estipulado en el Código de Accesibilidad y en el Código Técnico de Edificación

(anchos de pasillos y puertas, baños adaptados, ascensor equipado para invidentes, accesos a edificio sin escalones, etc. además de colocar los accesorios de los baños para minusválidos). En todos los edificios proyectados se realiza la instalación de rampas según lo provisto por la legislación. Asimismo se han proyectado diversas acciones para 2015 como un carril bici y de peatones en todo el dique de Llevant a fin de situar dicho tramo como proyecto km 0 para la ciudadanía.

S\_24

## LOS ESPACIOS CULTURALES

El Port de Tarragona dispone de una actividad cultural y social variada y destacada. Asimismo acoge otras actuaciones que las entidades de la ciudad realizan en el Moll de Costa, en los diferentes espacios que se ofrecen al público y se detallan en su memoria anual de actividades.

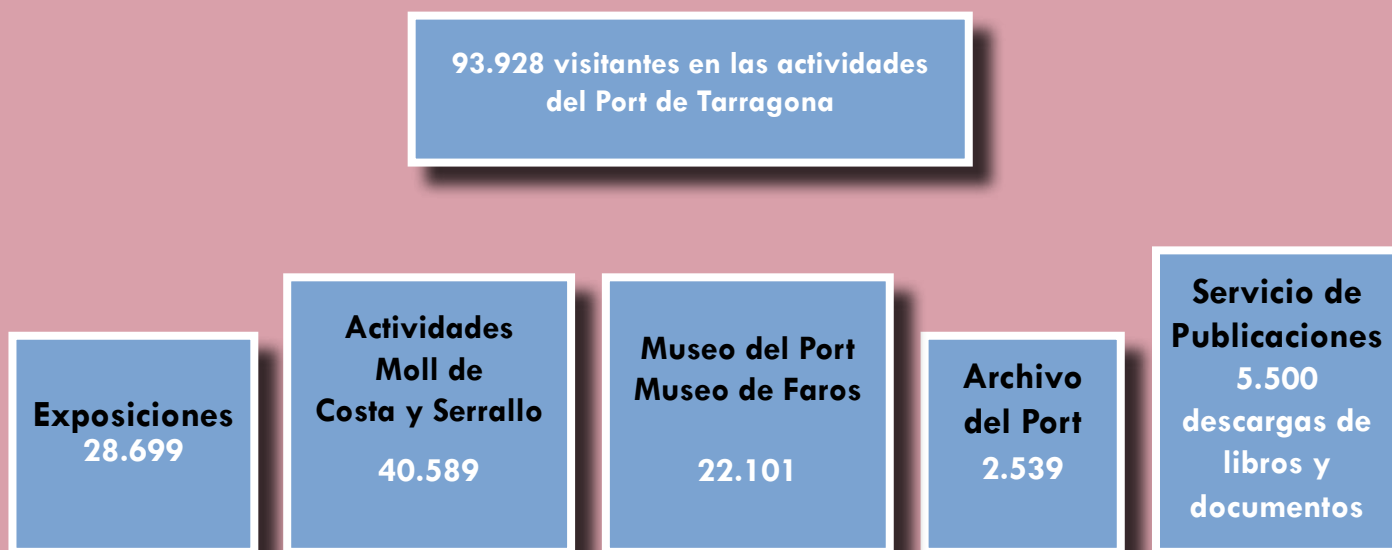
Cabe destacar la iniciativa y el dinamismo con el que el Museo del Port de Tarragona está llevando a cabo las diferentes actividades dirigidas a los escolares y la excelente respuesta que recibe de los centros escolares de toda Cataluña y de otras autonomías del Estado.

De la misma manera, el Archivo del Port de Tarragona ha estado desarrollando con toda normalidad los trabajos proyectados con el objetivo de beneficiar a

la Comunidad Portuaria y también para la sociedad en general. Durante este ejercicio, el Fondo de Arte del Port de Tarragona se ha ido consolidando.

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, los esfuerzos hacia el libro digital tienen que continuar como elemento facilitador de la lectura de las obras que se publiquen desde el Port de Tarragona.

En resumen, en 2014 se presentaron 22 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 93.928 visitantes.



## MOLL DE COSTA

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. En 2014 se ha consolidado la marca Moll de Costa con una nueva imagen gráfica.



## 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 Generalidad de Cataluña 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. Este espacio se acondicionó y se inauguró en octubre de 2014 con un concierto solidario a favor de Asociación Provincial de Parálisis Cerebral (APPC) - La Muntanyeta. También fue sede como cada año, el 14 de diciembre, La Maratón de TV3, que dedicó la edición a las enfermedades del corazón. Desde este espacio se acogió a los voluntarios que recibían las llamadas para efectuar las donaciones, con una enérgica movilización social desplegada en el entorno de la iniciativa.

## 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 Generalidad de Cataluña el año 1990, el Premio de la Asociación de Críticos de Arte de Cataluña el año 1991, el Premio al mejor catálogo de la Primavera Fotográfica de 1992 y el Premio Bonaplata de la Generalidad de Cataluña el 1993. Todos estos premios han convertido esta sala en una de las más importantes en este tipo de muestras de vanguardia.

Entre los diversos actos organizados en este espacio, destaca, la exposición “La Mediterrània del segle XX. Realitat i mirades”, organizada por el Instituto Europeo de la Mediterrània y la Agencia EFE, que ofreció un recorrido por los cambios sociales y culturales que han marcado a los países mediterráneos.



## TINGLADO 4

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

Las muestras más significativas en el año 2014 fueron las exposiciones: “Els presos i el Port de Tarragona (1792-1884)” del Archivo del Port que refleja el trabajo de un grupo de presidiarios en las obras portuarias, “Parelles artístiques”, de la Asociación La Muralla (fundación psicopedagógica), cuya función es sensibilizar a la sociedad sobre la salud mental, no estigmatizar las enfermedades mentales y favorecer la inserción de las personas que las padecen; “Xiquets del Serrallo, 25 anys fent castells”, que conmemoró el 25 aniversario de la colla castellera desde sus inicios en 1988 hasta la actualidad, y la exposición y edición del libro “La riuada de 1994” de Ricard Lahoz, que recordó el desbordamiento del río Francolí i la inundación de los dos barrios portuarios (el Serrallo y Residencial Palau), el polígono industrial y algunos espacios del Port.





## REFUGI 1

El Refugio 1 del Moll de Costa es un espacio polivalente de más de 2.000 m<sup>2</sup> que acoge todo tipo de actos culturales, sociales y lúdicos, donde destacan 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. Además de diversas exposiciones, este espacio ha sido sede del mercado solidario de Astafanias, de la jornada sobre TEA (trastorno del espectro autista), etc.



## REFUGI 2 (MUSEO DEL PORT)

El Refugi 2 del Moll de Costa es un espacio donde podemos encontrar el Museo del Port de Tarragona y talleres. El Museo conserva y difunde el patrimonio marítimo y portuario poniéndolo al servicio de los escolares y del público en general que lo visita.

El acontecimiento más representativo del Museo, durante el año 2014, fue la conmemoración del 10º aniversario del Museo de Faros y su presencia fuera de su ámbito expositivo, es decir, el préstamo de objetos de sus colecciones patrimoniales a instituciones o museos organizadores de exposiciones temporales. Asimismo se llevó a cabo actividades como los 'Diumenges al Museu', con visitas guiadas o teatralizadas al Museo de Faros y al Museo del Port, talleres para los más pequeños dentro de los 'Diumenges amb els més petits'.

La oferta para familias de 'Les Nits del Museu' supuso las visitas teatralizadas compaginando la visita al Museo con un paseo en barca por el puerto. En el Faro de la Banyà, a lo largo del año 2014, también llevó a cabo diferentes actividades: visitas guiadas los domingos y la representación del grupo de teatro

TeclaSmit, "e les naus feren vela" en la explanada del Faro de la Banyà, consistente en un relato escénico de la partida a la conquista de Mallorca del rey Jaime I, desde nuestras costas. 'Compartint la mar amb... els fars' permitió mostrar objetos y documentos de las colecciones de diversos museos y archivos, donde las señales marítimas eran las protagonistas. Cabe mencionar que, en el Faro de la Banyà, se clausuró la celebración del décimo aniversario del Museo y de los ciento cincuenta años del edificio del Faro. Desde la ciudad, este año el Faro fue la imagen del cartel y el motivo del Parque Infantil de Navidad, y en el Parque se participó con el taller educativo 'Construeix el teu far!'. Coincidiendo con las Fiestas Mayores del Serrallo -San Pedro y la Virgen del Carmen-, se llevó cabo el II Concurso de Instagram del Museo siendo las fiestas las protagonistas del #desantperealcarme2014.

También se colaboró con la Cofradía de Pescadores y la Asociación de Vecinos, organizadores de las fiestas, con actividades. Bajo el título 'Viatge a la constel·lació Museu', se participó en la programación conjunta de la Nit dels Museus, que permite llevar a cabo actividades en un horario no habitual de



apertura y, así, acercar su contenido a un público amplio.

Las colaboraciones habituales se mantuvieron: con la Fílmoteca Andrés de Andrés por el Ciclo de cine dedicado al mar; con la Dirección de Instalaciones y Medio Ambiente del Port de Tarragona con el fin de dar a conocer la biodiversidad del puerto mediante la actividad “Vine a veure ocells!” para escolares de Secundaria y familias; la participación en la 19ª edición de la Semana de la Ciencia, con la creación y monitoraje de la actividad ‘Cristal·litzant mercaderies’; con el Campo de Aprendizaje de la ciudad con el fin de llevar a cabo una propuesta educativa propia sobre el Port en general, y con la AEQT, asociación de empresas químicas de Tarragona, por la actividad didáctica de ‘Transportant química’.



## ARCHIVO DEL PORT DE TARRAGONA

El Archivo del Port 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.

En 2014, se han digitalizado series históricas a formato digital de 348 ficheros, y el movimiento de consultas, préstamos de documentación y reproducciones se ha incrementado. El fondo de imágenes cuenta con una fototeca con 10.215 fotografías registradas y digitalizadas y la biblioteca y la hemeroteca se han incrementado con aportaciones de libros procedentes de los acuerdos de intercambio con entidades e instituciones. El catálogo, disponible en línea, ha tenido 31.716 visitas. Fruto de los acuerdos de intercambio que tenemos establecidos con entidades e instituciones, la Biblioteca ha incorporado 50 nuevas publicaciones. Durante el 2014 se han establecido nuevos acuerdos con diferentes archivos, muros y hemerotecas. La Hemeroteca cuenta con 416 títulos entre revistas y diarios de temática marítima y portuaria. Siguiendo los mismos criterios que para la Biblioteca, en 2014,

se ha dado salida a un centenar de ejemplares de números duplicados o descatalogados, a través de listas periódicas que se envían a otros centros potencialmente interesados, como las bibliotecas universitarias y portuarias, o las hemerotecas de la ciudad.

En 2014 se han editado y difundido las bases de la sexta convocatoria del Premio de Investigación Port de Tarragona, tanto en formato papel, como en digital. En cuanto a la divulgación, la presencia en las redes sociales continúa siendo uno de los medios más consolidados y de referencia.

El Servicio de Publicaciones, ubicado en Archivo del Port, ha editado durante 2014 las obras: *Joan, el Seitonet*, pescador de nit. Anar a la llum al Serrallo, de Imma Pujol i Antonio Latre que da a conocer el patrimonio inmaterial mariner de Tarragona; *La targeta postal a Tarragona. 100 anys d'història (1897 - 1996)*, de José María Brull i Alabart; *La riuada de 1994*, de Ricard Lahoz, que relata el alcance de la riada de 1994 en la ciudad de Tarragona, con una actuación muy significativa del Port de Tarragona en cuanto a recursos humanos de salvamento y ayuda a personas; *el Estudio para la Mejora de la*



*Competitividad del corredor Puerto de Tarragona - Madrid e implantación del Puerto Seco Tarraco*, de Alberto Estrada López, que enumera las ventajas al desarrollo del Port de Tarragona y su Comunidad Portuaria. También se publicó, en edición digital, la obra de Pedro Otín Hermonso, *Sanitat Marítima. La defensa de la costa i la salut pública de Tarragona (1720-1930)*.

Cabe resaltar la convocatoria y posterior edición del I Premio de Narrativa Breve del Port de Tarragona, organizado conjuntamente con el Departamento de Enseñanza de la Generalidad de Cataluña, con el objetivo de promover el uso literario del catalán en temas marítimos y portuarios en los institutos y centros de formación profesional de la comarca del Tarragonès.



#### 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.



#### “CERCANT EL MILLOR INDRET ON CRÉIXER”

Composició digital de 9 fotografies realitzades mitjançant càmera fotogràfica domèstica en les Illes Canàries i en el estudi de la artista en Sant Feliu de Llobregat.

30 x 199,38 cm (200 ppp)

Any 2006

Artista: Dolors Puigdemont

## OTRAS COLABORACIONES CON LA CIUDAD DE TARRAGONA

El Port de Tarragona realiza otras contribuciones a la ciudadanía de Tarragona y colabora en la organización de actividades sociales y deportivas, como la III Carrera contra el cáncer de mama, la 3ª Carrera para la Maratón de TV3, la 23ª Media Maratón de la Ciudad de Tarragona, la 24ª Bicicletada Popular de Tarragona, el torneo solidario de pádel o de fútbol, las fiestas del Carmen celebradas en el mes de julio o el patrocinio de diversos grupos deportivos y lúdicos como el Club Ciclista, el Grupo Senderista, el Grupo Cultural o el Grupo Fotográfico, entre otros.

Además el Moll de Costa ha acogido actuaciones relacionadas con el tejido empresarial como la asamblea de Transpime, la cena de Navidad de Apporrtt, la II Jornada de Medios de Comunicación. Periodismo i empresa de FAPE, la 2a Jornada Gewtting contacts o actividades docentes de Mediterránea CIE, entre otros actos.







**COMUNICACIÓN**

## COMUNICACIÓN CORPORATIVA

La labor comunicativa del Port de Tarragona tiene como objetivo mantener una comunicación activa y transparente con sus grupos de interés, para incrementar la visibilidad del Port de Tarragona y dar a conocer su importancia como motor económico.

La información que genera el Port de Tarragona se canaliza hacia el exterior, principalmente, a través de la relación con los medios de comunicación, las instituciones y las entidades del entorno, y también con la sociedad en general. Uno de los canales de relación con los grupos de interés son las notas de prensa dirigidas a los medios de comunicación: locales, nacionales, generales y especializados, con quienes se mantiene una relación directa, activa y diaria. Esta relación se basa en dos ejes vertebradores: la transparencia y la colaboración.

Durante el año 2014, se han emitido 122 notas de prensa, entre las que destacan las referentes al balance de tráficos mensuales, la inauguración del muelle de la Química, la constitución de ChemMed Tarragona, la llegada de cruceros al Port, la presencia en ferias y congresos sectoriales internacionales, visitas institucionales, seguridad y obras portuarias, proyectos europeos y acciones en el marco de la sostenibilidad y el medio ambiente. Para favorecer el feedback e intercambio de información directa con los medios de comunicación a lo largo del 2014 se han realizado 12 convocatorias de prensa, entre las que destaca la realizada por el presidente, Josep Andreu, para presentar el balance anual de los tráficos 2013 y objetivos del 2014.





Por otro lado, y para dar a conocer la vertiente cultural y social de la infraestructura portuaria, impulsada desde la responsabilidad social con su entorno, se han emitido 67 notas de prensa para informar sobre la actividad del Moll de Costa: desde las exposiciones hasta conciertos solidarios, acontecimientos solidarios como la Maratón de TV que acoge anualmente entre otros actos habituales.

La tarea comunicativa del Port se desarrolla en dos grandes áreas: la referida a la actividad industrial y la relación con la ciudadanía. Por un lado, el Port de Tarragona asume el liderazgo de la actividad industrial y comercial, que es el principal hecho de la institución que se tiene que saber comunicar e informar; pero también garantizar la relación puertociudad, y saber reflejar la integración de cómo una gran ciudad que se transforma y crece desde el punto de vista económico lo hace de la mano de su puerto.

Desde la transversalidad de su tarea, el área de comunicación trabaja conjuntamente con el resto de áreas portuarias con el objetivo de garantizar una adecuada difusión de la imagen corporativa y definir los diferentes contenidos informativos, y es especialmente relevante la colaboración con la de comercial, en las acciones de promoción en ferias sectoriales nacionales e internacionales.

El área de comunicación también ha sido la encargada de la implantación de estrategias de relaciones públicas y de la organización de actos y otros acontecimientos, de los que destacan durante el 2014: la inauguración del escáner de contenedores; la presencia al Salón Internacional de la Logística (SIL); la inauguración del local de Stella Maris; la inauguración del muelle de la Química, que contó con la presencia del consejero de Territorio y Sostenibilidad, Santi Vila, y la ministra de Fomento, Ana Pastor; el Día de la Policía Portuaria, y el acto de constitución de ChemMed Tarragona, del que son impulsores el Port de Tarragona y la Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT). Desde el Port de Tarragona junto con la AEQT también se han asumido las tareas de comunicación del clúster ChemMed Tarragona.





Así mismo, durante los últimos años se han llevado a cabo importantes actuaciones dirigidas a la mejora y la ampliación de los espacios portuarios abiertos a la ciudadanía. En esta línea, el Port de Tarragona cree oportuno llevar a cabo una mejora de la imagen de esta zona, con el objetivo de potenciar la afluencia de visitantes y mejorar la imagen del Moll de Costa y Museo del Port, entre otros. Por este motivo, esta propuesta tiene que centrarse en crear una marca que permita aglutinar la actividad puerto-ciudad y una mejora de la difusión identificando los diferentes espacios. La creación, desarrollo e implantación de una marca que aglutine su difusión cultural y que posicione y potencie esta marca como referente cultural y social en la ciudad de Tarragona y en el territorio, en beneficio de la relación Port y Ciudad.

Con la creación de esta marca sin duda se pondrá en valor la dimensión social de la actividad del Port de Tarragona; se proporcionará una imagen moderna de gestión y difusión; creando un sello común para el reconocimiento de las actividades y puesta en valor por parte de la ciudadanía.



El web corporativo del Port de Tarragona (www.porttarragona.cat) representa un canal de comunicación vital entre la entidad y sus grupos de interés. Para favorecer su difusión, se pone a disposición de todos los usuarios las notas de prensa enviadas a los medios de comunicación y un calendario completo sobre las actividades de la institución.

## MECANISMOS DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

Las nuevas tecnologías (básicamente la web i la intranet portuarias) han facilitado el acercamiento a los grupos de interés (personal, ciudadanía, clientes, usuarios, operadores, etc.) y la transparencia de la actividad.



Con la creación de esta marca sin duda se pondrá en valor la dimensión social de la actividad del Port de Tarragona; se proporcionará una imagen moderna de gestión y difusión; creando un sello común para el reconocimiento de las actividades y puesta en valor por parte de la ciudadanía. L\_18

## SERVICIO LINGÜÍSTICO

Difundir la imagen de Port de Tarragona como marca homogénea y reconocible es una tarea comunicativa que se sustenta tanto de trabajo desarrollado por el área de Imagen como del Servicio Lingüístico.

Desde el Servicio Lingüístico se ha mantenido la atención de las consultas y las dudas lingüísticas del Port, 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. Desde la página web del Servicio Lingüístico se mantiene el apoyo a la autonomía lingüística, y se pone al alcance de la Comunidad Portuaria los servicios de asesoramiento y de recursos lingüísticos on line.

Asimismo se ha revisado el material editado tanto del Servicio de Publicaciones (memorias, libros... ) como catálogos, textos de exposiciones, programas de mano, agendas, bases de convocatorias de premios, publicaciones periódicas *Jubilats*, *News*... así como los textos corporativos que se han realizado desde el área de Imagen para la difusión de la marca 'Port de Tarragona'.

Durante el año 2014, con la puesta en funcionamiento de la Intranet del Port de Tarragona, el Servicio Lingüístico ha mantenido el 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 dos actividades dirigidas a la divulgación de herramientas de asesoramiento y la unificación de criterios de redacción en los documentos usuales de la organización. Además, dentro del ámbito de la dinamización lingüística, se ha continuado con la edición mensual del boletín lingüístico *EN PARLEM* y ha colaborado la revista *Jubilats* del Port además de las



actividades del voluntariado lector en la Diada de Sant Jordi en el Camp de Tarragona. Esta iniciativa lectora acerca esta fiesta del libro a las personas que están en residencias de mayores y hospitales.

Asimismo se impulsó junto con la Universidad Rovira i Virgili i la Direcció de Política Lingüística la II Noche de la Lengua en el Mundo Digital, el 4 de octubre, una wiquimaratón simultánea en diversas capitales que supuso crear o mejorar 67 artículos en la Viquipèdia.

Como impulso a la actividad plurilingüe portuaria, se acogió la exposición "Catalán, lengua de Europa" en el Moll de Costa a finales de 2014, que mostró la lengua como un idioma moderno y abierta al mundo en diferentes ámbitos, medios de comunicación, cultura, comercio o empresa.



## PROYECTOS DE COLABORACIÓN

Para el Port de Tarragona, la responsabilidad social corporativa es el baluarte de su cultura como organización, y para ello establece relaciones con las principales instituciones ámbito social como cultural o comercial. En el ámbito interno, se realizó a finales de 2014 una charla “Vivir superando límites” a cargo de la atleta de élite Raquel Domínguez, con una idiopatía bilateral, que fue el inicio para la creación de una comisión social del Port de Tarragona (Port Solidari), que se constituyó con el objetivo de canalizar las iniciativas solidarias de la plantilla.

El Port de Tarragona en la relación con la ciudadanía y con su gestión de servicios operativos y explotación ha establecido diferentes programas y protocolos de colaboración y coordinación con otras administraciones:

-Colaboración para la promoción de turismo de cruceros, con el Patronato de Turismo de la Diputación de Tarragona, Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Tarragona, Patronato Municipal de Turismo de Tarragona y con el Ayuntamiento de Reus, para la promoción de turismo de cruceros.

-Colaboración de asistencia jurídica con el Servicio Jurídico del Estado.

-Colaboración para la puesta a su disposición de las instalaciones fronterizas de control sanitario de mercancías del Port de Tarragona, con el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

-Colaboración para la puesta a su disposición del edificio e instalaciones de Inspección Fiscal y Aduanera en el muelle de Andalucía con la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.

-Colaboración para la realización de prácticas no laborales de personas con discapacidad psíquica con el Consejo Comarcal del Baix Camp.

L\_28



## UN AÑO EN IMÁGENES



Visita del cónsul de Marruecos.



Reunión de Transprime en el Port de Tarragona.



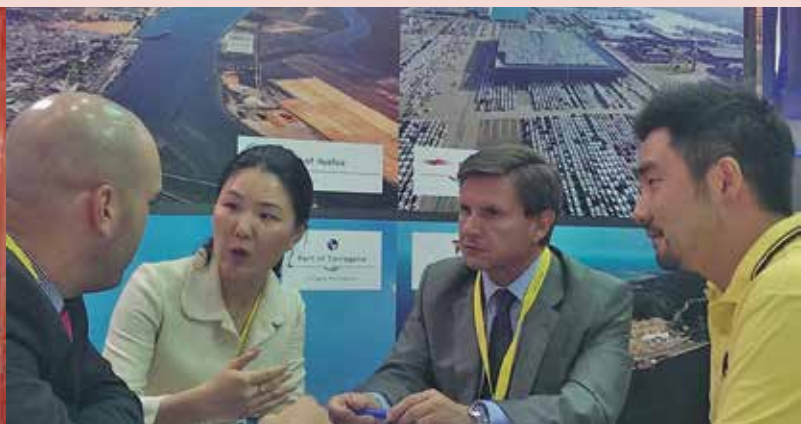
Transporte de estructuras metálicas en el barco Montego.



Constitución del Clúster ChemMed con los representantes institucionales.



Recepción del crucero Sea Cloud.



El Port de Tarragona en Transport & Logistic China 2014.



Carga de grandes piezas en el muelle de Castella.



Llegada del crucero Horizon en el dique de Llevant.



Presentación jornada ICIL en Expoquímica.



Participación en la 54 th European Commodities.



Asamblea General de Asoprovac.



Inauguración de la ampliación del muelle de la Química.



Inauguración del escáner de contenedores.



Jornada ChemdMed en el SIL.



Jornada Getting contacts.



Premio a la internacionalización al Port de Tarragona.



Presentación de ChemMed Tarragona.



Presentación de la embarcación Arrabassada.



Presentación de resultados 2013 a la prensa.



Presentación de resultados económicos a la plantilla.



Presentación del Clúster de la Indústria de Automoció de Catalunya.



Promoción del Port Community System. MED PCS Project.



Rueda de prensa de la Mesa de Cruceros.



Tarragona Cruise Port en Seatrade Med Barcelona.

## PORT Y TERRITORIO



Calendario Astafanias.



Cena de la patrona.



Concierto solidario inauguración de la remodelación del Tinglado 1.



Exposición "Ahir, avui, demà" en el Moll de Costa.



Premios Unión Jubilados de la Autoridad Portuaria.



I Premio de Narrativa Breve de relatos maríneros.



III Carrera solidaria contra el cáncer de mama.



Inauguración II Jornades FAPE. Medios de Comunicación.





Inauguración mirador del far de Salou.



Jornada Sant Jordi en la ciudad.



Jornada solidaria en la Autoridad Portuaria.



La Maratón de TV3 a favor de las enfermedades del corazón.



Inauguración edificio Stella Maris.



Inauguración de la exposición "La riada de 1994" en Tinglado 4.



Jornada TEA con Astafanias.



Entrega de premios de reconocimiento Apporrit.



# Índice de indicadores

## DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

	Presentación y estrategia (Misión, Visión y Valores).	Pág. 13
FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA		
I_01	Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos).	Pág. 12
GOBIERNO Y CAPACIDAD DE GESTIÓN		
I_02	Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración.	Pág. 15
I_03	Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.	Pág. 15
I_04	Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.	Pág. 24
I_05	Existencia de comité de dirección y su estructura.	Pág. 16
I_06	Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.	Pág. 17
INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD		
I_07	Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.	Pág. 67 y 148
I_08	Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.	Pág. 92
I_09	Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.	Pág. 79
MERCADOS SERVIDOS		
I_10	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total.	Pág. 35 y 40
I_11	Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.	Pág. 149
I_12	Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.	Pág. 96
I_13	Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.	-
SERVICIOS		
I_14	Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.	Pág. 21

I_15	Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.	Pág. 21
I_16	Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.	Pág. 21
I_17	Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías.	Pág. 41
<b>CALIDAD DE SERVICIO</b>		
I_18	Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.	Pág. 22 y 179
I_19	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.	Pág. 26
I_20	Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio prevista en el artículo 245 del RDL 2/2011. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.	Pág. 22
I_21	Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.	Pág. 27 y 30
<b>INTEGRACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE. MOVILIDAD SOSTENIBLE</b>		
I_22	Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial.	Pág. 67 y 155
I_23	Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).	Pág. 153
I_24	Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.	Pág. 42 y 43
<b>COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL</b>		
I_25	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.	Pág. 19 y 27
I_26	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.	Pág. 20
I_27	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.	Pág. 28 y 19
I_28	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.	Pág. 180
I_29	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.	Pág. 153 y 161

## COMPROMISO INSTITUCIONAL

I_30	Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.	Pág. 151
I_31	Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación.	Pág. 153
I_32	Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.	Pág. 23
I_33	Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. 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.	Pág. 160-161
I_34	Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados 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.	Pág. 152
I_35	Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	Pág. 165
I_36	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.	Pág. 63
I_37	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.	Pág. 129

## DIMENSIÓN ECONÓMICA

### SITUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA

E_01	Rentabilidad anual, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, de acuerdo con la definición dada en la disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado.	Pág. 96
E_02	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).	Pág. 96-97

<b>E_03</b>	Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{Amortización de la deuda} + \text{Intereses}) / \text{Cash Flow}$ .	<i>Pág. 97</i>
<b>E_04</b>	Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el activo neto medio del ejercicio.	<i>Pág. 98</i>
<b>E_05</b>	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.	<i>Pág. 98</i>
<b>NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES</b>		
<b>E_06</b>	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.	<i>Pág. 102</i>
<b>E_07</b>	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.	<i>Pág. 102</i>
<b>E_08</b>	Renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto del activo no corriente neto medio del ejercicio (según la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado).	<i>Pág. 102</i>
<b>NEGOCIO Y SERVICIOS</b>		
<b>E_09</b>	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio (INCN).	<i>Pág. 103</i>
<b>E_10</b>	Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial (superficie para concesiones).	<i>Pág. 41</i>
<b>E_11</b>	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.	<i>Pág. 41</i>
<b>VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD</b>		
<b>E_12</b>	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).	<i>Pág. 104</i>
<b>E_13</b>	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).	<i>Pág. 104</i>
<b>IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL</b>		
<b>E_14</b>	Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	<i>Pág. 105</i>
<b>E_15</b>	Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	<i>Pág. 105</i>

## **DIMENSIÓN SOCIAL**

<b>EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA</b>		
<b>S_01</b>	Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.	<i>Pág. 109</i>
<b>S_02</b>	Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción.	<i>Pág. 109</i>

<b>S_03</b>	Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.	<i>Pág. 111</i>
<b>S_04</b>	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.	<i>Pág. 109</i>
<b>COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN</b>		
<b>S_05</b>	Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.	<i>Pág. 15 y 113</i>
<b>S_06</b>	Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.).	<i>Pág. 113</i>
<b>FORMACIÓN</b>		
<b>S_07</b>	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	<i>Pág. 115</i>
<b>S_08</b>	Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	<i>Pág. 115</i>
<b>S_09</b>	Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de acuerdo con el convenio colectivo actualmente en vigor).	<i>Pág. 114</i>
<b>ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD</b>		
<b>S_10</b>	Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.	<i>Pág. 28 y 110</i>
<b>S_11</b>	Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.	<i>Pág. 110</i>
<b>S_12</b>	Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.	<i>Pág. 109</i>
<b>S_13</b>	Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.	<i>Pág. 109</i>
<b>SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO</b>		
<b>S_14</b>	Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (I.F.), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como: $IF = (\text{n}^\circ \text{ total de accidentes con baja} / \text{n}^\circ \text{ de horas trabajadas}) \times 106$	<i>Pág. 123</i>
<b>S_15</b>	"Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (I.G.), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, calculado como: $I.G. = (\text{n}^\circ \text{ de jornadas perdidas por accidente} / \text{n}^\circ \text{ horas trabajadas}) \times 103$ . En caso de que se hayan producido accidentes informar sobre las causas del mismo, y, en su caso, de las posibles acciones adoptadas para prevenir dicho tipo de accidente en el futuro.	<i>Pág. 123</i>
<b>S_16</b>	Evolución del índice absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores, calculado como: $I.A. = (\text{n}^\circ \text{ de días naturales perdidos por baja} \times 100) / (\text{n}^\circ \text{ de trabajadores} \times 365)$ . En el cómputo de faltas de asistencia se seguirán los criterios establecidos en el artículo 52.2 del estatuto de los trabajadores.	<i>Pág. 123</i>



<b>S_17</b>	Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores.	<i>Pág. 123</i>
<b>S_18</b>	Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.	<i>Pág. 59</i>
<b>EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA</b>		
<b>S_19</b>	Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.	-
<b>S_20</b>	Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, dentro en pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.	<i>Pág. 122</i>
<b>S_21</b>	Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto: informar sobre el papel de la Autoridad Portuaria en materia de coordinación de prevención de riesgos laborales en el puerto e informar de los mecanismos de coordinación empleados, como pueden ser celebración de reuniones periódicas, desarrollo de protocolos de intercambio de información, designación de responsables de coordinación en las diferentes empresas que operan en el puerto, etc.	<i>Pág. 122</i>
<b>S_22</b>	Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.	-
<b>S_23</b>	Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la autoridad portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.	<i>Pág. 63 y 120</i>
<b>RELACIONES CON EL ENTORNO</b>		
<b>S_24</b>	Acciones de la autoridad portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).	<i>Pág. 166</i>

## DIMENSIÓN AMBIENTAL

GESTIÓN AMBIENTAL		
<b>A_01</b>	Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	<i>Pág. 129</i>
<b>A_02</b>	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Este concepto comprende gastos e inversiones asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales ligados al tráfico y a la actividad del puerto.	<i>Pág. 129</i>
<b>A_03</b>	Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.	<i>Pág. 139</i>
<b>A_04</b>	Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.	<i>Pág. 127</i>
CALIDAD DEL AIRE		
<b>A_05</b>	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas Como puedan ser: construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de gráneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.	<i>Pág. 133</i>
<b>A_06</b>	Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.	<i>Pág. 31 y 134</i>
<b>A_07</b>	Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.	<i>Pág. 135</i>
<b>A_08</b>	Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y la zona donde se ubican.	<i>Pág. 133</i>

<b>A_09</b>	Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de superaciones del valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre.	<i>Pág. 134</i>
<b>CALIDAD DEL AGUA</b>		
<b>A_10</b>	Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con gráneles sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.	<i>Pág. 130</i>
<b>A_11</b>	Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimientos controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se tratarán aquellas medidas que de modo expreso estén reflejadas en el plan hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto.	<i>Pág. 132</i>
<b>A_12</b>	Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.	<i>Pág. 132</i>
<b>A_13</b>	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales. Se entenderá que las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido.	<i>Pág. 133</i>
<b>A_14</b>	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas pluviales. Se entenderá que las aguas pluviales son tratadas cuando viertan a un colector municipal o cuando reciban un tratamiento antes de su vertido al mar.	<i>Pág. 133</i>
<b>A_15</b>	Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.	<i>Pág. 133</i>
<b>A_16</b>	Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA).	<i>Pág. 130</i>
<b>A_17</b>	Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.	<i>Pág. 132</i>
<b>RUIDOS</b>		
<b>A_18</b>	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.	<i>Pág. 136</i>
<b>A_19</b>	Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.	<i>Pág. 31 y 136</i>

<b>A_20</b>	Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica.	<i>Pág. 137</i>
<b>A_21</b>	Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria.	<i>Pág. 137</i>
<b>GESTIÓN DE RESIDUOS</b>		
<b>A_22</b>	Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (toneladas tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).	<i>Pág. 137</i>
<b>A_23</b>	"Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de gráneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.	<i>Pág. 138</i>
<b>A_24</b>	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.	<i>Pág. 139</i>
<b>A_25</b>	Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España (materiales de categorías II y III) expresados como [(metros cúbicos de material dragado tipos II y III) / (metros cúbicos totales de material dragado)] x 100.	<i>Pág. 139</i>
<b>A_26</b>	Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.	<i>Pág. 144</i>
<b>A_27</b>	Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía biológica submarina de las aguas del puerto.	<i>Pág. 144</i>
<b>A_28</b>	Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.	<i>Pág. 144</i>
<b>ECOEficiencia</b>		
<b>A_29</b>	Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.	<i>Pág. 129</i>
<b>A_30</b>	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.	<i>Pág. 140</i>
<b>A_31</b>	Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución.	<i>Pág. 140</i>
<b>A_32</b>	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como Kwh totales y como Kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.	<i>Pág. 141</i>
<b>A_33</b>	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de zona de servicio.	<i>Pág. 143</i>

## COMUNIDAD PORTUARIA

<b>A_34</b>	Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.	<i>Pág. 129</i>
<b>A_35</b>	Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra “todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad”.	<i>Pág. 128</i>





[www.porttarragona.cat](http://www.porttarragona.cat)

